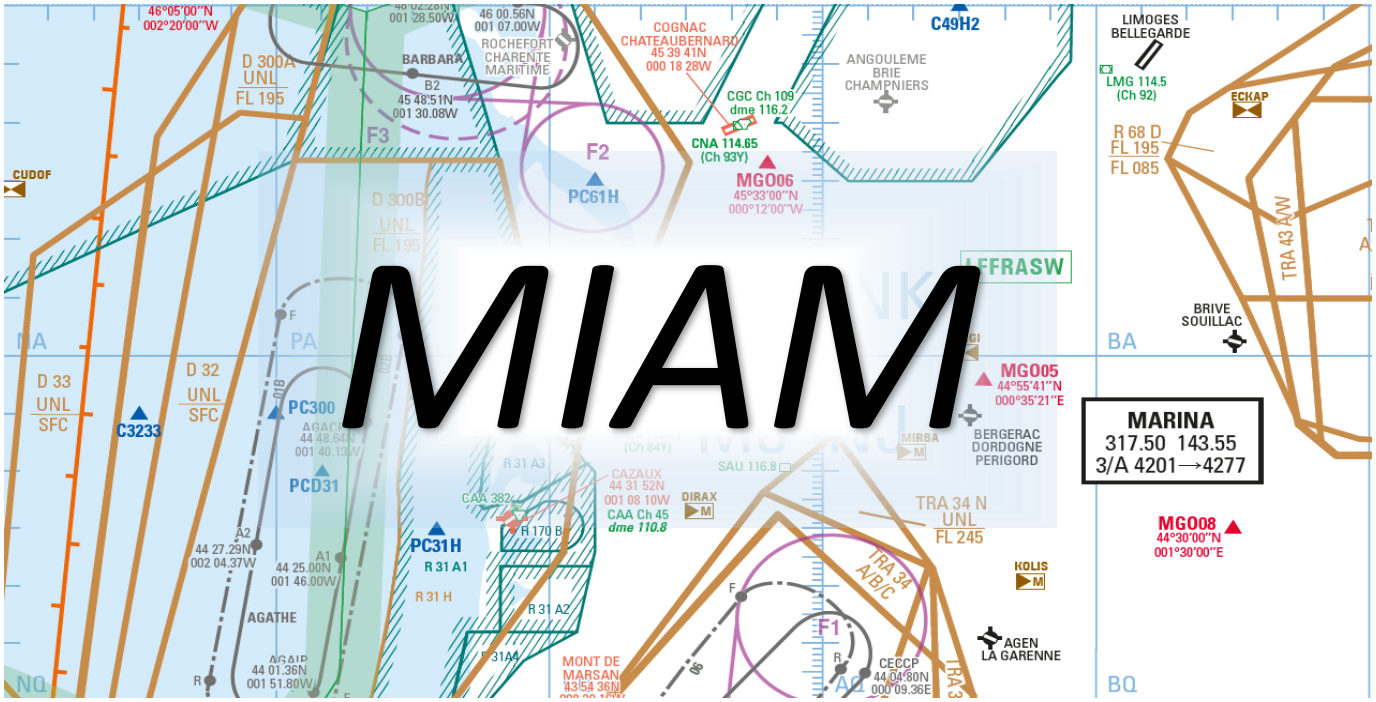
FORCES ARMÉES FRANCAISES

DSAÉ
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ
AÉRONAUTIQUE D'ÉTAT



MANUEL D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

MILITARY AERONAUTICAL INFORMATION MANUAL

1ère PARTIE / *1st PART*
GÉNÉRALITES (GEN) / *GENERAL (GEN)*

Edition numérique / Digital edition
En vigueur / Effective date : 12 JUN 25
Prochaine édition / Next edition : 10 JUL 25

REGISTRE BMJ NON AIRAC *NON AIRAC MIAM UPDATE REGISTER*		
NR/Année ***NR/Year***	**Date de publication** ***Publication date***	**Date d'entrée en vigueur** ***Effective date***
01/25	11 DEC 24	26 DEC 24
02/25	08 JAN 25	23 JAN 25
03/25	05 FEB 25	20 FEB 25
04/25	05 MAR 25	20 MAR 25
05/25	02 APR 25	17 APR 25
06/25	30 APR 25	15 MAY 25
07/25	28 MAY 25	12 JUN 25
08/25	25 JUN 25	10 JUL 25
09/25	23 JUL 25	07 AUG 25
10/25	20 AUG 25	04 SEP 25
11/25	17 SEP 25	02 OCT 25
12/25	15 OCT 25	30 OCT 25
13/25	12 NOV 25	27 NOV 25
01/26	10 DEC 25	25 DEC 25

FORCES ARMEES FRANCAISES
DIRECTION DE LA SECURITE AERONAUTIQUE D'ETAT
DIRECTION DE LA CIRCULATION AERIENNE MILITAIRE / DIVISION INFORMATION AERONAUTIQUE
BP 80 370 - 33694 MERIGNAC CEDEX

☎	CIV : 05.33.89.43.57 PNIA : 865.337 4357 Bureau Qualité / Quality CIV : 05.33.89.43.88 PNIA : 865.337.4388 Ventes et abonnements / Sales and subscriptions CIV : 05.33.89.43.74 PNIA : 865.337.4374 Information aéronautique / Aeronautical Information CIV : 05.33.89.43.54 PNIA : 865.337.4354 Secrétariat / Secretariat
NeMO	dsae-dircam-dia@intradef.gouv.fr
@	dsae-dircam-dia.sec-cdt.fct@intradef.gouv.fr dsae-dircam-dia.resp-sect-doc.fct@intradef.gouv.fr
DSAÉ DIRECTION DE LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE D'ÉTAT	https://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr/ https://portail-dircam.intradef.gouv.fr/

Signalez toute erreur ou omission en renvoyant la « Fiche de Réclamation »
téléchargeable sur les sites Intradef ou Internet «Réclamation» :

https://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr/index.php/fr/dircam-dia-3/reclamation
https://portail-dircam.intradef.gouv.fr/index.php/fr/dircam-dia-3/reclamation

1ère Partie GEN / *1st Part GEN*

		GEN 1.6 - p3	03 JAN 19	GEN 3.5 - p7	16 MAY 24
GEN 0.0 - p1	**12 JUN 25**			GEN 3.5 - p8	17 APR 25
		GEN 2.1 - p1	19 NOV 09		
GEN 0.1 - p1	02 MAR 17	GEN 2.1 - p2	19 NOV 09	GEN 3.6 - p1	30 DEC 21
GEN 0.1 - p2	02 MAR 17			GEN 3.6 - p2	30 DEC 21
		GEN 2.2 - p1	13 AUG 20	GEN 3.6 - p3	30 DEC 21
GEN 0.2 - p1	26 DEC 24	GEN 2.2 - p2	13 NOV 14	GEN 3.6 - p4	30 DEC 21
		GEN 2.2 - p3	26 DEC 24	GEN 3.6 - p5	30 DEC 21
GEN 0.3 - p1	25 JAN 24	GEN 2.2 - p4	13 DEC 12	GEN 3.6 - p6	26 DEC 24
		GEN 2.2 - p5	13 DEC 12	GEN 3.6 - p7	30 DEC 21
GEN 0.4 - p1	**12 JUN 25**	GEN 2.2 - p6	13 DEC 12	GEN 3.6 - p8	30 DEC 21
GEN 0.4 - p2	**12 JUN 25**	GEN 2.2 - p7	13 DEC 12	GEN 3.6 - p9	30 DEC 21
GEN 0.4 - p3	**12 JUN 25**	GEN 2.2 - p8	13 DEC 12	GEN 3.6 - p10	30 DEC 21
GEN 0.4 - p4	**12 JUN 25**	GEN 2.2 - p9	13 DEC 12	GEN 3.6 - p11	26 DEC 24
GEN 0.4 - p5	**12 JUN 25**	GEN 2.2 - p10	28 JAN 21	GEN 3.6 - p12	30 DEC 21
GEN 0.4 - p6	**12 JUN 25**	GEN 2.2 - p11	23 MAY 19	GEN 3.6 - p13	30 DEC 21
				GEN 3.6 - p14	30 DEC 21
GEN 0.5 - p1	06 OCT 22	GEN 2.3 - p1	19 NOV 09	GEN 3.6 - p15	30 DEC 21
				GEN 3.6 - p16	30 DEC 21
GEN 0.6 - p1	03 NOV 22	GEN 2.4 - p1	20 FEB 25	GEN 3.6 - p17	30 DEC 21
GEN 0.6 - p2	26 JAN 23	GEN 2.4 - p2	12 SEP 19	GEN 3.6 - p18	30 DEC 21
GEN 0.6 - p3	20 APR 23	GEN 2.4 - p3	26 DEC 24	GEN 3.6 - p19	30 DEC 21
GEN 0.6 - p4	20 APR 23	GEN 2.4 - p4	12 SEP 19	GEN 3.6 - p20	30 DEC 21
GEN 0.6 - p5	23 MAR 23			GEN 3.6 - p21	30 DEC 21
GEN 0.6 - p6	15 JUN 23	GEN 3.1 - p1	13 JUN 24	GEN 3.6 - p22	26 DEC 24
GEN 0.6 - p7	03 NOV 22	GEN 3.1 - p2	07 DEC 17	GEN 3.6 - p23	30 DEC 21
GEN 0.6 - p8	11 JUL 24			GEN 3.6 - p24	26 DEC 24
GEN 0.6 - p9	03 NOV 22	GEN 3.2 - p1	19 NOV 09	GEN 3.6 - p25	30 DEC 21
		GEN 3.2 - p2	19 NOV 09	GEN 3.6 - p26	15 OCT 15
GEN 1.1 - p1	06 OCT 22				
GEN 1.1 - p2	15 JUL 21	GEN 3.3 - p1	16 JUL 20		
GEN 1.1 - p3	15 JUL 21	GEN 3.3 - p2	02 MAR 17		
GEN 1.1 - p4	23 MAR 23	GEN 3.3 - p3	02 MAR 17		
GEN 1.1 - p5	19 JUL 18				
GEN 1.1 - p6	19 JUL 18	GEN 3.5 - p1	06 OCT 22		
GEN 1.1 - p7	31 DEC 20	GEN 3.5 - p2	02 MAR 17		
GEN 1.1 - p8	15 JUL 21	GEN 3.5 - p3	02 MAR 17		
		GEN 3.5 - p4	02 MAR 17		
GEN 1.6 - p1	03 JAN 19	GEN 3.5 - p5	13 JUL 23		
GEN 1.6 - p2	03 JAN 19	GEN 3.5 - p6	23 MAY 19		

2ième Partie ENR / *2nd Part ENR*

		ENR 1.2 - p3.2	13 JUL 23	ENR 1.6 - p5	29 DEC 22
ENR 0.0 - p1	NO DATE	ENR 1.2 - p4	02 MAR 17	ENR 1.6 - p6	31 OCT 24
		ENR 1.2 - p5	11 OCT 18	ENR 1.6 - p7	26 DEC 24
ENR 1.1 - p1	02 MAR 17	ENR 1.2 - p6	13 JUL 23	ENR 1.6 - p8	29 DEC 22
ENR 1.1 - p2	16 JUL 20	ENR 1.2 - p7	02 MAR 17	**ENR 1.6 - p9**	**12 JUN 25**
ENR 1.1 - p3	02 MAR 17	ENR 1.2 - p8	02 MAR 17	ENR 1.6 - p10	29 DEC 22
ENR 1.1 - p4	16 JUL 20			ENR 1.6 - p11	26 DEC 24
ENR 1.1 - p5	16 JUL 20	ENR 1.3 - p1	02 MAR 17		
ENR 1.1 - p6	03 NOV 22	ENR 1.3 - p2	02 MAR 17	ENR 1.7 - p1	06 OCT 22
ENR 1.1 - p7	16 JUL 20	ENR 1.3 - p3	01 DEC 22	ENR 1.7 - p2	21 MAY 20
ENR 1.1 - p8	16 JUL 20	ENR 1.3 - p4	02 MAR 17	ENR 1.7 - p3	21 MAY 20
ENR 1.1 - p9	20 SEP 12	ENR 1.3 - p5	13 SEP 18	ENR 1.7 - p4	21 MAY 20
ENR 1.1 - p10	02 MAR 17	ENR 1.3 - p6	13 SEP 18		
ENR 1.1 - p11	02 MAR 17	ENR 1.3 - p7	23 MAR 23	ENR 1.10 - p1	23 JAN 25
ENR 1.1 - p12	02 MAR 17	ENR 1.3 - p8	02 MAR 17	ENR 1.10 - p2	28 APR 16
ENR 1.1 - p13	02 MAR 17	ENR 1.3 - p9	19 NOV 09	ENR 1.10 - p3	23 JAN 25
ENR 1.1 - p14	02 MAR 17	ENR 1.3 - p10	19 NOV 09	ENR 1.10 - p4	23 JAN 25
ENR 1.1 - p15	02 MAR 17			ENR 1.10 - p5	21 APR 22
ENR 1.1 - p16	02 MAR 17	ENR 1.4 - p1	16 JUL 20	ENR 1.10 - p6	21 APR 22
ENR 1.1 - p17	16 JUL 20	ENR 1.4 - p2	16 JUL 20	ENR 1.10 - p7	19 JUL 18
ENR 1.1 - p18	02 MAR 17	ENR 1.4 - p3	02 MAR 17	ENR 1.10 - p8	07 MAR 13
ENR 1.1 - p19	28 APR 16	ENR 1.4 - p4	16 JUL 20	ENR 1.10 - p9	07 MAR 13
ENR 1.1 - p20	16 JUL 20	ENR 1.4 - p5	02 MAR 17	ENR 1.10 - p10	07 MAR 13
ENR 1.1 - p21	02 MAR 17	ENR 1.4 - p6	13 JUL 23	ENR 1.10 - p11	07 MAR 13
ENR 1.1 - p22	02 MAR 17			ENR 1.10 - p12	15 NOV 12
ENR 1.1 - p23	16 JUL 20	ENR 1.5 - p1	23 FEB 23	ENR 1.10 - p13	23 JAN 25
ENR 1.1 - p24	02 MAR 17	ENR 1.5 - p2	23 FEB 23	ENR 1.10 - p14	23 JAN 25
ENR 1.1 - p25	02 MAR 17	ENR 1.5 - p3	18 MAY 23	ENR 1.10 - p15	23 JAN 25
ENR 1.1 - p26	02 MAR 17	ENR 1.5 - p4	23 MAR 23	ENR 1.10 - p16	23 JAN 25
ENR 1.1 - p27	02 MAR 17	ENR 1.5 - p5	23 MAR 23	ENR 1.10 - p17	23 JAN 25
ENR 1.1 - p28	02 MAR 17	ENR 1.5 - p7	23 FEB 23	ENR 1.10 - p18	23 MAY 19
ENR 1.1 - p29	02 MAR 17	ENR 1.5 - p8	22 FEB 24	ENR 1.10 - p19	23 JAN 25
ENR 1.1 - p30	16 JUL 20	ENR 1.5 - p9	18 MAY 23	ENR 1.10 - p20	13 NOV 14
ENR 1.1 - p31	26 DEC 24	ENR 1.5 - p10	23 FEB 23	ENR 1.10 - p21	23 JAN 25
ENR 1.1 - p32	11 MAR 10	ENR 1.5 - p11	23 FEB 23	ENR 1.10 - p22	23 JAN 25
ENR 1.1 - p33	11 MAR 10			ENR 1.10 - p23	23 JAN 25
		ENR 1.6 - p1	29 DEC 22	ENR 1.10 - p24	02 MAR 17
ENR 1.2 - p1	02 MAR 17	ENR 1.6 - p2	29 DEC 22	ENR 1.10 - p25	21 APR 22
ENR 1.2 - p2	02 MAR 17	ENR 1.6 - p3	29 DEC 22	ENR 1.10 - p26	23 JAN 25
ENR 1.2 - p3.1	13 JUL 23	ENR 1.6 - p4	26 DEC 24	ENR 1.10 - p27	23 JAN 25

3ième Partie ENR / *3rd Part ENR*

ENR 1.10 - p28	26 DEC 24	ENR 1.16 - p22	22 FEB 24	ENR 2.4 - p5	06 OCT 22
ENR 1.10 - p29	21 APR 22	ENR 1.16 - p23	22 FEB 24		
ENR 1.10 - p30	26 DEC 24	ENR 1.16 - p24	21 MAR 24	ENR 4.1 - p1	20 APR 23
ENR 1.10 - p31	23 JAN 25	ENR 1.16 - p25	22 FEB 24		
ENR 1.10 - p32	23 JAN 25			ENR 4.4 - p1	17 APR 25
ENR 1.10 - p33	28 APR 16	ENR 2.1 - p1	02 MAR 17	ENR 4.4 - p2	17 APR 25
ENR 1.10 - p34	21 APR 22	ENR 2.1 - p2	02 MAR 17	**ENR 4.4 - p3**	**12 JUN 25**
ENR 1.10 - p35	21 APR 22	ENR 2.1 - p3	02 MAR 17	**ENR 4.4 - p4**	**12 JUN 25**
ENR 1.10 - p36	23 JAN 25	ENR 2.1 - p4	27 APR 17		
ENR 1.10 - p37	23 JAN 25	ENR 2.1 - p5	30 DEC 21	ENR 5.0 - p1	13 DEC 12
ENR 1.10 - p38	23 JAN 25	ENR 2.1 - p6	30 DEC 21	ENR 5.0 - p2	03 NOV 22
ENR 1.10 - p39	23 JAN 25	ENR 2.1 - p7	30 DEC 21		
ENR 1.10 - p40	23 JAN 25	ENR 2.1 - p8	06 OCT 22	ENR 5.1 - p1	25 JUN 15
				ENR 5.1 - p2	15 JUN 23
ENR 1.15 - p1	05 MAR 15	ENR 2.2 - p1	23 JAN 25	ENR 5.1 - p3	20 APR 23
ENR 1.15 - p2	05 MAR 15	ENR 2.2 - p2	06 OCT 22	ENR 5.1 - p4	30 MAY 13
ENR 1.15 - p3	07 JUL 05	ENR 2.2 - p3	28 NOV 24	ENR 5.1 - p5	15 JUN 23
		ENR 2.2 - p4	28 NOV 24	ENR 5.1 - p6	22 APR 21
ENR 1.16 - p1	06 OCT 22	ENR 2.2 - p5	6 OCT 22	ENR 5.1 - p7	06 FEB 14
ENR 1.16 - p2	07 SEP 23	ENR 2.2 - p6	28 NOV 24	ENR 5.1 - p8	08 APR 10
ENR 1.16 - p2.1	06 OCT 22	ENR 2.2 - p7	29 DEC 22	ENR 5.1 - p9	26 DEC 24
ENR 1.16 - p2.2	06 OCT 22	ENR 2.2 - p8	28 NOV 24	ENR 5.1 - p10	18 MAY 23
ENR 1.16 - p3	02 DEC 21	ENR 2.2 - p9	6 OCT 22	ENR 5.1 - p11	03 NOV 22
ENR 1.16 - p4	02 DEC 21	ENR 2.2 - p10	28 NOV 24	ENR 5.1 - p13	28 MAR 19
ENR 1.16 - p5	02 DEC 21	ENR 2.2 - p11	6 OCT 22	ENR 5.1 - p14	28 MAR 19
ENR 1.16 - p6	30 DEC 21	ENR 2.2 - p12	6 OCT 22	ENR 5.1 - p15	28 MAR 19
ENR 1.16 - p7	30 DEC 21	ENR 2.2 - p13	6 OCT 22	ENR 5.1 - p16	28 MAR 19
ENR 1.16 - p8	30 DEC 21	ENR 2.2 - p14	28 NOV 24	ENR 5.1 - p17	28 MAR 19
ENR 1.16 - p9	22 FEB 24	ENR 2.2 - p15	26 DEC 24	ENR 5.1 - p18	28 MAR 19
ENR 1.16 - p10	22 FEB 24	ENR 2.2 - p16	26 DEC 24	ENR 5.1 - p19	28 MAR 19
ENR 1.16 - p11	22 FEB 24	ENR 2.2 - p17	23 FEB 23	ENR 5.1 - p20	28 MAR 19
ENR 1.16 - p12	22 FEB 24	ENR 2.2 - p18	23 MAR 23	ENR 5.1 - p21	28 MAR 19
ENR 1.16 - p13	22 FEB 24	ENR 2.2 - p19	23 FEB 23	ENR 5.1 - p22	28 MAR 19
ENR 1.16 - p14	22 FEB 24			ENR 5.1 - p23	28 MAR 19
ENR 1.16 - p15	22 FEB 24	ENR 2.3 - p1	23 FEB 23	ENR 5.1 - p24	28 MAR 19
ENR 1.16 - p16	22 FEB 24	ENR 2.3 - p2	06 OCT 22	ENR 5.1 - p25	28 MAR 19
ENR 1.16 - p17	22 FEB 24			ENR 5.1 - p26	30 NOV 23
ENR 1.16 - p18	22 FEB 24	ENR 2.4 - p1	06 OCT 22	ENR 5.1 - p27	02 NOV 23
ENR 1.16 - p19	22 FEB 24	ENR 2.4 - p2	06 OCT 22	ENR 5.1 - p28	02 NOV 23
ENR 1.16 - p20	22 FEB 24	ENR 2.4 - p3	23 FEB 23	ENR 5.1 - p29	02 NOV 23
ENR 1.16 - p21	22 FEB 24	ENR 2.4 - p4	06 OCT 22	ENR 5.1 - p30	02 NOV 23

4ième Partie ENR / *4th Part ENR*

ENR 5.1 - p31	28 MAR 19	ENR 5.2 - p35	02 JAN 20		
ENR 5.1 - p32	28 MAR 19	ENR 5.2 - p36	02 JAN 20	ENR 5.7 - p1	05 SEP 24
ENR 5.1 - p33	28 MAR 19	ENR 5.2 - p37	02 JAN 20	ENR 5.7 - p2	05 SEP 24
ENR 5.1 - p34	28 MAR 19	ENR 5.2 - p38	02 JAN 20	ENR 5.7 - p3	05 SEP 24
ENR 5.1 - p35	28 MAR 19	ENR 5.2 - p39	02 JAN 20	ENR 5.7 - p4	05 SEP 24
ENR 5.1 - p36	28 MAR 19	ENR 5.2 - p40	02 JAN 20	ENR 5.7 - p5	05 SEP 24
ENR 5.1 - p37	28 MAR 19	ENR 5.2 - p41	02 JAN 20	ENR 5.7 - p6	16 JUN 22
ENR 5.1 - p38	28 MAR 19	ENR 5.2 - p42	02 JAN 20	ENR 5.7 - p7	08 DEC 16
		ENR 5.2 - p43	02 JAN 20	ENR 5.7 - p8	06 OCT 22
ENR 5.2 - p1	28 NOV 24	ENR 5.2 - p44	02 JAN 20	ENR 5.7 - p9	06 OCT 22
ENR 5.2 - p2	28 NOV 24			ENR 5.7 - p10	02 DEC 21
ENR 5.2 - p3	28 NOV 24	ENR 5.6 - p1	07 MAR 13	ENR 5.7 - p11	02 DEC 21
ENR 5.2 - p4	23 APR 20	ENR 5.6 - p2	07 MAR 13	ENR 5.7 - p12	02 DEC 21
ENR 5.2 - p5	28 NOV 24	ENR 5.6 - p3	07 MAR 13	ENR 5.7 - p13	30 MAR 17
ENR 5.2 - p6	28 NOV 24	ENR 5.6 - p4	07 MAR 13	ENR 5.7 - p14	01 DEC 22
ENR 5.2 - p7	07 JAN 16	ENR 5.6 - p5	07 MAR 13	ENR 5.7 - p15	10 AUG 23
ENR 5.2 - p8	07 JAN 16	ENR 5.6 - p6	07 MAR 13	ENR 5.7 - p16	19 MAY 22
ENR 5.2 - p9	16 DEC 10	ENR 5.6 - p7	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p10	16 DEC 10	ENR 5.6 - p8	07 MAR 13	ENR 5.8 - p1	17 APR 25
ENR 5.2 - p11	03 NOV 22	ENR 5.6 - p9	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p12	03 NOV 22	ENR 5.6 - p10	07 MAR 13	:NR_CARTE CAI	17 APR 25
ENR 5.2 - p15	03 NOV 22	ENR 5.6 - p11	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p16	03 NOV 22	ENR 5.6 - p12	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p17	02 JAN 20	ENR 5.6 - p13	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p18	02 JAN 20	ENR 5.6 - p14	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p19	02 JAN 20	ENR 5.6 - p15	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p20	24 FEB 22	ENR 5.6 - p16	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p21	02 JAN 20	ENR 5.6 - p17	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p22	12 AUG 21	ENR 5.6 - p18	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p23	28 JAN 21	ENR 5.6 - p19	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p24	02 JAN 20	ENR 5.6 - p20	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p25	02 JAN 20	ENR 5.6 - p21	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p26	02 JAN 20	ENR 5.6 - p22	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p27	02 JAN 20	ENR 5.6 - p23	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p28	02 JAN 20	ENR 5.6 - p24	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p29	02 JAN 20	ENR 5.6 - p25	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p30	02 JAN 20	ENR 5.6 - p26	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p31	02 JAN 20	ENR 5.6 - p27	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p32	02 JAN 20	ENR 5.6 - p28	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p33	02 JAN 20	ENR 5.6 - p29	07 MAR 13		
ENR 5.2 - p34	02 JAN 20	ENR 5.6 - p30	07 MAR 13		

5ième Partie AD / *5th Part AD*

AD 0.0	
AD 0.0 - p1	NO DATE
AD 1.1	
AD 1.1 - p1	25 AUG 11
AD 1.2	
AD 1.2 - p1	15 OCT 15
AD 1.3	
AD 1.3 - p1	03 NOV 22
AD 2.0	
AD 2.0 - p1	03 NOV 22

AMBERIEU

LFXA - p1	**12 JUN 25**
LFXA - p2	18 JUL 19
LFXA - p3	13 JUN 24
LFXA - p4	01 DEC 22
LFXA - p5	13 JUN 24
LFXA - p6	13 JUN 24
LFXA - p7	28 NOV 24
LFXA - p8	18 JUL 19

AVORD

Voir / See eAIP France

AD 2 LFOA

BORDEAUX Mérignac

LFBD - p1	**12 JUN 25**
LFBD - p2	26 MAR 20
LFBD - p3	21 MAR 24
LFBD - p4	26 MAR 20
LFBD - p5	26 MAR 20
LFBD - p6	26 MAR 20
LFBD - p7	21 MAR 24
LFBD - p8	16 MAY 24
LFBD - p9	21 MAR 24
LFBD - p10	26 MAR 20

CAZAUX

Voir / See eAIP France

AD 2 LFBC

CHAUMONT Semoutiers

LFJA - p1	**12 JUN 25**
LFJA - p2	26 DEC 24
LFJA - p3	26 DEC 24
LFJA - p4	26 DEC 24
LFJA - p5	26 DEC 24
LFJA - p6	26 DEC 24
LFJA - p7	26 DEC 24
LFJA - p8	26 DEC 24

COETQUIDAN

LFXQ - p1	**12 JUN 25**
LFXQ - p2	18 JUN 20
LFXQ - p3	18 JUN 20
LFXQ - p4	18 JUN 20
LFXQ - p5	18 JUN 20
LFXQ - p6	18 JUN 20
LFXQ - p7	12 AUG 21
LFXQ - p8	18 JUN 20

COGNAC Chateaubernard

Voir / See eAIP France

AD 2 LFBG

CUERS Pierrefeu

LFTF - p1	**12 JUN 25**
LFTF - p2	12 AUG 21
LFTF - p3	12 AUG 21
LFTF - p4	12 AUG 21
LFTF - p5	02 JAN 20
LFTF - p6	14 JUL 22
LFTF - p7	14 JUL 22
LFTF - p8	02 JAN 20

DAX Seyresse

Voir / See eAIP France

AD 2 LFBY

ETAIN Rouvres

Voir / See eAIP France

AD 2 LFQE

EVREUX Fauville

Voir / See eAIP France

AD 2 LFOE

HYERES La Palyvestre

Voir / See eAIP France

AD 2 LFTH

ISTRES Le Tubé

Voir / See eAIP France

AD 2 LFMI

LANDIVISIAU

Voir / See eAIP France

AD 2 LFRJ

LANVEOC Poulmic

Voir / See eAIP France

AD 2 LFRL

LE LUC Le Cannet

Voir / See eAIP France

AD 2 LFMC

LORIENT Lann Bihoué

Voir / See eAIP France

AD 2 LFRH

LUXEUIL Saint Sauveur

Voir / See eAIP France

AD 2 LFSX

MONT DE MARSAN

Voir / See eAIP France

AD 2 LFBM

NANCY Ochey

Voir / See eAIP France

AD 2 LFSO

6ième Partie AD / *6 th Part AD*

ORANGE Caritat

Voir / See eAIP France

AD 2 LFMO

ORANGE Plan de Dieu

LFPR - p1	**12 JUN 25**
LFPR - p2	08 SEP 22
LFPR - p3	08 SEP 22
LFPR - p4	08 SEP 22
LFPR - p5	08 SEP 22
LFPR - p6	08 SEP 22

ORLEANS Bricy

Voir / See eAIP France

AD 2 LFOJ

PHALSBOURG Bourscheid

Voir / See eAIP France

AD 2 LFQP

ROMORANTIN Pruniers

LFYR - p1	**12 JUN 25**
LFYR - p2	16 JUN 22
LFYR - p3	16 JUN 22
LFYR - p4	28 JAN 21
LFYR - p5	05 NOV 20
LFYR - p6	16 JUN 22
LFYR - p7	16 JUN 22

SAINT-DIZIER Robinson

Voir / See eAIP France

AD 2 LFSI

SAINTE Léocadie

LFYS - p1	**12 JUN 25**
LFYS - p2	22 FEB 24
LFYS - p3	30 NOV 23
LFYS - p4	25 JAN 24
LFYS - p5	30 NOV 23
LFYS - p6	30 NOV 23
LFYS - p7	05 SEP 24
LFYS - p8	25 JAN 24

SAINTES THENAC

LFXB - p1	**12 JUN 25**
LFXB - p2	**12 JUN 25**
LFXB - p3	31 OCT 24
LFXB - p4	20 MAR 25
LFXB - p5	31 OCT 24
LFXB - p6	10 SEP 20
LFXB - p7	**12 JUN 25**
LFXB - p8	**12 JUN 25**
LFXB - p9	**12 JUN 25**

SALON

Voir / See eAIP France

AD 2 LFMY

SOLENZARA

Voir / See eAIP France

AD 2 LFKS

VILLACOUBLAY Vélizy

Voir / See eAIP France

AD 2 LFPV

AD 3.0

AD 3.0 - p1	17 MAR 05

TOULON Milhaud

ZZZZ - p1	**12 JUN 25**
ZZZZ - p2	28 MAY 15
ZZZZ - p3	28 MAY 15
ZZZZ - p4	07 FEB 13
ZZZZ - p5	07 FEB 13
ZZZZ - p6	28 MAY 15

GEN 2.2

Liste des principales abréviations utilisées dans les publications militaires d'information aéronautique

List of main abbreviations used in military aeronautical information publications

A	Ambre	*Amber*
A0	Absence de modulation	*No modulation*
A1	Émission manipulée par tout ou rien	*Emission by on off keying*
A2	Émission manipulée par tout ou rien d'une fréquence audible	*Emission by on off keying of an audio frequency*
A3	Émission de radio téléphonie (modulation d'amplitude)	*Telephony emission (amplitude modulation)*
A9	Émission avec modulation d'amplitude d'un type particulier	*Emission with amplitude modulation of specific type*
A/A	Radiocommunications Air/Air	*Air to air communications*
AAL	Au-dessus du niveau de l'aérodrome	*Above aerodrome level*
ABN	Phare d'aérodrome	*Aerodrome beacon*
ABM	Pars le travers de	*Abeam*
A/C	À compter	*As from*
ACARS	Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu	*Aircraft communication addressing and reporting system*
ACAS	Système embarqué d'anti-abordage	*Airborne collision avoidance system*
ACB	Aéro-club	*Flying club*
ACFT	Aéronef	*Aircraft*
ACL	Emplacement destiné à la vérification des altimètres	*Altimeter check location*
ACN	Numéro de classification d'avion	*Aircraft classification number*
ACP	Message d'acceptation	*Acceptance message*
ACPT	Accepte ou accepté	*Accept or accepted*
ACS	**Service de contrôle régional**	***Area control service***
ACT	En service ou en activité ou activité	*Active or activated or activity*
AD	Aérodrome	*Aerodrome*
ADAC	Avion à décollage et atterrissage court	*Short take off and landing aircraft*
ADAV	Avion à décollage et atterrissage vertical	*Vertical take off and landing aircraft*
ADDN	Addition ou supplémentaire	*Addition or additional*
ADF	Radio compas automatique	*Automatic direction finder*
ADJ	Adjacent	*Adjacent*
ADP	Aéroports de Paris	*Aéroports de Paris*
ADS	Adresse	*Address*
Aé	Faisceau de phare marin relevé de 10° au dessus de l'horizon en vue de son utilisation par les navigateurs aériens	*Marine light beacon with beam angle 10° above the horizon for use by airmen*
AÉM	Aéromodélisme	*Model aircraft flight*
AF	Compagnie nationale Air France	*French airlines «Air France»*
AFI	Région Afrique - Océan indien	*Africa, indian Ocean region*
AFIL	Plan de vol déposé en vol	*Flight plan filed in the air*
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome	*Aerodrome flight information service*
AFS	Service fixe aéronautique	*Aeronautical fixed service*
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	*Aeronautical fixed telecommunication network*
A/G	Radio communications air/sol	*Air to ground radio communications*
AGA	Aérodromes, routes aériennes et installations au sol	*Aerodromes, air routes and ground aids*
AGL	Au dessus du niveau du sol	*Above ground level*
AIA	Atelier industriel de l'aéronautique	*Aeronautics industrial workshop*
AIC	Circulaire d'information aéronautique	*Aeronautical information circular*
AIG	Adresse intentionnellement groupées (liste de transmission)	*Deliberately grouped address (transmission list)*
AIP	Publication d'information aéronautique	*Aeronautical information publication*
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques	*Aeronautical information regulation and control*
AIREP	Compte rendu en vol	*Air report*
AIS	Service(s) d'information aéronautique	*Aeronautical information service(s)*
ALAT	Aviation légère de l'armée de terre	*Field army light aviation*
ALD	Radiophare d'alignement de descente (système ILS)	*Glide path beacon (ILS)*
ALERFA	Phase d'alerte	*Alert Phase*
ALT	Altitude	*Altitude*
ALTN	Alternatif (feux à couleurs alternées)	*Alternate or alternating (light alternates in colour)*
ALTN	Dégagement (aérodrome de)	*Alternate (aerodrome)*
AMD	Amender ou amendé	*Amend or amended*
AMSL	Au dessus du niveau moyen de la mer	*Above mean sea level*
AMSR	Altitude minimum de sécurité radar	*Radar minimum safe altitude*
AMV	Atterrissage par mauvaise visibilité	*Low visibility landing*
ANTINEA	Architecture nouvelle télégraphique intégrant l'exploitation assistée	*New telegraphic architecture incorporating assisted processing*
AOC	Carte d'obstacles d'aérodrome	*Aerodrome obstruction chart*
AOPC	Adjoint officier permanence commandement	*Command Deputy Duty Officer*
AP	Aéroport	*Airport*
APAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié	*Abbreviated Precision Approach Path Indicator*
APCH	Approche	*Approach*
APDC	Carte d'aire de stationnement	*Aircraft parking and docking chart*
API	Approche interrompue	*Missed approach*
APM	Approche intermédiaire	*Intermediate approach*
APP	Centre de contrôle d'approche ou contrôle d'approche ou service	*Approach control office or approach control*
APR	Avril	*April*
APPR	Approche de précision	*Precision approach*

APRX	Approximativement	*Approximately*
ARP	Point de référence d'aérodrome	*Aerodrome reference point*
ARR	Arriver ou arrivé ou message d'arrivé	*Arrive or arrival or arrival message*
ASC	Monter ou je monte jusqu'à	*Ascent or ascending to*
ASDA	Longueur utilisable pour l'accélération arrêt	*Accelerate stop distance available*
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar	*Africa and Madagascar air navigation safety authority*
ASFC	Au dessus de la surface	*Above surface*
ASI	Air à signaux	*Signal area*
ASPH	Asphalte	*Asphalt*
ASSP	Appontage simulé sur piste	*Flight carrier landing practice (FCLP)*
AST	Aire de stationnement	*Parking (PRKG)*
ATC	Contrôle de la circulation aérienne (en général)	*Air traffic control (in general)*
ATCC	Centre de contrôle de la circulation aérienne	*Air traffic control centre*
ATIS	Service automatique d'information de région terminale	*Automatic terminal information*
ATIS/V	ATIS VFR (portée réduite)	*VFR ATIS (reduced range)*
ATIS/S	ATIS surface	*Surface ATIS*
ATS	services de la circulation aérienne	*Air traffic service*
ATT	Atterrissage	*Landing*
ATTN	Attention	*Attention*
AUG	Août	*August*
AUX	Auxiliaire	*Auxiliary*
AVA	Administration de l'aviation civile	*Civil aviation authority*
AVASIS	Indicateur visuel de pente d'approche simplifié	*Abbreviated visual approach slope indicator system*
AVGAS	Carburant d'aviation	*Aviation gasoline*
AVOR	Radiophare omnidirectionnel VHF de faible puissance	*Low power VHF omnirange*
AVT	Avitaillement	*Refuelling*
AWY	Voie aérienne	*Airway*
AZM	Azimut	*Azimuth*
B	Bleu	*Blue*
BA	Basse altitude	*Low altitude*
BA	Base aérienne	*Air force base*
BA	Freinage (coefficient)	*Braking action*
BAN	Base de l'aéronautique navale	*Naval aeronautical base*
BAR	Barrière d'arrêt	*Arresting gear*
BATR	Bande d'atterrissage train rentré	*Belly landing strip*
BCST	Diffusion	*Broadcast*
BDP	Bureau de piste	*ATS reporting office*
BG	Bande gazonnée	*Grass strip*
BI	Basse intensité lumineuse	*Low light intensity*
BIA	Bureau d'information aéronautique	*AIS office*
BIV	Bureau d'information de vol	*Flight information office*
BIVC	Bureau d'information de vol centralisé	*Central Flight information office*
BKN	fragmentés	*Broken*
BLU	Liaison en radiotéléphonie à Bande Latérale Unique	*Single sideband (SSB) radiotelephony*
BLW	Au-dessous de ou inférieur (à)	*Below or lower*
BMJ	Bulletin de mise à jour	*Updating bulletin*
BNI	Bureau NOTAM International	*International NOTAM Office*
BNIA	Bureau national d'information aéronautique	*AIS National office*
BP	Boite Postale	*PO Box*
BRA	Brins d'arrêt	*Arresting cable*
BRIA	Bureau régional d'information et d'assistance au vol	*Information and flight support Regional office*
BRKG	Freinage	*Braking*
BRNAV	Navigation de surface de base	*Basic area navigation*
BS	Station de radiodiffusion commerciale	*Commercial broadcasting station*
BTIV	Bureau de transmission des informations en vol	*Flight information emission office*
C	Degrés Celsius	*Degrees Celsius*
CAG	Circulation aérienne générale	*General air traffic*
CAM	Circulation aérienne militaire	*Military air traffic*
CAP	Circulation aérienne publique	*Public air traffic*
CAR	Région Caraïbes	*Caribbean region*
CAT	Catégorie	*Category*
CAUTRA	Coordinateur automatique de trafic aérien	*Automatic air traffic coordinator*
CAVOK	Visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites	*Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions*
CBA	Zones transfrontalières	*Cross Border Area*
CCA	Cellule de coordination des activités	*Activities coordination unit*
CCER	Centre de contrôle de la circulation essai et réception	*Test and acceptance control center*
CCI	Chambre de commerce et d'industrie	*Chamber of commerce and industry*
CCM	Centre de contrôle militaire	*Military control centre*
CCMAR	Centre de coordination et de contrôle marine	*Naval control and coordination centre*
CCPGE	Centre de contrôle du polygone de guerre électronique	*Electronic warfare range control centre*
CCR	Centre de contrôle régional (CAG)	*Aera control centre (GAT)*
CCS	Centre de coordination de sauvetage	*Rescue coordination centre*
CCSM	Centre de coordination et de sauvetage maritime	*Sea coordination and rescue centre*
CCT	Centre de contrôle et de coordination du trafic	*Traffic control and coordination centre*
CD	Candela	*Candela*
CDAOA	Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes	*Air Defence and Air Operations Command*

CDC	Centre de détection et de contrôle	*Control and reporting centre (CRC)*
CDN	Certificat de navigabilité	*Certificate of airworthiness*
CDT	Commandant	*Officer in charge*
CEA	Commissariat à l'énergie atomique	*Nuclear power administration*
CER	Circulation essai réception	*Test and acceptance traffic*
CEV	Centre d'essai en vol	*Flight test centre*
CFAC	Commandement de la force aérienne de combat	*Air combat command*
CFAP	Commandement de la force aérienne de projection	*Air mobility command*
CFAS	Commandement des forces aériennes stratégiques	*Strategic Air command*
CFMU	Organisme central de gestion des courants aériens	*Central flow management unit*
Ch	Canal (Télécommunications)	*Channel (telecommunications)*
CHG	Modification, changement	*Change*
CICAM	Comité interarmées de la circulation aérienne militaire	*Combined services military air traffic*
CIPROG	Cellule inter-défense de programmation	*Joint services airspace programming cell*
CIV	Civil	*Civil*
CLA	Contrôle local d'aérodrome	*Local aerodrome control unit*
CLBR	Étalonnage	*Calibration*
CLR	Clairance	*Clearance*
CLSD	Fermé	*Closed*
CM	Centimètre	*Centimeter*
CMA	Centre MET d'aérodrome	*Aerodrome MET office*
CMC	Centre militaire de contrôle	*Military control centre*
CMCC	Centre militaire de Coordination et de Contrôle	*Military control and coordination centre*
CMPL	Achèvement ou achevé ou complet	*Completion or completed or complete*
CNL	Annuler ou annulé	*Cancel or cancelled*
CAPCODA	Centre Air de Planification et de Conduite des Opérations et de Défense Aérienne	*French air operations center*
COA	Centre d'opération des armées	*Armed forces operation centre*
COM	Télécommunications	*Telecommunications*
CONC	Béton	*Concrete*
COND	Condition(s)	*Condition(s)*
CONST	Construction ou construit	*Construction or constructed*
CORTA	Cellule d'organisation et de régulation du trafic aérien	*Air traffic flow management unit*
C/R	Compte rendu	*Report*
CRG	Comité régional de gestion	*Regional management committee*
CRNA	Centre régional de la navigation aérienne	*Air navigation regional centre*
CROSS	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage	*Regional operational surveillance and rescue centres*
CRV	Compte rendu en vol CAM V	*CAM V flight report*
C/S	Coucher du soleil	*Sunset (SS)*
CTA	Région de contrôle	*Control area*
CTL	Contrôle	*Control*
CTR	Zone de contrôle	*Control zone*
CUST	Douane	*Customs*
CVM	Centre de veille MET	*MET office*
CWY	Prolongement dégagé (PD)	*Clearway*
D…	Zone dangereuse (suivie de son identification)	*Danger area (followed by identification)*
DA	Défense aérienne	*Air defense*
DAC	Direction de l'aviation civile	*Directorate of civil aviation*
DAC	Détachement air de contrôle	*Control air detachment*
DCE	Direction des centres d'expertise et d'essais	*Directorate of test centres and centre of expertise*
DCC	Détachement civil de coordination	*Civil unit of coordination*
DCT	Direct	*Direct*
DEA	Délégation à l'espace aérien	*Delegation for air space*
DEC	Décembre	*December*
DEC	Déclinaison	*Magnetic variation*
DECO	Décollage	*Take-off*
DEG	Degrés	*Degrees*
DENEB	Opération de dissipation du brouillard	*Fog dispersal operation*
DEP	Partez ou départ ou message de départ	*Depart or departure or departure message*
DER	Extrémité départ de la piste	*Departure end of the runway*
DES	Descendez ou je descends jusqu'à	*Descend to or descending to*
DEST	Destination	*Destination*
DETRESFA	Phase de détresse	*Distress phase*
DGAC	Direction générale de l'aviation civile	*General directorate of civil aviation*
DH	Hauteur de décision	*Decision height*
DIRCAM	Direction de la circulation aérienne militaire	*Military air traffic directorate*
Dim	Dimanche	*Sunday*
DIST	Distance	*Distance*
DLA	Retard ou retardé, message de retard	*Delay or delayed, delay message*
DMC	Détachement militaire de coordination	*Military coordination unit*
DME	Dispositif de mesure de distance	*Distance measuring equipment*
DME/ATT	Dispositif de mesure de distance d'atterrissage	*Landing distance measuring equipment*
DMN	Direction de la météorologie	*National meteorology directorate*
DNA	voir DSNA	*see DSNA*
DNG	Danger ou dangereux	*Danger or dangerous*
DOC	Document	*Document*
DOM/TOM	Département/territoire d'outre-mer	*(French) overseas department/territory*
DP	Point de rosée	*Dew point*
DPAC	Direction des programmes aéronautiques et de la coopération	*Cooperation and aeronautical programmes directorate*

DRE	Direction de la régulation économique	*Economic control directorate*
DSAC	Direction des services de l'aviation civile	*Directorate of civil aviation services*
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne	*Air navigation services directorate*
DTHR	Seuil décalé	*Displace threshold*
DTI	Direction de la technique et de l'innovation	*Technique and innovation directorate*
DUR	Durée	*Duration*
DV	Directeur des vols	*Flight Director*
DVOR	VOR Doppler	*Doppler VOR*
DW	Roues jumelées	*Dual wheels*
E	Est ou longitude est	*East or eastern longitude*
é	Éclat	*Flash*
EAC	Espace aérien contrôlé	*Controlled airspace*
EAT	Heure d'approche prévue	*Expected approach time*
EDF	Électricité de France	*National electricity authority*
EET	Durée de vol prévue	*Estimated elapsed time*
EHF	Fréquence extrêmement haute (30 000 à 300 000 Mhz)	*Extremely high frequency (30 000 to 300 000 Mhz)*
ELR	Extra-long rayon d'action	*Extra long range*
EM	Émission	*Emission*
E-M	État major	*Headquarters*
EMA	État major des armées	*Armed Forces General Staff*
EMAA	Etat major de l'armée de l'air	*Air Force General Staff*
EMAT	État major de l'armée de terre	*Army General Staff*
EMM	État major de la marine	*Navy General Staff*
EN	Anglais	*English*
ENAC	École nationale de l'aviation civile	*National civil aviation college*
ENE	Est - nord - est	*East - north - east*
ENR	En route	*En route*
EPT	Emplacement préférentiel de travail	*Orbit area*
EQPT	Équipement	*Equipment*
ES	Espagnol	*Spanish*
ESA	Escadrilles des services d'aérodrome	*Aerodrome services squadron*
ESCA	Escadron des services de la circulation aérienne	*Air traffic services squadron*
ESE	Est - sud -est	*East - south - east*
ESIS	Escadron de sécurité incendie et sauvetage	*Rescue and fire fighting squadron*
EST	Estimé ou estimer	*Estimate or estimated*
ETA	Heure d'arrivée prévue ou arrivée prévue	*Estimated time of arrival or estimating arrival*
ETD	Heure de départ prévue ou départ prévu	*Estimated time of departure or estimating departure*
EUM	Région Europe-Méditerranée	*Europ-Mediterranean region*
EVASAN	Evacuation sanitaire	*Sanitary evacuation*
EXC	Excepté	*Except*
EXER	Exercice(s) ou exerçant ou exercer	*Exercise(s) or exercising or to exercise*
EXP	Exploitant ou exploitation	*Operator or operation*
f	Feu fixe	*Fixed light*
FAC	Installations et services	*Facilities*
FAC	Force aérienne de combat	*Combat Air Force*
FAF	Repère d'approche finale	*Final approach fix*
FAF	Forces aériennes françaises	*French air force*
FAL	Facilitation du transport aérien international	*Facilitation of international air transport*
FAP	Point d'approche finale	*Final approach point*
FAP	Force aérienne de projection	*Air Mobility Command*
FAS	Force aérienne stratégique	*Strategic Air Force*
FATO	Aire d'approche finale et de décollage	*Final and take-off*
FEB	Février	*February*
FEW	peu	*Few*
FIC	Centre d'information de vol	*Flight information centre*
FIR	Région d'information de vol	*Flight information region*
FIS	Service ou secteur d'information de vol	*Flight information service or sector*
FL	Niveau de vol	*Flight level*
FLT	Vol	*Flight*
FM	De, à partir de, depuis	*From*
FNA	Approche finale	*Final approach*
FNF	Force aero Navales françaises	*French naval air-forces*
FP	Force portante	*Bearing strength*
FPL	Message de plan de vol déposé, type de plan de vol.	*Filed flight plan message, type of flight plan*
FPM	Pieds par minute	*Feet per minute*
FR	Français	*French language*
FREQ	Fréquence	*Frequency*
FRI	Vendredi	*Friday*
FRNG	Tirs	*Firing*
ft	Pieds	*Feet*
G	Vert	*Green*
G/A	Radiocommunications sol-air	*Ground-to-air*
G/A/G	Radiocommunications sol-air et air-sol	*Ground-to-air and air-to-ground*
GCA	Système d'approche contrôlé du sol ou approche contrôlée du sol	*Ground controlled approach system or ground controlled approach*
GEN	Général ou généralités	*General*
GEO	Géographique ou vrai	*Geographic or true*

GEOREF	Référence géographique	*Geographic reference*
GLD	Planeur	*Glide*
GMC	Carte des mouvements à la surface	*Ground movement chart*
GMT	Temps moyen de Greenwich	*Greenwich meridian time*
GNSS	Système de navigation global par satellite	*Global navigation system by satellite*
GP	Alignement de descente	*Glide path*
GR	Gramme	*Gram*
GRADU	Graduel ou graduellement	*Gradual or gradually*
GRP	Groupe (d'avions)	*Group (aircraft)*
GS	Vitesse sol	*Ground speed*
GUND	Ondulation du Géoïde	*Geoid Undulation*
H «...	Indique le nombre de minutes après l'heure	*Give the minutes after the hour*
H24	Service permanent de jour et de nuit	*Continuous day and night service*
HADA	Haute autorité de défense aérienne	*Air Defence Supreme Authority*
HAP	Heure d'approche prévue	*Expected approach time*
HAPI	Indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère	*Helicopter Approach Path Indicator*
HAUT	Hauteur	*Height*
HBN	Phare de danger	*Hazard beacon*
HD	Hauteur de décision	*Decision height*
HEA	Heure estimée d'approche	*Approach estimated time*
HEL	Hélicoptère	*Helicopter*
HF	Haute fréquence (3 000 à 30 000 kHz)	*High frequency (3 000 to 30 000 kHz)*
hgt	Hauteur	*Height*
HI	Haute intensité lumineuse	*High Light intensity*
HIV	Hiver	*Winter*
HJ	Horaire de jour	*Daytime*
HL	Hectolitre	*Hectolitre*
HLDG	Attente	*Holding*
HN	Horaire de nuit	*During night*
HO	Service disponible selon les besoins de l'exploitation	*Service available to meet operational requirements*
HOL	Jours fériés	*Holidays*
HOR	Horaire ou à heure fixe	*Fixed schedule or time*
HPA	Hectopascal	*Hectopascal*
HR	Heures	*Hours*
HS	Service disponible aux heures des vols réguliers	*Service available during hours of scheduled operations.*
HX	Pas d'heures précises de fonctionnement	*No specific working hours*
Hz	Hertz	*Hertz*
IAC	Carte d'approche et d'atterrissage aux instruments	*Instrument approach chart*
IAF	Repère d'approche initiale	*Initial approach fix*
IAS	Vitesse indiquée	*Indicated air-speed*
IBN	Phare d'identification	*Identification beacon*
ICAO	Organisation de l'aviation Civile Internationale	*International Civil Aviation Organization*
IDENT	Identification	*Identification*
IF	Repère d'approche intermédiaire	*Intermediate approach fix*
IFF/SIF	Équipement d'identification par radar secondaire	*Identification friend or foe/selected identification feature*
IFR	Règles de vol aux instruments	*Instrument flight rules*
IGN	Institut géographique national	*National geographic institute*
ILL	Illimité	*Unlimated*
ILS	Système d'atterrissage aux instruments	*Instrument landing system*
IM	Radio borne intérieure	*Inner marker*
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments	*Instrument meteorological conditions*
INA	Approche initiale	*Initial approach*
INCERFA	Phase d'incertitude	*Incertainty phase*
INF	Au dessous de	*Below*
INFO	Information	*Information*
INOP	Hors de fonctionnement	*Inoperative*
INS	Système de navigation par inertie	*Inertial navigation system*
INT	Intersection	*Intersection*
INTL	International	*International*
ISA	Atmosphère type internationale	*International standard atmosphere*
ITAC	Instruction technique sur les aérodromes civils	*Technical instruction on civil aerodrome*
ITU	Union Internationale des Télécommunications	*International Telecommunications union*
JAA	Autorités conjointes de l'aviation	*Joint Aviation Authorities*
JAN	Janvier	*January*
Jeu	Jeudi	*Thursday*
JF	Jours fériés	*Holidays*
JO	Jour ouvrable	*Working day*
JORF	Journal officiel de la république française	*French republic official journal*
JUL	Juillet	*July*
JUN	Juin	*June*
JVN	Jumelles de vision nocturne	*Night vision goggles (NVG)*
KG	Kilogramme	*Kilogram*
KHZ	Kilohertz	*Kilohertz*
KM	Kilomètre	*Kilometer*
KMH	Kilomètres à l'heure	*Kilometres per hour*

KT	Nœud(s)	*Knot*
KW	Kilowatt(s)	*Kilowatt(s)*
L	Gauche (identification de piste)	*Left (runway identification)*
L	Radiobalise	*Locator*
L	Litre	*Litre*
LAT	Latitude	*Latitude*
LCN	Système de détermination de la force portante d'une piste (en usage dans les territoires britanniques)	*Load classification number*
LCP	Ligne de classification périphérique	*Boundary classification line*
LDA	Longueur utilisable à l'atterrissage	*Landing distance available*
LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage (hélicoptère)	*Landing distance available (helicopter)*
LDG	Atterrissage	*Landing*
LDI	Té	*Landing direction indicator*
LF	Basse fréquence (30 à 300 kHz)	*Low frequency (30 to 300 kHz)*
LGT	Feu, balisage lumineux ou éclairage	*Light or lighting*
LGTD	Avec balisage lumineux éclairé	*Lighted*
LIH	Haute intensité lumineuse	*Light intensity high*
LIL	Basse intensité lumineuse	*Light intensity low*
LLZ	Radiophare d'alignement de piste	*Localizer*
LMT	Temps moyen local	*Local Mean Time*
LOC	Localement ou emplacement ou situé	*Locally or location or located*
LONG	Longitude	*Longitude*
LRG	Grand rayon d'action	*Long range*
L/S	Lever du soleil	*Sunrise (SR)*
LTA	Région inférieure de contrôle	*Lower traffic area*
LTT	Téléimprimeur par fil	*Landline teletypewriter*
Lun	Lundi	*Monday*
LVTO	Procédures de décollage par faible visibilité	*Low visibility take-off*
M	Mètre	*Meter*
M	Nombre de Mach	*Mach number*
MAC	Macadam	*Macadam*
MAG	Magnétique	*Magnetic*
MAINT	Entretien	*Maintenance*
MAP	Cartes aéronautiques	*Aeronautical maps and charts*
MAPT	Point d'approche interrompue	*Missed appproach point*
Mar	Mardi	*Tuesday*
MAR	Mars	*March*
MAX	Maximum ou maximal	*Maximum or maximal*
MAY	Mai	*May*
MCC	Centre de contrôle de mission SARSAT/COSPAS	*Mission control center*
MDA	Altitude minimale de descente	*Minimum descent altitude*
MDH	Hauteur minimale de descente	*Minimum descent height*
MEHT	Hauteur minimale de l'œil du pilote au-dessus du seuil.	*Minimum eye height over threshold*
Mer	Mercredi	*Wednesday*
MET	Météorologie ou météorologique	*Meteorological or meteorology*
METAR	Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation	*Aviation routine weather report*
MF	Moyenne fréquence (300 à 3000 kHz)	*Medium fréquency (300 to 3 000 KHz)*
MFO	minima franchissement obstacle	*Obstacle clearance limit*
MHz	Megahertz	*Megahertz*
MIA	Manuel d'Information Aéronautique	*Aeronautical Information Manual*
MIAM	Manuel d'Information Aéronautique militaire	*Military Aeronautical Information Manual*
MIL	Militaire	*Military*
MILAIP	Publications militaire d'information aéronautique	*Military aeronautical information publication*
MILNOTAM	Avis aux navigateurs aériens militaires	*Military NOTAM*
MIN	Minutes	*Minutes*
MKR	Radio borne	*Marker radio beacon*
MLS	Système d'atterrissage hyper-fréquences	*Microwave landing system*
MM	Radio borne intermédiaire	*Middle marker*
MNM	Minimal ou minimum	*Minimum*
MNM AD	Minimums opérationnels d'aérodrome	*Aerodrome operating minima*
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation	*Minimum navigation performance specifications*
MNTN	Maintenir	*Maintain*
MON	Lundi	*Monday*
MPBA	Minimums opérationnels les plus bas admissibles	*Lowest permissible operationnal minima*
MPS	Mètres par seconde	*Metres per second*
MRG	Moyen rayon d'action	*Medium range*
MRP	Point de compte rendu ATS-MET	*AIS MET reporting point*
MS	Moins	*Minus*
MSA	Altitude minimale de secteur	*Minimum sector altitude*
MSG	Message	*Message*
MSL	Niveau moyen de la mer	*Mean sea level*
MTOW	Masse maximale au décollage	*Maximum take-off weight*
MVI	Manœuvres à vue imposées	*Visual manœuvring with prescribed track*
MVL	Manœuvres à vue libres	*Visual manœuvring whithout prescribed track*
MWO	Centre de veille météorologique	*Meteorological watch office*

N	Latitude nord ou nord	*North or northern latitude*
NAT	Région atlantique nord	*North atlantic region*
NATO	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord	*North Atlantic Treaty Organization*
NAV	Navigation	*Navigation*
NDB	Radiophare non directionnel	*Non-directional radio beacon*
NE	Nord-est	*North-east*
NGF	Nivellement géographique de la France	*France geographical levelling*
NGT	Nuit	*Night*
NIL	Néant ou je n'ai rien à vous transmettre	*None or I have nothing to send to you*
NIV	Niveau (en général)	*Level (general)*
NL	Aérodrome agréé aux vols en régime VFR de nuit avec limitations	*Aerodrome agreed for night VFR with restrictions*
NM	Miles marins	*Nautical miles*
NML	Normal	*Normal*
NNE	Nord-nord-est	*North north east*
NNW	Nord-nord-ouest	*North north west*
NOF	Bureau NOTAM international	*International NOTAM office*
NOSIG	Sans changement significatif	*No significant change*
NOTAM	Avis aux navigateurs aériens	*Notice to airmen*
NOV	Novembre	*November*
NR	Numéro, nombre	*Number*
NS	Hors normes	*Non Standard*
NT	Niveau de transition	*Transition level*
NW	Nord-ouest	*North-west*
NXT	Prochain ou suivant	*Next*
OAC	Centre de contrôle océanique	*Oceanic area control centre*
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale	*International civil aviation organization*
OBS	Observation ou observé ou observer	*Observe or observed or observation*
OBST	Obstacle	*Obstacle*
OBSTC	Obstacle critique	*Critical obstacle*
OCA	Région de contrôle océanique	*Oceanic control area*
OCA	Altitude ou franchissement d'obstacles	*Obstacle clearance altitude*
OCC	Feux à occultation	*Occulting light*
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles	*Obstacle clearance height*
OCS	Surface de franchissement d'obstacle	*Obstacle clearance surface*
OCT	Octobre	*October*
OM	Radioborne extérieure	*Outer marker*
OMM	Organisation mondiale de la météorologie	*World meteorological organization*
OMS	Organisation mondiale de la santé	*World health organization*
OPC	Officier permanence commandement	*Command duty officer*
OPE	Service opérations	*Operations service*
OPS	Exploitation ou vols ou opérations	*Operations*
O/R	Sur demande	*On request*
OR	Orange	*Orange*
ORSEC	Organisation des secours	*Emergency planning*
OSV	Navire-station océanique	*Ocean station vessel*
O/T	en dehors de ces heures	*out of time*
OTAN	Organisation du traité de l'atlantique nord	*North atlantic treaty organization*
OVC	Couvert	*Overcast*
P...	Zone interdite	*Prohibited area*
P2	Onde porteuse transmise par impulsion	*Pulsed carrier wave*
PA	Prolongement d'arrêt	*Stopway (SWY)*
PAC	Région pacifique	*Pacific region*
PANS	Procédures pour les services de la navigation aérienne	*Procedures for air navigation services*
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision	*Precision approach path indicator*
PAR	Radar d'approche de précision	*Precision approach radar*
PARA	Parachutages	*Parachuting-dropping*
PARL	Parallèle	*Parallel*
PAX	Passagers	*Passengers*
PB	Phares et balises	*Lighthouses and beacons*
PB	Piste en béton	*Concrete way*
PC	Poste de coordination	*Coordination post*
PCL	Télécommande de balisage	*Pilot controlled lighting*
PCN	Numéro de classification de chaussée	*Pavement classification number*
PD	Prolongement dégagé	*Clearway (CWY)*
PDG	Pente de calcul de procédure	*Procedure design gradient*
PDR	Itinéraire prédéterminé	*Predetermined route*
PERM	Permanent	*Permanent*
Ph	Phare marin	*Sea beacon*
PIB	Bulletin d'information prévol	*Preflight information bulletin*
PJE	Exercices de saut en parachute (ou secteur)	*Parachute jumping exercise (or sector)*
PLN	Plan de vol	*Flight plan*
PM	Piste en macadam	*Macadam way*
PN	Préavis exigé	*Prior notice required*
PNR	Point de non retour	*Point of no return*
POC	Point de contact	*Point of contact*
PPI	Indicateur panoramique	*Plan position indicator*
PPR	Autorisation préalable nécessaire	*Prior permission required*

PREMAR	Préfecture maritime	*Maritime 'préfecture'*
PRKG	Aire de stationnement (AST)	*Parking area*
P.RNAV	Navigation de surface de base de précision	*Precision area navigation*
PROC	Procédure	*Procedure*
PROV	Provisoire ou provisoirement	*Provisional*
PS	Plus	*Plus*
PSGR	Passagers	*Passengers*
PSN	Position	*Position*
PSP	Plaque d'acier perforée	*Pierced steel plank*
PTN	Virage conventionnel	*Procedure turn*
PTT	Postes et télécommunications	*Postal and telegraph service*
PUL	Planeur ultra-léger	*Ultra light glide*
QDM	Cap magnétique	*Magnetic heading*
QDR	Relèvement magnétique	*Magnetic bearing*
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	*Atmospheric pressure at aerodrome elevation*
QFU	Direction magnétique de la piste	*Magnetic orientation of runway*
QNH	Calage altimétrique requis pour lire une fois au sol l'altitude de l'aérodrome	*Altimeter setting to obtain aerodrome elevation when on the ground*
R	Droite (identification de piste)	*Right (runway identification)*
R	Rouge	*Red*
R...	Zone réglementée	*Restricted area*
RA	Région aérienne	*Airspace region*
RAC	Règles de l'air et services de la circulation aérienne	*Rules of the air and air traffic services*
RAG	Dispositif d'arrêt	*Runway arresting gear*
RAI	Répondeur automatique d'information	*Automatic information transmitter*
RAP	Rapprochement	*Inbound track*
RB	Embarcation de sauvetage	*Rescue boat*
RBDA	Radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact	*Emergency location beacon aircraft*
RCA	Règlement de la circulation aérienne	*Air traffic regulations*
RCC	Centre de coordination de sauvetage	*Rescue coordination centre*
RDH	Hauteur de point de repère (pour ILS/PAR)	*Reference datum height (for ILS/PAR)*
RDL	Radial	*Radial*
REF	Référence à ou référez vous à	*Reference to or refer to*
REG	Immatriculation	*Registration*
REP	Point de compte rendu	*Reporting point*
REQ	Demande ou demandé ou requis	*Request or requested*
RFL	Niveau demandé	*Requested flight*
RFO	Radio France-outre mer	*Overseas radio-France*
RM	Route magnétique	*Magnetic track*
RMK	Remarques	*Remarks*
RNAV	Navigation de surface	*Area navigation*
RNG	Radioalignement	*Radio range*
RNP	Qualité de navigation requise	*Required navigation performance*
ROPOM	Renseignements relatifs à l'observation d'un passage d'oiseaux migrateurs	*Information on observations of movements of migrating birds*
RPL	Plan de vol répétitif	*Repetitive flight plan*
RPMO	Renseignements relatifs à la prévision des migrations d'oiseaux	*Information on bird migration forecasts*
RQS	Demande de PLN complémentaire	*Request supplementary information*
RSC	Centre secondaire de sauvetage	*Rescue sub-centre*
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	*Aeronautical fixed telecommunication network*
RSR	Radar de surveillance de route	*En-route surveillance radar*
RTA	Règlement des transports aériens	*Air transport regulation*
RTCAA	Réseau télégraphique de commandement de l'armée de l'air	*Air Force command telegraphic network*
RTF	Radiotéléphone	*Radiotelephone*
RTG	Radio télégraphe	*Radiotelegraph*
RTODAH	Distance utilisable pour le décollage interrompu hélicoptère	*Rejected take off distance availabe, helicopter*
RTT	Radio téléimprimeur	*Radioteletypewriter*
RV	Navire de sauvetage	*Rescue vessel*
RVR	Portée visuelle de piste	*Runway visual range*
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit	*Reduced Vertical Separation Minimum*
RVT	Ravitaillement	*Refueling*
RWY	Piste	*Runway*
S	Latitude sud ou Sud	*South or southern latitude*
S	Supplétive	*Supplementary*
SAC	Service de l'aviation civile	*Civil aviation service*
Sam	Samedi	*Saturday*
SAM	Région Amérique du Sud	*South america region*
SAN	Sanitaire	*Sanitary*
SAR	Recherches et sauvetage	*Search and rescue*
SAT	Région Atlantique Sud	*South atlantic region*
SAT	Samedi	*Saturday*
SATER	Recherches et sauvetages sur terre	*Search and rescue on land*
SBA	Services des bases aériennes	*Air bases services*
Sc	Scintillant	*Flashing light*
SCT	épars	*Scattered*
SCTA	Service du contrôle du trafic aérien	*Air traffic control service*

SDA	Secteur de défense aérienne (E3F-E2C)	*Air defence sector*
SDA	Système de détection aéroporté (E3F)	*Airborne early warning system*
SDCA	Système de détection et de commandement aéroporté	*Airborne early warning and control system (AWACS)*
SDE	Seuil d'atterrissage décalé	*Landing displaced threshold*
SDF	Repère de descente	*Step down fix*
SE	Sud-est	*South-east*
SEC	Secondes	*Seconds*
SEFA	Service d'exploitation de la formation aéronautique	*Operating service of aeronautical training*
SEP	Septembre	*September*
SER	Entretien ou service(s)	*Service or servicing or served*
SFA	Service Fixe Aéronautique	*Aeronautical fixed service.*
SFC	Surface (sol ou mer)	*Surface (ground or sea)*
SGL	Signal	*Signal*
SGEU	Système géodésique européen unifié	*United geodesical europeen system*
SHF	Fréquence supérieure (3 000 à 30 000 MHz)	*Super high frequency (3 000 to 30 000 MHz)*
SIA	Service de l'Information Aéronautique	*Aeronautical information service*
SID	Départ normalisé aux instruments	*Standard instrument departure*
SIGMET	Renseignements en langage clair donnés par les centres de veille MET sur certains phénomènes MET	*Information in plain language issued by MET offices on certain MET phenomena*
SIMUL	Simultané ou simultanément	*Simultaneous or simultaneously*
SIV	Secteur d'information de vol	*Flight information sector*
SKC	Ciel clair	*Sky clear*
SKED	Horaire ou à heure fixe	*Fixed schedule or time*
SMR	Radar de surface	*Surface radar*
SNCF	Société nationale des chemins de fer français	*French railway compagny*
SNOWTAM	NOTAM d'une série spéciale	*A special series NOTAM*
SO	Soutien opérationnel	*Operationnel support*
SPAR	Radar léger d'approche de précision	*Slight precision approach radar*
SPECIAL	Message d'observation spécial signalant une amélioration ou une aggravation des conditions MET (en langage clair)	*Special meteorological report indicating and improvement or deterioration of MET conditions (in plain language)*
SPL	Message de PLN complémentaire	*Supplement flight plan*
SR	Lever du soleil	*Sunrise*
SRE	Élément radar de surveillance du système radar d'approche de précision	*Surveillance radar element of precision approach radar system*
SRG	Faible rayon d'action	*Short range*
SRR	Région de recherches et sauvetage	*Search and rescue region*
SS	Coucher de soleil	*Sunset*
SSB	Bande latérale unique	*Single side band*
SSE	Sud-sud-est	*South south-east*
SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur AD	*Rescue and ACFT fire fighting service on the aerodromes*
SSR	Radar secondaire de surveillance	*Secondary surveillance radar*
SST	Avion de transport supersonique	*Super-sonic transport*
SSW	Sud-sud-ouest	*South-south-west*
STAC	Service technique de l'aviation civile	*Technical service for civil aviation*
STANAG	Accord de normalisation (OTAN)	*Standardisation agreement (NATO)*
STAP	Système de transmission automatique de paramètres	*Parameter automatic transmission system*
STAR	Arrivée normalisée (aux instruments)	*Standard (instrument) arrival*
STMA	Région de contrôle terminale spécialisé	*Specialised terminal control aerea*
STN	Station	*Station*
STNA	Service technique de la navigation aérienne	*Technical service for air navigation*
STOL	Avion à décollage et atterrissage court	*Short take off and landing aircraft*
SUN	Dimanche	*Sunday*
SUP	Au-dessus de ou supérieur	*Above or upper*
SUPPS	Procédures complémentaires régionales	*Regional supplementary procedures*
SVC	Message de service	*Service message*
SW	Sud-ouest	*South-West*
SWY	Prolongement d'arrêt (PA)	*Stopway*

t	Tonne	*Ton*
T	Température	*Temperature*
TA	Altitude de transition	*Transition altitude*
TAC	Moyen de navigation tactique (TACAN)	*Tactical air navigation (TACAN)*
TACAN	Système de navigation aérienne tactique (UHF)	*Tactical air navigation aid (UHF)*
TAF	Prévisions d'aérodrome	*Terminal aera forecast*
TAS	Vitesse propre	*True airspeed*
T/B	Tonnes par boggie	*Tonnes per bogie*
TBA	Très basse altitude	*Very low altitude*
TBF	Tribromofluor	*Tribromofluor*
T/C	Transfert contrôle	*Transfert of control*
Tcg	Temps civil local	*Local civil time*
TDZ	Zone de toucher des roues	*Touch down zone*
TEL	Téléphone	*Telephone*
TEMPO	Temporaire ou temporairement	*Temporary or temporarily*
TFC	Trafic	*Traffic*
TGL	Notice indicative provisoire	*Temporary Guidance Leaflet*
THR	Seuil	*Threshold*
THU	Jeudi	*Thursday*
TIL	Jusqu'à	*Until*
TJ	Tonne par roues jumelées	*Tons per twin wheels*

TKOF	Décollage	*Take-off*
TL	Niveau de transition	*Transition level*
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol	*Touchdown and lift off area*
TMA	Région terminale de contrôle	*Terminal control area*
TNA	Altitude de Virage	*Turn altitude*
TNH	Hauteur de Virage	*Turn height*
TODA	Longueur utilisable au décollage	*Take-off distance available*
TODAH	Distance utilisable au décollage (hélicoptère)	*Take off distance available (helicopter)*
TORA	Longueur de roulement utilisable au décollage	*Take-off run available*
TORAH	Longueur de roulement utilisable au décollage (hélicoptère)	*Take off run available (helicopter)*
TP	Point de virage	*Turning point*
TR…	Indice KER (suivi d'un chiffre)	*KER index (followed by a number)*
TRA	Zone réservée temporaire	*Temporary Reserved Area*
TRSI	Tonne par roue simple isolée	*Single isolated wheel load*
TSA	Zone de ségrégation temporaire	*Temporary segregated area*
TUE	Mardi	*Tuesday*
TURB	Turbulence	*Turbulence*
TVOR	VOR de région terminale	*Terminal VOR*
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome	*Aerodrome control tower or aerodrome control*
TWY	Voie de circulation	*Taxiway*
TXT	Texte	*Text*
TYP	Type d'aéronef	*Type of aircraft*

UAC	Centre de contrôle d'espace supérieur	*Upper area control centre*
UDF	Station radio goniométrique UHF	*UHF direction finding station*
UHF	Ultra haute fréquence (300 à 3 000 MHz)	*Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz)*
UIC	Centre de région supérieure d'information de vol	*Upper flight information centre*
UIR	Région supérieure d'information de vol	*Upper flight information region*
UIT	Union internationale des télécommunications	*International telecommunication union*
ULM	Ultra léger motorisé	*Ultra light motorized*
ULR	Rayon d'action ultra-long	*Ultra long range*
UNL	Illimité	*Unlimited*
U/S	Hors service	*Unserviceable*
UTA	Région supérieure de contrôle	*Upper control area*
UTC	Temps universel coordonné	*Coordinated universal time*

VAC	Carte d'approche et d'atterrissage à vue	*Visual approach and landing chart*
VAR	Déclinaison magnétique	*Magnetic variation*
VASIS	Indicateur visuel de perte d'approche	*Visual approach slope indicator system*
VAV	Vol à voile	*Gliding*
VDF	Station radio goniométrique VHF	*VHF direction finding station*
VDN	Vol de nuit	*Night flight*
Ven	Vendredi	*Friday*
VER	Vertical	*Vertical*
VFR	Règles de vol à vue	*Visual flight rules*
VH	Visibilité horizontale	*Horizontal visibility*
VHF	Très haute fréquence (30 à 300 Mhz)	*Very high frequency (30 to 300 MHz)*
VI	Vitesse indiquée	*Indicated air speed*
VIBAL	Visibilité balise	*Runway-marker visibility*
VIC	Véhicule d'intervention courante (ESIS)	*Common intervention vehicle*
VIM	Véhicule d'intervention massive (ESIS)	*Massive intervention vehicle*
VIP	Personnalité importante	*Very important person*
VIS	Visibilité	*Visibility*
VLF	Très basse fréquence (3 à 30 kHz)	*Very low frequency (3 to 30 kHz)*
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue	*Visual meteorological conditions*
VNRE	Vol de nuit avec références extérieures en vol	*Night flight with external references in flight*
VOLMET	Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol	*Meteorological information for aircraft in flight*
VOLTAC	Vol tactique	*Tactical flight*
VOI	Vol opérationnel aux instruments (ALAT)	*Operationnal instrument flights (ALAT)*
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF	*VHF omnidirectionnel radio range*
VORTAC	Combinaison VOR et TACAN	*VOR AND TACAN combination*
VP	Vitesse propre	*True air speed*
VRB	Variable	*Variable*
VREF	Vitesse d'atterrissage de référence	*Reference landing speed*
VRSI	Vedette rapide de secours - incendie	*Fast fire emergency boat*
VS	Vitesse sol	*Ground speed*
VSP	Vitesse verticale	*Vertical speed*
VSV	Vol sans visibilité	*Flight with zero visibility*
VTOL	Avion à décollage et atterrissage vertical	*Vertical take-off and landing aircraft*
VV	Visibilité verticale	*Vertical visibility*

W	Blanc	*White*
W	Longitude ouest ou ouest	*West or western longitude*
W	Watt	*Watt*
WBAR	Barres lumineuses de flancs	*Wing bar lights*
WDI	Indicateur de direction du vent	*Wind direction indicator*
WED	Mercredi	*Wednesday*
WGS	Système géodésique mondial de référence (84 =année de référence)	*World geodetic system*
WHO	Organisation mondiale de la santé	*World health organization*
WIP	Travaux en cours	*Works in progress*
WIN	Hiver	*Winter*
WMO	Organisation mondiale de la météorologie	*World meteorological organization*
WNW	Ouest-nord-ouest	*West-north-west*
WP	Point de cheminement	*Way-point*
WRNG	Avertissement	*Warning*
WSW	Ouest-sud-ouest	*West-south-west*
XBAR	Barre transversale (dispositif lumineux d'approche)	*Cross bar (of approach lighting system)*
Y	Jaune	*Yellow*
ZAD	Zone aérienne de défense	*Air defense zone*
ZGTR	Zone terminale de guidage radar	*Radar vectoring terminal area*
ZIT	Zone d'interdiction temporaire	*Temporary prohibited areas*
ZMT	Zone de mise à terre	Military dropping zone
ZP	Altitude pression	*Pressure altitude*
➔ **ZPA**	**Zone de poser d'assaut**	***Assault landing zone***
ZRT	Zone réglementée temporaire	*Temporary restricted areas*

GEN 0
Généralités / General

GEN 0.1
Préface / *Preface*

La règlementation de la circulation aérienne militaire est constituée de deux arrêtés :

- l'arrêté du 20 juillet 2016 fixant les règles et services de la circulation aérienne militaire ;
- l'arrêté du 20 juillet 2016 fixant les procédures applicables aux organismes rendant les services de la circulation aérienne militaire et aux usagers de la circulation aérienne militaire.

The military air traffic regulation is composed of two orders :

- the order of July 20, 2016 establishing the military air traffic rules and services;
- the order of July 20, 2016 establishing the procedures applicable to organizations providing military air traffic services and to users of military air traffic.

Les publications militaires d'information aéronautique (MILAIP) relatives à la FRANCE METROPOLITAINE comprennent :

- Le **MIAM** :
  Manuel d'Information Aéronautique Militaire dans lequel sont insérées les informations aéronautiques de base ;
- Le **MIAC 1** : (1) (2)
  Manuel de cartes de procédures aux instruments pour les aéronefs défense – Avions conventionnels sur les aérodromes civils – ce document est une compilation des informations contenues dans les IAC et ARR - DEP publiées par le SIA, adaptées pour une utilisation en vol par les équipages défense ;
- Le **MIAC 2** : (1) (2)
  Manuel de cartes de procédures aux instruments pour les aéronefs défense – Avions conventionnels et hélicoptères sur les aérodromes défense ;
- Le **MIAC 4** : (1)
  Recueil de procédures aux instruments et de circuits à vue pour aéronefs militaires - avions de combat et d'entraînement - sur les aérodromes défense ;
- L'**À VUE** : (1) (2)
  Recueil de cartes de procédures à vue - Avions Hélicoptères ;

The military aeronautical information publications (MILAIP) relative to METROPOLITAN FRANCE include:

- *The **MIAM** :*
  Military Aeronautical Information Manual containing the basic aeronautical information;
- *The **MIAC 1** : (1) (2)*
  Instrument procedure charts manual for defence aircraft - Conventional aircraft on civilian aerodromes - this document is a compilation of information contained in the Instrument Approach Charts (IAC) published by the Aeronautical Information Service (AIS), adapted for use in flight by the defence crews;
- *The **MIAC 2** : (1) (2)*
  Instrument procedure charts for defence aircraft - Conventional aircraft and helicopters on defence aerodromes;
- *The **MIAC 4** : (1)*
  Set of instrument procedures and visual circuits for military aircraft - combat and training aircraft - on defence aerodromes;
- *The **À VUE** procedures : (1) (2)*
  Set of visual procedure charts - Aircraft, Helicopters;

En complément, le manuel **EN ROUTE France** compile des informations contenues dans l'AIP France et dans le MIAM.

*As a complement, the **EN ROUTE France** manual compiles information contained in the AIP France and in the MIAM.*

Ces documents sont mis à jour au moyen de bulletins de mise à jour (BMJ) ou par des rééditions périodiques complètes.

These documents are updated via Updating Bulletins (BMJ) or via complete periodic reissues.

Une flèche noire à droite ➔ = textes ou parties de textes ajoutés.
A black arrow on the right *texts or portions of text added*

Une flèche noire à gauche ➔ = textes ou parties de textes supprimés.
A black arrow on the left *texts or portions of text deleted*

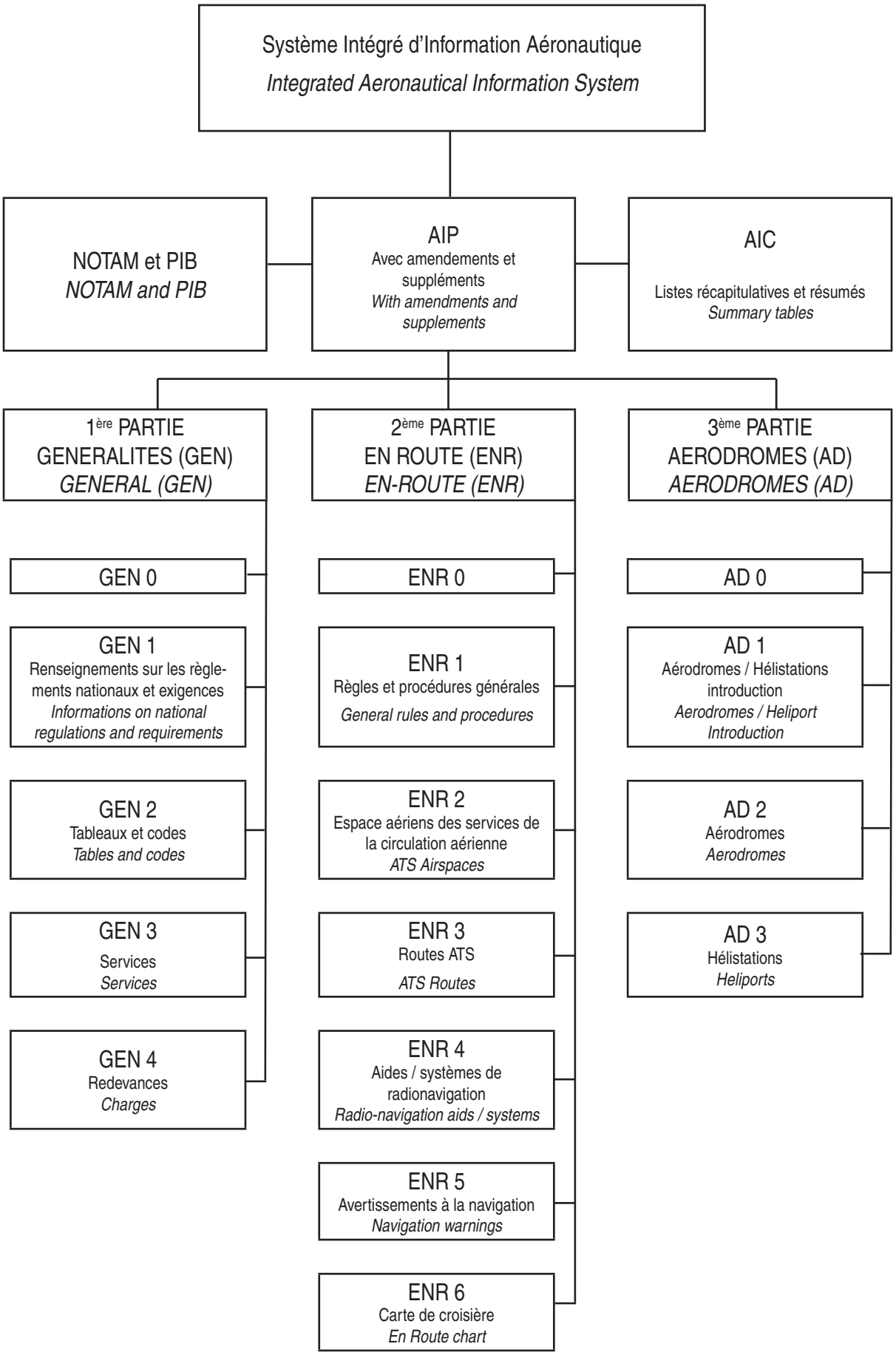
Un trait noir dans la marge ▌ = textes ou parties de textes amendés
A black line in the margin *texts or portions of text amended*
(corps du texte amendé en grisé et en gras */ amended text indicated in bold grey with grey shading*).

La publication des «SUPPLEMENT AU MILAIP et autres documentations DIRCAM/DIA» et des «SUP AIP» permet d'effectuer une mise à jour provisoire des documents.

The publication of "MILAIP SUPPLEMENTS and other DIRCAM/DIA" and "AIP SUP" documents is used to temporarily update the documents.

(1) Conçu pour être utilisé en vol.
(2) Contient des volets édités par la DIRCAM/DIA et des volets édités par la DSNA/SIA.

(1) Designed for in-flight use.
(2) Contains sections produced by DIRCAM/DIA and sections produced by DSNA/SIA.


Système Intégré d'Information Aéronautique
Integrated Aeronautical Information System
NOTAM et PIB
NOTAM and PIB
AIP
Avec amendements et suppléments
With amendments and supplements
AIC
Listes récapitulatives et résumés
Summary tables
1ère PARTIE
GENERALITES (GEN)
GENERAL (GEN)
2ème PARTIE
EN ROUTE (ENR)
EN-ROUTE (ENR)
3ème PARTIE
AERODROMES (AD)
AERODROMES (AD)
GEN 0
GEN 1
Renseignements sur les règlements nationaux et exigences
Informations on national regulations and requirements
GEN 2
Tableaux et codes
Tables and codes
GEN 3
Services
Services
GEN 4
Redevances
Charges
ENR 0
ENR 1
Règles et procédures générales
General rules and procedures
ENR 2
Espace aériens des services de la circulation aérienne
ATS Airspaces
ENR 3
Routes ATS
ATS Routes
ENR 4
Aides / systèmes de radionavigation
Radio-navigation aids / systems
ENR 5
Avertissements à la navigation
Navigation warnings
ENR 6
Carte de croisière
En Route chart
AD 0
AD 1
Aérodromes / Hélistations introduction
Aerodromes / Heliport Introduction
AD 2
Aérodromes
Aerodromes
AD 3
Hélistations
Heliports

GEN 0.3

Registre des suppléments au MILAIP et autres documentations DIRCAM-DIA

MILAIP supplement register and other DIRCAM-DIA documents

N°/Année *No./Year*	Objet *Subject*	Section(s) visée(s) du MILAIP *MILAIP section(s) concerned*	Période de validité *Validity period*

GEN 0.5

Liste des amendements manuscrits du MIAM
List of MIAM amendments entered manually

Page(s) visée(s) du MIAM *MIAM page(s) concerned*	Texte de l'amendement *Amendment text*	Consécutif à l'amendement N° *Following amendment No.*
NIL		

GEN 0.6
Table des matières / *Table of contents*

0.6.1 Table des matières de la partie GEN / *Table of contents of GEN part*

GEN 0

Chapitres / *Chapters*		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
GEN 0.1	Préface *Preamble*	GEN 0.1 - p1 à 0.1 - p2
GEN 0.2	Registre des amendements du MIAM *MIAM amendment register*	GEN 0.2 - p1
GEN 0.3	Registre des suppléments du MIAM *MIAM supplement register*	GEN 0.3 - p1
GEN 0.4	Liste de contrôle *Check-list*	GEN 0.4 - p1 à 0.4 - p6
GEN 0.5	Liste des amendements manuscrits du MIAM *List of MIAM amendments entered manually*	GEN 0.5 - p1
GEN 0.6	Table des matières *Table of contents*	GEN 0.6 - p1 à 0.6 - p9

GEN 1 RENSEIGNEMENTS SUR LES RÈGLEMENTS NATIONAUX ET EXIGENCES *INFORMATION ON NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS*

Chapitres / *Chapters*		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
GEN 1.1	Autorités désignées *Designated authorities*	GEN 1.1 - p1 à 1.1 - p8
GEN 1.2	Entrée, transit et sortie des aéronefs *Entry, transit and departure of aircraft*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 1.2
GEN 1.3	Entrée, transit et sortie des passagers et membres d'équipage *Entry, transit and departure of passengers and crew members*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 1.3
GEN 1.4	Entrée, transit et sortie des marchandises *Entry, transit and departure of goods*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 1.4
GEN 1.5	Instruments de bord, équipement et documents de vol des aéronefs *Aircraft on-board instruments, flight equipment and documents*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 1.5
GEN 1.6	Liste des textes et règlements nationaux applicables par les organismes du ministère de la défense et leur personnel *List of national texts and regulations applicable by the defence ministry organisms and their staff*	GEN 1.6 - p1 à 1.6 - p3
GEN 1.7	Différences entre la reglementation française, les normes et pratiques recommandées de l'OACI *Differences between French regulations, ICAO standards and recommended practices*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 1.7

GEN 2 TABLEAUX ET CODES / *TABLES AND CODES*

Chapitres / *Chapters*		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
GEN 2.1	Système de mesure, marques d'aéronef, jours fériés *Measuring system, aircraft markings, holidays*	
2.1.1	Unités de mesure / *Units of measure*	GEN 2.1 - p1
2.1.2	Système de référence temporel / *Temporal reference system*	GEN 2.1 - p2
GEN 2.1.3	Système de référence horizontal *Horizontal reference system*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 2.1-3
GEN 2.1.4	Système de référence vertical *Vertical reference system*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 2.1-4
GEN 2.1.5	Marques de nationalité et d'immatriculation *Nationality and registration marks*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 2.1-5
GEN 2.1.6	Jours fériés *Public holidays*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 2.1-6
GEN 2.1.7	Alphabet morse *Morse alphabet*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 2.1-7

Chapitres / *Chapters*		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
GEN 2.2	Liste des principales abréviations utilisées dans les publications militaires d'information aéronautique *List of main abbreviations used in military aeronautical information publications*	GEN 2.2 - p1 à 2.2 - p11
GEN 2.3	Signes conventionnels des cartes *Charts symbols*	GEN 2.3 - p1
GEN 2.4	Indicateurs d'emplacement … / Location indicators ...	
GEN 2.4.1	…des aérodromes *… of aerodromes*	GEN 2.4 - p1
GEN 2.4.2	…des organismes de contrôle *… of air traffic control organisms*	GEN 2.4 - p2
GEN 2.4.3	…des organismes de coordination *… of coordination organisms*	GEN 2.4 - p3
GEN 2.4.4	…des terrains de manœuvre et champs de tir *… of manoeuvring fields and firing ranges*	GEN 2.4 - p4
GEN 2.5	Liste des aides de radionavigation *List of radio-navigation aids*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 2.5
GEN 2.6	Tables de conversion *Conversion tables*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 2.6
GEN 2.7	Tableaux des heures de lever et de coucher du soleil *Sunrise and sunset table*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 2.7

GEN 3 SERVICES / *SERVICES*

Chapitres / *Chapters*		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
GEN 3.1	Information aéronautique militaire *Military aeronautical information*	GEN 3.1 - p1 à 3.1 - p2
GEN 3.2	Cartes aéronautiques *Aeronautical charts*	GEN 3.2 - p1 à 3.2 - p2
GEN 3.3	Services de la circulation aérienne militaire *Military air traffic services*	GEN 3.3 - p1 à 3.3 - p3
GEN 3.4	Services de télécommunications *Communication services*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 3.4
GEN 3.5	Services météorologiques *Meteorological services*	GEN 3.5 - p1 à 3.5 - p8

Chapitres / *Chapters*		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
GEN 3.6	Recherche et sauvetage / *Search and rescue*	
3.6.1	Le service d'alerte et d'assistance *Alert and assistance service*	GEN 3.6 - p1 à 3.6 - p2
3.6.2	La procédure d'alerte *Alert procedure*	GEN 3.6 - p2 à 3.6 - p8
3.6.3	Procédure d'assistance *Assistance procedure*	GEN 3.6 - p8 à 3.6 - p9
3.6.4	Conduite à tenir *Procedures to be followed*	GEN 3.6 - p10 à 3.6 - p18
3.6.5	Organisation du service de recherche et de sauvetage *Organisation of search and rescue service*	GEN 3.6 - p19 à 3.6 - p20
3.6.6	Organismes de coordination des recherches et du sauvetage *Search and rescue coordination organisms*	GEN 3.6 - p21 à 3.6 - p22
3.6.7	Implantations des centres de recherche et de sauvetage *Layout of search and rescue centres*	GEN 3.6 - p23
3.6.8	Moyens SAR *SAR facilities*	GEN 3.6 - p24 à 3.6 - p25
3.6.9	Codes et signaux visuels Sol / Air *Ground / Air codes and visual signals*	GEN 3.6 - p26

GEN 4 REDEVANCES / *CHARGES FOR AERODROMES-HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES*

Chapitres / *Chapters*		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
GEN 4.1	Redevances d'aérodrome / d'hélistation *Aerodrome / heliport charges*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 4.1
GEN 4.2	Redevance de routes et redevance pour services terminaux *Route charge and terminal navigation charge*	Voir/*see* AIP FRANCE GEN 4.2

0.6.2 Table des matières de la partie ENR / *Table of contents of ENR part*

ENR 1 RÈGLES ET PROCÉDURES GÉNÉRALES / *GENERAL RULES AND PROCEDURES*

Chapitres / *Chapters*		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
ENR 1.1	Règles générales *General rules*	ENR 1.1 - p1 à 1.1 - p33
ENR 1.2	Règles de vol CAM à vue (CAM V) *Visual OAT (OAT V) flight rules*	ENR 1.2 - p1 à 1.2 - p8
ENR 1.3	Règles de vol CAM aux instruments (CAM I) *Instrument OAT (OAT I) flight rules*	ENR 1.3 - p1 à 1.3 - p8
ENR 1.3.3	Procédures d'exécution des vols à profil mixte Haut-Bas-Haut *Procedures for executing High-Low-High mixed profile flights*	ENR 1.3 - p9 à 1.3 - p10
ENR 1.4	Règles de vol CAM tactique (CAM T) *Tactical OAT (OAT T) flight rules*	ENR 1.4 - p1 à 1.4 - p6
ENR 1.5	Vols CAM et/ou mixtes… / *OAT and/or mixed flights...*	
ENR 1.5.1	à destination ou en provenance de l'UIR Grande-Bretagne *heading to or coming from the UIR of Great-Britain*	ENR 1.5 - p1 à 1.5 - p2
ENR 1.5.2	à destination ou en provenance de l'UIR Belgique *heading to or coming from the UIR of Belgium*	ENR 1.5 - p3
ENR 1.5.3	à destination ou en provenance de l'UIR Italie *heading to or coming from the UIR of Italy*	ENR 1.5 - p4 à 1.5 - p6
ENR 1.5.4	à destination ou en provenance de l'UIR Espagne *heading to or coming from the UIR of Spain*	ENR 1.5 - p7 à 1.5 - p8
ENR 1.5.5	à destination ou en provenance de l'UIR Allemagne *heading to or coming from the UIR of Germany*	ENR 1.5 - p9
ENR 1.5.6	à destination ou en provenance de l'UIR Suisse *heading to or coming from the UIR of Switzerland*	ENR 1.5 - p10 à 1.5 - p11
ENR 1.6	Principe d'allocation et de distribution des codes IFF/SIF mode 3/A *IFF/SIF - Allocating principle and distribution of SSR mode 3/A codes*	ENR 1.6 - p1 à 1.6 - p11
ENR 1.7	Procédures de calage altimétrique et niveaux de vols CAM / *Altimeter setting procedure and OAT flights levels*	
ENR 1.7.1	Calage altimétrique *Altimeter setting*	ENR 1.7 - p1
ENR 1.7.2	Niveaux de vol CAM *OAT flight levels*	ENR 1.7 - p2 à 1.7 - p4
ENR 1.8	Procédures complémentaires régionales *Regional supplementary procedures*	Voir/*see* AIP France ENR 1.8
ENR 1.9	Gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et gestion de l'espace aérien *Air traffic flow management (ATFM) and airspace management*	Voir/*see* AIP France ENR 1.9
ENR 1.10	La planification des vols *Flight planning*	ENR 1.10 - p1 à 1.10 - p38
ENR 1.11	Adressage des messages de plan de vol *Addressing of flight plan messages*	Voir/*see* AIP France ENR 1.11
ENR 1.12	Interception des aéronefs civils *Interception of civil aircraft*	Voir/*see* AIP France ENR 1.12
ENR 1.13	Intervention illicite *Unlawful interference*	Voir/*see* AIP France ENR 1.13
ENR 1.14	Incidents de la circulation aérienne *Air traffic incidents*	Voir/*see* AIP France ENR 1.14
ENR 1.15	Vols à basse altitude et cartes 1 / 500 000 associées *Low-altitude flights and associated 1:500,000 scale charts*	ENR 1.15 - p1 à 1.15 - p3
ENR 1.16	Transferts CAM <-> CAG *OAT <-> GAT transfers*	ENR 1.16 - p1 à 1.16 - p9

ENR 2 ESPACE AÉRIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE / *AIRSPACES OF AIR TRAFFIC SERVICES*

Chapitres / Chapters		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
ENR 2.1		
ENR 2.1.1	Organisation de l'espace aérien *Air space organisation*	ENR 2.1 - p1 à 2.1 - p7
ENR 2.1.2	Classes d'espace retenues pour l'espace aérien français *Classes of airspace applied in France*	ENR 2.1 - p8
ENR 2.2	Zones d'attribution des centres de contrôle *Control centers assignement areas*	ENR 2.2 - p1
ENR 2.2.1	Zones d'attribution et horaires des CCT *CCT assignment areas and schedules*	ENR 2.2 - p1
ENR 2.2.1.1	Zones d'attribution des CCT *CCT assignment areas*	ENR 2.2 - p1
ENR 2.2.1.2	Horaires des CCT *CCT schedules*	ENR 2.2 - p2
ENR 2.2.3	Zones d'attribution des CMCC *CMCC assignment areas*	ENR 2.2 - p3 à 2.2 - p16
ENR 2.2.4	Zone d'attribution de l'EAC de l'Aéroport Paris - Charles de Gaulle *EAC Paris - Charles de Gaulle Airport assignment area*	ENR 2.2 - p17 à 2.2 - p19
ENR 2.3	Ligne de classification périphérique (LCP) *Boundary classification line (LCP)*	ENR 2.3 - p1 à 2.3 - p2
ENR 2.4	Moyens de radiocommunication et de radionavigation *Radiocommunication and radionavigation means*	ENR 2.4 - p1
ENR 2.4.1	Emploi des fréquences de radiocommunication *Use of radio communication frequencies*	ENR 2.4 - p1
ENR 2.4.2	Installations de radiocommunication et de radionavigation *Radio-communication and radio-navigation facilities*	ENR 2.4 - p2 à 2.4 - p6

ENR 3 ROUTES ATS / *ATS ROUTES*

Chapitres / Chapters		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
ENR 3.0	Description des routes ATS *Description of ATS routes*	voir/*see* AIP France ENR 3.0
ENR 3.1	Routes de navigation conventionnelles *Conventional navigation routes*	Voir/*see* AIP France ENR 3.1
ENR 3.2	Routes de navigation de surface *Area navigation routes*	Voir/*see* AIP France ENR 3.2
ENR 3.3	Autres routes *Others routes*	Voir/*see* AIP France ENR 3.3
ENR 3.4	Attente en route *En-route holding*	Voir/*see* AIP France ENR 3.4

ENR 4 AIDES-SYSTÈMES DE RADIONAVIGATION / *RADIO-NAVIGATION AIDS-SYSTEMS*

Chapitres / Chapters		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
ENR 4.1	Aides de radionavigation en-route *Radio-navigation aids en-route*	ENR 4.1 - p1
ENR 4.2	Systèmes spéciaux de navigation *Special navigation systems*	Voir/*see* AIP France ENR 4.2
ENR 4.3	Système mondial de navigation par satellite (GNSS) *Global navigation satellite system (GNSS)*	Voir/*see* AIP France ENR 4.3
ENR 4.4	Indicatifs codés des points significatifs *Name code designators points*	ENR 4.4 - p1 à 4.4 - p2
ENR 4.5	Feux aéronautiques au sol - en route et feux maritimes *Aeronautical ground lights en route et maritim lights*	Voir/*see* AIP France ENR 4.5

ENR 5 AVERTISSEMENTS À LA NAVIGATION / *NAVIGATION WARNINGS*

Chapitres / Chapters		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
ENR 5.0		
ENR 5.0.1	Zones et axes programmables par le CDPGE 03.520 *Areas and axes programmable by the CDPGE 03.520*	ENR 5.0 - p1
ENR 5.0.2	Zones et routes gérables par la CNGE *Areas and routes manageable by the CNGE*	ENR 5.0 - p2
ENR 5.1	Zones interdites, réglementées ou dangereuses / Prohibited ,restricted or danger areas	voir/*see* AIP France ENR 5.1
ENR 5.1.1	Zones interdites/dangereuses en permanence aux aéronefs militaires *Areas permanently prohibited/dangerous to military aircraft*	ENR 5.1 - p1 à 5.1 - p6
ENR 5.1.2	Zones interdites - Conditions particulières *Prohibited areas - Particular conditions*	ENR 5.1 - p7
ENR 5.1.3	Zones interdites au survol supersonique *Areas prohibited to supersonic aircraft fly-over*	ENR 5.1 - p8
ENR 5.1.4	Zones réglementées Réseau Très Basse Altitude Défense *Restricted areas - Very Low Altitude Defence Network*	ENR 5.1 - p9 à 5.1 - p10
ENR 5.1.5	Zones réglementées et dangereuses inscrites à l'AUP (Plan d'utilisation de l'espace aérien) - Autres AMC France (Cellule de gestion de l'espace aérien) *Restricted, dangers areas included in AUP (Airspace use plan) - Others AMC (Aispace managment cell)*	ENR 5.1 - p11 voir/*see* AIP France ENR 5.1.5
ENR 5.1.7	Zones d'entraînement de l'Aéronautique Navale *Training areas for Naval Air Force*	ENR 5.1 - p13 à 5.1 - p24
ENR 5.1.8	Zones du Polygone de guerre électronique Areas of the electronic warfare range contol centre	ENR 5.1 - p25 à 5.1 - p26
ENR 5.1.9	Zone réglementée LF-R 321 Saint-Dizier (activité aéronefs et/ou drones ségréguée) Restricted area LF-R 321 Saint-Dizier (aircraft activity and/or segregated drone activity)	ENR 5.1 - p27 à 5.1 - p30
ENR 5.1.10	Zone réglementée LF-R 7 Tours-Cinq-Mars-La-Pile (secteur activité drone ségréguée) Tours-Cinq-Mars-La-Pile restricted area LF-R 7 (sector for segregated drone activity)	ENR 5.1 - p31 à 5.1 - p34
ENR 5.1.11	Zone réglementée LF-R 10 Videcoq (secteur activité drone ségréguée) Videcoq restricted area LF-R 10 (sector for segregated drone activity)	ENR 5.1 - p35 à 5.1 - p36
ENR 5.1.12	Zone réglementée LF-R 124 (secteur activité drone ségréguée) Restricted area LF-R 124 (sector for segregated drone activity)	ENR 5.1 - p37 à 5.1 - p38

Chapitres / Chapters		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
ENR 5.2	Zones de manœuvres et d'entraînement militaires / *Military manoeuvring and training areas*	voir/see AIP France ENR 5.2
ENR 5.2.1	Camps de SUIPPES et de MOURMELON *SUIPPES and MOURMELON camps*	ENR 5.2 - p1 à 5.2 - p2
ENR 5.2.2	Camp de MAILLY *MAILLY camp*	ENR 5.2 - p3 à 5.2 - p4
ENR 5.2.3	Camp de SISSONNE *SISSONNE camp*	ENR 5.2 - p5 à 5.2 - p6
ENR 5.2.4	Camp du VALDAHON *VALDAHON camp*	ENR 5.2 - p7 à 5.2 - p8
ENR 5.2.5	Camp de BITCHE *BITCHE camp*	ENR 5.2 - p9 à 5.2 - p10
ENR 5.2.6	Secteurs VOLTAC *VOLTAC sectors*	voir/see AIP France ENR 5.3.1.3.2
ENR 5.2.7	Secteurs d'entraînement très basse altitude à vue *Very low altitude visual training sectors*	voir/see AIP France ENR 5.3.1.3.1
ENR 5.2.8	Itinéraires très basse altitude à vue *Visual very low altitude route*	voir/see AIP France ENR 5.3.1.3.1
	Secteur d'entraînement basse altitude des hélicoptères de Ste-Léocadie *Low-altitude training sector for Ste-Léocadie helicopters*	voir/see AIP France ENR 5.3.1.3.1 ENR 5.2 - p16
ENR 5.2.11	Secteur d'entraînement basse altitude des hélicoptères de Briançon *Low-altitude training sector for Briançon helicopters*	ENR 5.2 - p17 à 5.2 - p18
ENR 5.2.12	Missions d'entraînement tactique comportant soit une attaque fictive d'objectifs, soit une prise de vues aériennes effectuées par les aéronefs alliés *Tactical training missions including eitehr a dummy target attack or an aerial photography mission carried out by allied State aircraft*	ENR 5.2 - p19 à 5.2 - p20
ENR 5.2.13	Zones d'entraînement du GIH GIH training areas	ENR 5.2 - p21 à 5.2 - p22
ENR 5.2-14	Secteurs d'entraînement des hélicoptères de l'escadron EH 01.067 Pyrénées CAZAUX Training sectors of EH 01.067 Pyrénées CAZAUX squadron helicopters	ENR 5.2 - p23 voir/see AIP France ENR 5.3.1.3.5
ENR 5.2-15	Zones de mise à terre Military dropping zone	ENR 5.2 - p24 à 5.2 - p43
ENR 5.2-16	Zones de poser d'assaut Assault landing zone	ENR 5.2 - p44
ENR 5.3	Autres activités de nature dangereuse (Ballons de radiosondage météorologique - Vols d'essais - LF-R71 - ZIT - ZRT) Other dangerous activities (Radio-sounding weather balloons - Test flights - LF-R71 - ZIT - ZRT)	voir/see AIP France ENR 5.3
ENR 5.4	Obstacles à la navigation aérienne de route *Air navigation route obstacles*	voir/*see* AIP France ENR 5.4
ENR 5.5	Zones d'activités aériennes sportives et récréatives *Aerial sports and recreation activity area*	voir/*see* AIP France ENR 5.5
ENR 5.6	Parc nationaux et réserves naturelles *National parks and nature reserves*	ENR 5.6-1 à 5.6-30
ENR 5.7	Axes de ravitaillement / Circuits EPT / *AAR tracks / EPT circuits*	
ENR 5.7.1	Axes de ravitaillement / *AAR tracks* Haute altitude / *High altitude* Moyenne altitude / *Medium altitude*	ENR 5.7- p1 à ENR 5.7- p3
ENR 5.7.2	Axes de ravitaillement type avions d'armes / *AAR tracks for fighter aircrafts* Haute altitude / *High altitude* Moyenne altitude / *Medium altitude*	ENR 5.7- p3 à ENR 5.7- p4
ENR 5.7.3	Axes de ravitaillement type «heavy» / *AAR tracks for heavy aircrafts*	ENR 5.7- p5
ENR 5.7-4	Circuits "espaces préférenciels de travail" (EPT) / *«Orbit area» (EPT) circuits* EPT CAG / *GAT EPT* EPT CAM / *OAT EPT*	ENR 5.7- p6 à ENR 5.7- p16
ENR 5.8	Dangers particuliers / *Specific hazards*	ENR 5.8- p1

ENR 6 CARTE DE CROISIÈRE / *EN ROUTE CHART*

Carte de radionavigation haute altitude en Circulation Aérienne Militaire (carte CAM)
High-altitude radio-navigation chart for Operational Air Traffic (OAT chart)

0.6.3 Table des matières de la partie AD / *Table of contents of AD part*

AD 1 AÉRODROMES / HÉLISTATIONS - INTRODUCTION / AERODROMES / HELIPORTS - INTRODUCTION

Chapitres / Chapters		Page(s) du MIAM / *MIAM page(s)*
AD 1.0	Equipement de surveillance du trafic sur les aérodromes *Traffic surveillance equipment on controlled aerodromes*	Voir/*see* AIP France AD 1.0
AD 1.1	Aérodrome de déroutement en région aérienne sud en dehors des heures normales d'ouverture *South airspace region alternate aerodrome outside normal working hours*	AD 1.1 - p1
AD 1.2	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, et plan neige *Rescue, aircraft fire fighting and snow plan*	
AD 1.2.1	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and aircraft fire fighting services*	Voir/*see* AIP France AD 1.2.1
AD 1.2.2	Plan neige *Snow alert*	AD 1.2 - p1
AD 1.3	Carte des aérodromes *Aerodrome chart*	AD 1.3 - p1
AD 1.4	Classement des aérodromes et hélistations *Classification of aerodromes and heliports*	Voir/*see* AIP France AD 1.4

AD 2 AÉRODROMES / *AERODROMES*

Chapitres / Chapters

AD 2.0 Liste des aérodromes / *Aerodrome list*

AMBERIEU	AD 2 LFXA	LORIENT LANN BIHOUE - LFRH	voir/*see* eAIP France AD 2
AVORD - LFOA	voir/*see* eAIP France AD 2	LUXEUIL SAINT SAUVEUR - LFSX	voir/*see* eAIP France AD 2
BORDEAUX MERIGNAC	AD 2 LFBD	MONT DE MARSAN - LFBM	voir/*see* eAIP France AD 2
CAZAUX - LFBC	voir/*see* eAIP France AD 2	NANCY OCHEY - LFSO	voir/*see* eAIP France AD 2
COETQUIDAN	AD 2 LFXQ	ORANGE CARITAT - LFMO	voir/*see* eAIP France AD 2
COGNAC - LFBG	voir/*see* eAIP France AD 2	ORANGE PLAN DE DIEU	AD 2 LFPR
CUERS PIERREFEU	AD 2 LFTF	ORLEANS BRICY - LFOJ	voir/*see* eAIP France AD 2
DAX SEYRESSE	voir/*see* eAIP France AD 2	PHALSBOURG BOURSCHEID	voir/*see* eAIP France AD 2
ETAIN ROUVRES - LFQE	voir/*see* eAIP France AD 2	ROMORANTIN PRUNIERS	AD 2 LFYR
EVREUX FAUVILLE - LFOE	voir/*see* eAIP France AD 2	SAINT DIZIER ROBINSON - LFSI	voir/*see* eAIP France AD 2
HYERES LE PALYVESTRE - LFTH	voir/*see* eAIP France AD 2	SAINTE LEOCADIE	AD 2 LFYS
ISTRES LE TUBE - LFMI	voir/*see* eAIP France AD 2	SAINTES THENAC	AD 2 LFXB
LANDIVISIAU - LFRJ	voir/*see* eAIP France AD 2	SALON - LFMY	voir/*see* eAIP France AD 2
LANVEOC POULMIC - LFRL	voir/*see* eAIP France AD 2	SOLENZARA - LFKS	voir/*see* eAIP France AD 2
LE LUC LE CANNET - LFMC	voir/*see* eAIP France AD 2	VILLACOUBLAY VELIZY - LFPV	voir/*see* eAIP France AD 2

AD 3 HELISTATIONS / *HELIPORTS*

Chapitres / Chapters

AD 3.0	Liste des hélistations / *Heliport list*

TOULON MILHAUD AD 3 ZZZZ

GEN 1
Renseignements sur les règlements nationaux et exigences
Information on national regulations and requirements

GEN 1.1
Autorités désignées / *Designated authorities*

1.1.1 Autorités aéronautiques / *Aeronoutical auhtorities*

a) Direction de la sécurité aéronautique d'État

Par décret n°2013-366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'Etat, « le directeur de la sécurité aéronautique d'Etat, en liaison avec les organismes civils et militaires compétents, est chargé en matière de circulation aérienne militaire et de gestion des espaces aériens :

- de définir la réglementation technique de la circulation aérienne militaire et de traiter les questions relatives à son organisation;
- de définir la réglementation technique de l'utilisation de l'espace aérien national, des espaces aériens placés sous juridiction française et des espaces aériens transfrontaliers et traiter, au sein du ministère de la défense, les questions relatives à leur organisation.

En matière de circulation aérienne, organisation et gestion de l'espace aérien, le directeur de la sécurité aéronautique d'Etat est assisté par un adjoint, directeur de la circulation aérienne militaire pour l'exercice de ses attributions dans ce domaine.

b) Direction de la sécurité aérienne militaire

La DIRCAM est l'entité unique chargée de prendre en compte les besoins en espaces aérien des armées et de coordonner avec l'aviation civile la création de ces espaces ; d'établir et de publier les règlements, instructions, directives et circulaires portant sur la circulation aérienne militaire et de traiter avec « les organismes de l'aviation civile de tous les problèmes relatifs à la circulation aérienne intéressant le ministère des armées, notamment ceux concernant la coordination des circulations aériennes militaire et générale.
Elle rend, par le biais de la division de l'information aéronautique, les services de l'information aéronautique pour les besoins de l'aéronautique d'État.

(a) State Aviation Safety Directorate

By Decree No. 2013-366 of 29 April 2013 establishing of the State Aviation Safety Directorate, 'the Director of State Aviation Safety, in liaison with relevant civil and military bodies, is responsible for military air traffic and airspace management:

- *to lay down the technical rules for air traffic and to deal with organizational matters;*
- *define the technical rules of use of national airspace, airspace under the jurisdiction of and cross-border airspace and deal with, within the ministry of defense, matters relating to their organization.*

In air traffic matters, organization and airspace management, the Director of Safety State aeronautics is assisted by a deputy, military air traffic manager for the exercise of its powers in this field.

(b) Military Aviation Safety Directorate

DIRCAM is the single entity responsible for account for the air space requirements of the armed forces and coordinate with civil aviation the establishment of these spaces; establish and publish regulations, instructions, directives and circulars on the air traffic and deal with the civil aviation organizations from all issues relating to air traffic of interest to the department of the armed forces, including those concerning coordination military and general air traffic.'
It shall, through the Information Division, aeronautics, aeronautical information services for the purposes of State aeronautics.

1.1.2 Annuaire DIRCAM / *DIRCAM directory*

DIRCAM VILLACOUBLAY

Adresse postale *Postal address*	✉	Direction de la Sécurité Aéronautique d'Etat Direction de la Circulation Aérienne Militaire 02.520 Base Aérienne 107 Route de Gisy 78 129 VILLACOUBLAY AIR
Secrétariat particulier *Dedicated secretariat*	☎	01.73.95.17.19 861.107.1719
E-MAIL	@	dsae-dircam.cmi.fct@intradef.gouv.fr dsae-dircam.dir.fct@intradef.gouv.fr
INFRACTIONS		dsae-dircam.reglementation.fct@intradef.gouv.fr

	FONCTION / *FUNCTION*	N° FT	PNIA
	Directeur / Director	01.73.95.17.17	861.107.1717
	Directeur adjoint / *Assistant director*	01.73.95.17.18	861.107.1718
	Secrétariat particulier / *Dedicated secretariat*	01.73.95.17.19	861.107.1719
	Secrétariat particulier / *Dedicated secretariat*	01.73.95.17.21	861.107.1721
SDEA	***Sous-directeur Espace Aérien / Airspace deputy director***	01.73.95.17.22	861.107.1722
	Chef Division Organisation Espace Aérien ***Airspace Organisation Division Chief***	01.73.95.17.25	861.107.1725
	Section Organisation Espace Aérien / *Airspace Organisation Section*	01.73.95.17.26	861.107.1726
	Chef Division Utilisation Espace Aérien ***Airspace Utilisation Division Chief***	01.73.95.17.32	861.107.1732
	Section utilisation Espace Aérien / *Airspace utilisation section*	01.73.95.17.37	861.107.1737
SDR	***Sous-directeur Réglementation / Regulation deputy director***	01.73.95.17.41	861.107.1741
	Section Juridique (Réglementation) / *Legal section (Regulation)*	01.73.95.17.01	861.107.1701
	Chef Division Réglementation / *Regulation Division Chief*	01.73.95.17.44	861.107.1744
	Section réglementation / *Regulation section*	01.73.95.17.94	861.107.1794
	Section CNS / *CNS section*	01.73.95.17.55	861.107.1755
	Chef Division Environnement / *Environnement Division Chief*	01.73.95.18.65	861.107.1865
	Section obstacles et procédures / *Procedure and obstacles section*	01.73.95.17.56	861.107.1756
SDSA	***Sous-directeur Surveillance et Audit*** ***Supervision and Audit deputy director***	01.73.95.17.76	861.107.1776
	Chef Division Certification et Surveillance ***Certification and Supervision Division Chief***	01.73.95.18.70	861.107.1870
	Section Certification et Surveillance / *Certification and Supervision section*	01.73.95.17.83	861.107.1783
	Section surveillance en route (CAM) / *En-route supervision section (OAT)*	01.73.95.18.52	861.107.1852
	Section surveillance des approches (CAM) */Approach section (OAT)*	01.73.95.18.58	861.107.1858
	Chef Division Sécurité des Systèmes / *System Safety Division Chief*	01.73.95.17.86	861.107.1786
	Section sécurité des Systèmes / *System Safety Division*	01.73.95.18.54 01.73.95.18.59 01.73.95.18.73	861.107.1854 861.107.1859 861.107.1873

CDPGE 03.520 ATHIS-MONS

	FONCTION / *FUNCTION*	PNIA	SDA	DO/DSNA
	Section commandement ***Command section***			
	Chef CDPGE ***CDPGE Chief***	861.428.32.83	01.73.95.32.83	01.69.57.71.91
	Adjoint chef CDPGE *Deputy to the CDPGE Chief*	861.428.32.73	01.73.95.32.73	01.69.57.72.82
	Chef OPS *OPS Chief*	861.428.32.85	01.73.95.32.85	01.69.57.70.57
	Télécopie / *Fax*	861.428.74.71	01.73.95.74.71	
	Section PROGRAMMATION / *PROGRAMMATION section*			
	Planification d'activités de J-2 à J zéro / réservation de zones (de J-2 à J zéro) / plan de remplacement (de J-2 à J zéro) *Scheduling of activities from D-2 to D zero / reservation of areas (from D-2 to D zero) / substitute plan (from D-2 to D zero)*			
	REGUL J NORD *REGUL D NORTH*	861.428.32.77	01.73.95.32.77	01.69.57.73.02
	REGUL J SUD *REGUL D NORTH*	861.428.32.75	01.73.95.32.75	
	Section PLANNIFICATION / *PLAN section*			
	Planification d'activités de M-1 à J-3 / arrêt système / capacité de contrôle / réservation de zones (de M-1 à J-3) / plan de remplacement (de M-1 à J-3) *Scheduling of activities from M-1 to D-3 / system shut-down / control capacity / reservation of areas (from M-1 to D-3) / substitute plan (from M-1 to D-3)*			
	Chef section *Section chief*	861.428.32.82	01.73.95.32.82	01.69.57.70.58
	RTBA *(Very low altitude network)*	Planification d'acivités du réseau TBA / planification RVT *Scheduling of activities of VLA network / RVT scheduling*		
	Régulateur RTBA / *RTBA regulator*	861.428.32.78	01.73.95.32.78	01.69.57.73.62
	Section PERFORMANCE / *PERFORMANCE section*			
	Statistiques / compte rendu d'activités et d'utilisation / annulations / CR vols CAM / ainsi que tous messages non listés précédemment *Statistics / activity and utilisation reports / cancellations / CAM flight reports / as well as all messages not listed above*			
	Chef DOC AERO STAT *AERO DOC STAT Chief*	861.428.32.85	01.73.95.32.85	01.69.57.70.57

BCM 35.520 ATHIS-MONS

	FONCTION / *FUNCTION*	PNIA	SDA	DO/DSNA
	Chef BCM / *BCM Chief*	861.428.32.87	01.73.95.32.87	01.69.57.71.01
	Adjoint chef BCM / *BCM Chief deputy*	861.428.32.88	01.73.95.32.88	01.69.57.71.08

DIA DIRCAM BORDEAUX

	FONCTION / *FUNCTION*	N° FT	MTBA
DIA	***Chef DIA DIRCAM*** (Bordeaux) ***DIA DIRCAM Chief*** (Bordeaux)	05.33.89.43.50	865.337.4350
	Adjoint Chef DIA *Assistant to DIA Chief*	05.33.89.43.51	865.337.4351
	Secrétariat DIA/ Atelier Administration Générale *DIA secretariat / General Administration Workshop*	05.33.89.43.54 / 55	865.337.4354 / 4355
	Fax DIA	05.33.89.43.56	865.337.4356
	Bureau Qualité *Quality office*	05.33.89.43.57	865.337.4357
	Chef Section Etudes Procédures ***Studies-Procedures Section Chief***	05.33.89.43.52	865.337.4352
	SEP/Section Etudes Procédures SEP/Studies-Procedures Section	05.33.89.43.63 /67/68/69/70	865.337.4363 /67/68/69/70
	SEP/GEOTITAN	05.33.89.43.59	865.337.4359
	SCIA / Supervision ***SCIA / Supervison***	05.33.89.43.72 / 74	865.337.4372 / 4374
	SCIA/Atelier Traitement de l'Information et Cartographie *SCIA/Data Processing Workshop and Mapping*	05.33.89.43.80 - A Vue / A vueH 05.33.89.43.73 - MILAIP / MIAM 05.33.89.43.76 - MIAC2 05.33.89.43.77 - MIAC4 05.33.89.43.72 - MIAC1 05.33.89.43.79 - Grandes cartes	865.337.4380 - A Vue / A vueH 865.337.4373 - MILAIP / MIAM 865.337.4376 - MIAC2 865.337.4377 - MIAC4 865.337.4372 - MIAC1 865.337.4379 - Grandes cartes
	SCIA/NOTAM	05.33.89.43.85	865.337.4385
	SCIA/Bibliothèque *SCIA/Library*	05.33.89.43.84 05.33.89.43.86 - ERF / ERA	865.337.4384 865.337.4386 - ERF / ERA
	Chef Section Gestion Production Diffusion *Production-Distribution Management Section Chief*	05.33.89.43.53	865.337.4353
	SGPD/Atelier Gestion Comptabilité *SGPD/Accounts Management Workshop*	05.33.89.43.90 / 91 / 92	865.337.4390 / 91 / 92
	SGPD/Atelier Relations Abonnés *SGPD/Subscriber Relationship Workshop*	05.33.89.43.88 / 89	865.337.4388 / 89
	SGPD/Atelier Production Diffusion *SGPD/Production-Distribution Workshop*	05.33.89.43.93 / 94	865.337.4393 / 94
	Courriel / *Mail* INTERNET: dircam.dia-sec.fct@intradef.gouv.fr		
	Site INTERNET / *Website*: https://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr **Site INTRADEF:** https://portail-dircam.intradef.gouv.fr		
	NeMO: dsae-dircam-dia@intradef.gouv.fr		

1.1.3 Aérodromes / Administration

La partie AD2 contient des informations sur les aérodromes pour lesquels le ministre de la Défense est affectataire principal et de certains aérodromes où le ministre de la Défense est affectataire secondaire.

NOTIONS SUR L'ADMINISTRATION DES AERODROMES

DIRECTEUR D'AERODROME : autorité désignée par l'affectataire principal pour assurer le fonctionnement de l'aérodrome; il coordonne, assure ou fait assurer les missions de l'Etat sur l'aérodrome (voir CAC1[1], R211-2-1 et R 211-7). L'arrêté du 8 mars 2006 (NOR EQUA0500606A) relatif aux prérogatives et obligations des affectataires (...), précise :

- en son article 3, le domaine d'action du directeur d'aérodrome,
- en son article 4, les charges de direction et d'administration de l'aérodrome.

AFFECTATION: un aérodrome est affecté à un ministère qui crée ou reprend l'aérodrome, ou en fait un usage aéronautique; ce ministère est désigné par arrêté interministériel, après avis du Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aériennes (CSINA).

Quand plusieurs ministères sont désignés dans l'arrêté d'affectation, on distingue l'affectataire principal et l(es)'affectataire(s) secondaire (s). Un tel aérodrome est qualifié de « aérodrome à affectation aéronautique mixte » (voir CAC, R211-6).

ATTRIBUTION: l'arrêté d'affectation désigne le ou les affectataire(s) et précise les services, forces ou établissements aux besoins desquels l'aérodrome est affecté ainsi que les activités aériennes autorisées.

LISTE: Les aérodromes français hormis les aérodromes privés, sont classés en 3 listes par arrêté du 23 novembre 1962 modifié :

- La liste 1 est celle des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (CAP) ;
- La liste 2 est celle des aérodromes réservés à l'usage exclusif des administrations de l'Etat (aérodromes militaires) ;
- La liste 3 est celle des aérodromes agréés à usage restreint, supposant des activités listées à l'article D232-1 du CAC.

CATEGORIE: selon, l'article R 222-1 et suivants du CAC, les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique (CAP) font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer. Cette classification peut être étendue aux aérodromes non destinés à la CAP, lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient. Ces aérodromes entrent dans une des catégories suivantes : A, B, C1, C2, D1, D2, D3, E.

CLASSIFICATION: selon l'application des recommandations de l'OACI reprise dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe ; une classification alphanumérique servant de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, appelée code de référence de l'aérodrome, est définie à partir de 2 éléments de codes:

- un chiffre de code de 1 à 4 : déterminé par la plus grande des distances de référence des aéronefs à voilure fixe auxquels l'infrastructure est destinée,
- une lettre de code de A à F : qui correspond à la plus grande envergure ou la plus grande largeur hors tout du train d'atterrissage principal, mesurée entre les bords extérieurs de ses roues.

[1] CAC : code de l'aviation civile

1.1.3 Aerodromes / Administration

The AD2 part contains information on the aerodromes for which the Defence Minister is the principal assigning authority and certain aerodromes for which the Defence Minister is the secondary assigning authority.

NOTIONS ON AERODROME ADMINISTRATION

AERODROME DIRECTOR: *authority designated by the principal assigning authority to run the aerodrome; he coordinates and ensures the Government missions or gets them ensured on the aerodrome (see CAC1[1], R211-2-1 and R 211-7). The order dated 8 March 2006 (NOR EQUA0500606A) relative to the prerogatives and obligations of the assigning authorities (...), states:*

- *in its article 3, the area of action of the aerodrome director,*
- *in its article 4, the management and administrative responsibilities of the aerodrome.*

ASSIGNMENT: *an aerodrome is assigned to a ministry that creates or takes over the aerodrome, or uses it for aeronautical purposes; this ministry is designated by an inter-ministerial order, after recommendations of the High Council for Infrastructures and Air Navigation (CSINA)*

When several ministries are designated in the assignment order, the principal assigning authority is distinguished from the secondary assigning authority(ies). Such an aerodrome is qualified as an "aerodrome with mixed aeronautic assignment" (see CAC, R211-6).

ALLOTMENT: *the assignment order designates the assigning authority(ies) and states the services, forces or establishes for whose needs the aerodrome is assigned as well as the authorised flying activities.*

LIST: *Apart from private aerodromes, the French aerodromes are classified into 3 lists by order dated 23 November 1962, modified:*

- *List 1 is that of aerodromes open to public air traffic (CAP);*
- *List 2 is that of aerodromes reserved for exclusive use of Government administrations (military aerodromes);*
- *List 3 is that of aerodromes qualified for restricted use, assuming the activities listed in article D232-1 of the CAC.*

CATEGORY: *in accordance with article R 222-1 and the following of the CAC, the aerodromes intended for public air traffic (CAP) form the subject of a classification based on the characteristics and the importance of traffic to be ensured by them. This classification can be extended to aerodromes not intended for CAP, when the utilisation conditions of these aerodromes so justify. These aerodromes enter in one of the following categories: A, B, C1, C2, D1, D2, D3, E.*

CLASSIFICATION: *in accordance with the application of ICAO recommendations resumed in the order dated 10 July 2006 relative to the technical characteristics of certain land-based aerodromes used by fixed wing aircraft; an alphanumeric classification serves as a basis for drafting the aeronautical utilities, called reference code of the aerodrome, is defined from 2 code elements:*

- *a code figure, from 1 to 4: determined by the longest of the reference distances of fixed-wing aircraft for which the infrastructure is intended,*
- *a code letter, from A to F: that corresponds to the largest overall span or the largest overall width of the main landing gear, measured between the outer edges of its wheels.*

[1] *CAC : Civil Aviation Code*

Exemple: ainsi, un aérodrome pouvant recevoir un Airbus A 310 (lettre de code D) sur une piste de plus de 1800m de long (chiffre de code 4) portera le code de référence 4D.

Example: thus, an aerodrome that can receive an Airbus A 310 (code letter D) on a runway longer than 1800m (code figure 4) will bear the reference code 4D.

1.1.4 Autorités désignées de la C.E.R

1.1.4 Designation C.E.R authorities

✈ AUTORITÉ AÉRONAUTIQUE

✈ *AVIATION AUTHORITY*

• Autorité aéronautique complémentaire pour le contrôle aérien des vols techniques

• *Complementary aviation authority for the air control of technical flights*

a) L' administration chargée en France du contrôle aérien des vols d'essais et de réception est la DGA Essais en Vol (DGA EV). Cette direction relève de l'autorité du ministère de la Défense, Direction Générale de l'Armement, Direction technique (DGA/DT/EV - référence : Décret n°2009-1180 du 05 octobre 2009). L'organisation des services de la circulation aérienne à DGA EV fait l'objet d'une note interne signée de son directeur.

a) The administration in charge of air control of test and acceptance flights in France is the DGA Essais en Vol (DGA EV). This directorate is under the Ministry of Defence, General Delegation for Armaments, Technical Management (DGA/DT/EV - reference: Decree No. 2009-1180 dated 05 October 2009). The air control services at the DGA EV is organised via an internal memo signed by its director.

b) La responsabilité fonctionnelle du contrôle aérien dépend du service DGA EV/SDOAR/RCA EA de la direction centrale de DGA Essais en vol.

b) The regulatory responsibility of the air control is dependent on the DGA EV/SDOAR/RCA EA service of the central management of the DGA Essais en vol.

Adresse postale / *postal address*
DGA Essais en vol
Site d'Istres
DGA EV/SDOAR/RCA EA
13808 Istres Cedex
☎ : 04 42 48 38 21
FAX : 04 42 48 38 12
e-mail: dga-ev.espace-reglementation-ca.fct@intradef.gouv.fr

➔ Le contrôle aérien des vols techniques requiert le plus souvent des méthodes d'utilisation de l'espace aérien identiques à celles exigées pour la réalisation de vols d'essais ou de réception. Que ce soit au profit d'aéronefs militaires, d'aéronefs d'état ou d'aéronefs civils, ces vols peuvent être effectués sous le contrôle aérien des organismes de la Circulation Essais Réception (CER) que met en œuvre la DGA Essais en vol. La CER est la deuxième composante de la Circulation Aérienne Militaire **(Article D 131.4 du Code de l'Aviation Civile, Décret 2005-1349 du 31 octobre 2005).**

*Most often, the air control of technical flights requires methods for using the air space that are identical to those required for carrying out test or acceptance flights. May it be for the benefit of military aircraft, state aircraft or civilian aircraft, these flights can be conducted under the air control of Tests-Acceptance Traffic (CER) organisms implemented by DGA Essais en vol. The CER is the second component of the Military Air Traffic.***(Article D 131.4 from the Code of the Civilian Aviation, Decree 2005-1349 dated 31 octobre 2005).**

c) La responsabilité opérationnelle des organismes de contrôle CER dépend de DGA EV/SDPME. Elle est confiée à un organisme central appelé Division CER **qui agit en qualité de PSNA Défense (prestataires des services de la navigation aérienne) pour le domaine des vols d'essais et de reception.**

c) The operational responsibility of CER control organisms is dependent on DGA EV/SDPME. It is entrusted to central organism called CER Division **which acts as Defence PSNA (provider of services for the air navigation) for the field of test and acceptance flights.**

Adresse postale / *postal address*
DGA Essais en vol
Division CER
13808 Istres Cedex
☎: 04.42.48.36.83
➔ **e-mail: dga-ev.management-dcer.fct@intradef.gouv.fr**

Cellule de coordination des activités / *Activity coordination cell*
☎: 04.42.48.36.67 - 04.42.48.36.68
FAX : 04.42.48.35.92
e mail : dga-ev-istres.dcer.fct@intradef.gouv.fr

La division CER est l'organisme chargé entre autres de la planification des activités, et de la coordination opérationnelle entre les centres de contrôle aériens de la CER.

Among others, the CER is the organism in charge of activity scheduling, operational coordination between the air control centres of the CER.

d) **Les services de la CER sont rendus à partir de 07 centres de contrôle essais réception (CCER,PSCA prestataire de la circulation aérienne) implantés sur divers sites du ministère des Armées ou du ministère des transports, dont 3 centres régionaux de la navigation aérienne (CRNA-O,CRNA-SO, CRNA-SE) et 1 service de la navigation aérienne (SNA-Sud).**

d) **The CER services are ensured from 07 acceptance test control centres (CCER) located on different sites of the Ministry of Defence and of the Ministry of Transport, including 3 regional air navigation centers (CRNA-O,CRNA-SO, CRNA-SE) and 1 air navigation service (SNA-Sud).**

CENTRE DE CONTRÔLE ESSAIS RÉCEPTION (CCER)
TEST AND ACCEPTANCE CONTROL CENTER (CCER)
AIX

CCER CRNA-SUD-EST - 1, rue Vincent Auriol
13617 AIX EN PROVENCE CEDEX 1

☎ : 04 42 33 75 64 / 05
FAX : 04 42 33 76 88

e-mail : dga-ev-aix.ccer.fct@intradef.gouv.fr

Indicatif d'appel / *Call sign* : Aix Essais / *Aix Test*

CENTRE DE CONTRÔLE ESSAIS RÉCEPTION (CCER)
TEST AND ACCEPTANCE CONTROL CENTER (CCER)
MONT DE MARSAN

BP 37 / CDC 04.930 / BA 118
1061, avenue du Colonel Rozanoff
40118 MONT DE MARSAN CEDEX

☎ : 05 58 79 18 37
FAX : 05 58 06 48 77

e-mail : dga-ev-marsan.ccer.fct@intradef.gouv.fr

Indicatif d'appel /*Call sign* : Marsan Essais / *Marsan Test*

CENTRE DE CONTRÔLE ESSAIS RÉCEPTION (CCER)
TEST AND ACCEPTANCE CONTROL CENTER (CCER)
BORDEAUX

CCER CRNA-SUD-OUEST - 2, rue Eugène Chassaing - CS 10023
33692 MÉRIGNAC CEDEX

☎ : 05 56 55 63 31 / 63 90
FAX : 05 56 55 63 93

e-mail : dga-ev-bordeaux.ccer.fct@intradef.gouv.fr

Indicatif d'appel / *Call sign* : Bordeaux Essais / *Bordeaux Test*

CENTRE DE CONTRÔLE ESSAIS RÉCEPTION (CCER)
TEST AND ACCEPTANCE CONTROL CENTER (CCER)
ISTRES

DGA Essais en vol / site d'Istres / CCER
13804 ISTRES CEDEX

☎ : 04 42 48 30 34
FAX : 04 42 48 33 91

e-mail : dga-ev-istres.ccer-bgp.fct@intradef.gouv.fr

Indicatif d'appel / *Call sign*: Istres Essais / Istres Test

CENTRE DE CONTRÔLE ESSAIS RÉCEPTION (CCER)
TEST AND ACCEPTANCE CONTROL CENTER (CCER)
BREST

CS 80013
29470 LOPERHET

☎ : 02 98 37 34 90
FAX : 02 98 37 34 93

e-mail : dga-ev-brest.ccer.fct@intradef.gouv.fr
dga-ev-brest.ccer-ops.fct@intradef.gouv.fr

Indicatif d'appel / *Call sign* : Brest Essais / *Brest Test*

CENTRE DE CONTRÔLE ESSAIS RÉCEPTION (CCER)
TEST AND ACCEPTANCE CONTROL CENTER (CCER)
TOULOUSE

Direction de l'aviation Civile - Tour de contrôle CCER
BP 60100
31703 BLAGNAC

☎ : 05 67 22 92 65 / 66
FAX : 05 34 55 19 03

e-mail : dga-ev-toulouse.ccer.fct@intradef.gouv.fr

Indicatif d'appel / *Call sign* : Toulouse Essais / *Toulouse Test*

CENTRE DE CONTRÔLE ESSAIS RÉCEPTION (CCER)
TEST AND ACCEPTANCE CONTROL CENTER (CCER)
CAZAUX

DGA Essais en vol / site de Cazaux
BP n°10416
33260 LA TESTE

☎ : 05 57 15 40 30
FAX : 05 57 15 40 31

e-mai : dga-ev-cazaux.ccer.fct@intradef.gouv.fr

Indicatif d'appel / *Call sign* : Cazaux Essais / *Cazaux Test*

1.1.5 Adresses des Comités Régionaux de Gestion de l'espace aérien

1.1.5 Addresses of Regional airspace management committees

Bureaux Exécutifs Permanents / *Permanent executive offices*

		Bureau Exécutif Permanent NORD-OUEST *Permanent executive offices NORTH-WEST*	Bureau Exécutif Permanent NORD-EST *Permanent executive offices NORTH-EAST*
Adresse postale *Postal adress*	✉	9, rue de Champagne 91200 Athis-Mons	CRNA EST 2 Rue Alberto Santos Dumont BP 1033 51687 REIMS CEDEX 2
Téléphone / *Telephone*	☎		
Participation civile / *CIV*		01.69.57.64.50	03.26.84.61.07
Participation militaire / *MIL*		01.69.57.64.52	03.26.84.62.54 / 70
PNIA		861.107.3297 / 98	863.460.3870 / 71
e-mail	@	bep-nord-ouest@regis-dgac.net	nord-est.bep@aviation-civile.gouv.fr

		Bureau Exécutif Permanent SUD-OUEST *Permanent executive offices SOUTH-WEST*	Bureau Exécutif Permanent SUD-EST *Permanent executive offices SOUTH-EAST*
Adresse postale Postal adress	✉	2, rue Eugène CHASSAING CS 10023 33692 MERIGNAC CEDEX	1 Avenue Vincent Auriol 13617 AIX EN PROVENCE CEDEX
Téléphone / *Telephone*	☎		04.42.33.78.05 / 13
Participation civile / *CIV*		05.56.55.79.40	04.42.33.11.70
Participation militaire / *MIL*		05.56.55.79.41 / 42	04.42.33.11.72 / 74
FAX		05.56.55.79.45	04.42.33.11.79
PNIA		865.106.95.17	864.458.20.20
e-mail	@	bep-so@regis-dgac.net	bep-se@aviation-civile.gouv.fr

1.1.6 Autorités chargées du suivi des infractions

1.1.6 Authorities in charge of monitoring violations

Commandement de la Gendarmerie de l'Air
Section de recherches
5 bis avenue de la Porte de Sèvres
75015 PARIS
☎ : PNIA 811.117.21.50

GEN 1.6
Liste des textes et règlements nationaux applicables par les organismes du ministère de la défense et leur personnel
List of national texts and regulations applicable by the organisms of the Ministry of Defence and their staff

Ces textes et règlements nationaux sont disponibles sur les sites / *These national texts and regulations are available on the following sites:*

- INTERNET : www.dircam.dsae.defense.gouv.fr
- INTRADEF : portail-dircam.intradef.gouv.fr

RCAM (arrêté du 20 juillet 2016) RCAM (order of July 20, 2016)	fixant les règles et services de la circulation aérienne militaire. *establishing the military air traffic rules and services*
PCAM (arrêté du 20 juillet 2016) PCAM (order of July 20, 2016)	fixant les procédures applicables aux organismes rendant les services de la circulation aérienne militaire et aux usagers de la circulation aérienne militaire establishing the procedures applicable to organizations providing military air traffic services and to users of military air traffic.
INS 150/DSAÉ/DIRCAM	relative aux dotations en documents d'information aéronautique. *relative to the provision of aeronautical information documents*
INS 250/DIRCAM	relative à l'information aéronautique. *relative to aeronautical information*
INS 350/DSAÉ/DIRCAM	relative à la conception et à l'établissement des procedures de vol aux instruments. *relative to the drafting of instrument procedures*
INS 950/DSAÉ/DIRCAM	relative à la phraséologie de la circulation aérienne militaire du temps de paix. *relative to the phraseology to be used for military air traffic control in peace time*
INS 1050/DSAÉ/DIRCAM	**relative aux traitement des dossiers obstacles.** **relative to the obstacles data.**
INS 1150/DSAÉ/DIRCAM	relative à la procédure de traitement des évènements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien par les organismes de la Défense. *relative to the processing procedure of events related to air traffic management safety by Defence organisms*
INS 1450/DSAÉ/DIRCAM	relative au traitement des Infractions. *relative to the processing of Violations*
INS 1550/DIRCAM	relative aux règles et procédures d'exécution des vols des drones de la défense en circulation aérienne militaire en temps de paix. *relative to the flight execution rules and procedures of defence drones under OAT , in peace time*
INS 1650/DSAÉ/DIRCAM	relative aux équipements obligatoires de communication, de navigation et de surveillance des aéronefs en circulation aérienne militaire. *relative to mandatory communication, navigation and surveillance equipment for military air traffic aircraft*

INS 1750/DSAÉ/DIRCAM	relative à l'assistance météorologique à la navigation aérienne militaire. *relative to meteorological assistance in military air navigation*
INS 1850/DSAÉ/DIRCAM	relative à la standardisation des lettres d'accord portant sur la gestion du trafic aérien. relating to the standardization of letters of agreement on the management of air traffic
INS 3050/DSAÉ/DIRCAM	relative à la gestion et à l'utilisation du réseau d'itinéraires très basse altitude Défense. *relative to the management and use of very low altitude Defence route networks*
INS 3150//DSAÉ/DIRCAM	relative à la création d'espaces aériens temporaires pour la réalisation d'activités particulières de la défense *relative to the creation of temporary airspaces for carrying out particular defence activities*
INS 4050//DSAÉ/DIRCAM	relative à la surveillance par l'autorité nationale de surveillance défense des prestataires de services de la navigation aérienne de la défense *relative to surveillance by the national defence surveillance authority of defence air navigation service providers*
INS 4150//DSAÉ/DIRCAM	relative au processus de supervision et réalisation des études de sécurité des prestataires de la navigation aerienne de la défense *relative to the process for conducting and processing safety studies of defence ATM service providers*
INS 4250/DSAÉ/DIRCAM	relative à la licence de contrôleur de la circulation aérienne du personnel relevant du ministère de la défense et des anciens combattants *relative to the licence of air traffic controller of the staff under the Ministry of Defence and Veterans Affairs*
INS 4350/DSAÉ/DIRCAM	relative aux exigences applicables aux prestataires et aux organismes de contrôle relevant du ministère de la défense rendant les services de la circulation aérienne militaire *relative to the requirements applicable to service providers and control organisms under the Ministry of Defence, providing military air traffic control services.*
➔ **INS 4450/DSAÉ/DIRCAM**	**relative à l'infrastrucure, aux équipements, aux procédures d'exploitation et de maintenance, aux conditions d'homologation et de surveillance des aérodromes de la défense.** **relative to the infrastructure, equipment, operating and maintenance procedures, conditions of registration and supervision for airfield of the defense.**
INS 0635/DIRCAM/CT du 06 avril 1999 INS 0635/DIRCAM/CT dated 06 April 1999	relative à l'organisation et au fonctionnement des Comités Interarmées de la Circulation Aérienne Militaire *relative to the organisation and operation of Inter-army Military Air Traffic Control Committees*
INS 1894/DIRCAM/DIR du 21 octobre 2005 INS 1894/DIRCAM/DIR dated 21 October 2005	relative à la procédure de traitement des événements mixtes liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien dit «ATM» *relative to the procedure for processing mixed safety-related events in the area of air traffic management called «ATM»*

Protocole National n°1895/DIRCAM/SDR/DEA du 21 octobre 2005 National Protocol No. 1895/DIRCAM/SDR/DEA of October 21, 2005	relatif à la gestion pré tactique de l'espace aérien (coordination civil - militaire de niveau 2) *relative to the pre-tactical airspace management (level 2 civilian - military coordination)*

Dans les zones de responsabilité française, l'organisation, les règles générales et les procédures d'emploi des moyens d'alerte, d'assistance en vol, de recherches et de sauvetage sont définies par :

In areas under French responsibility, the organisation, the general rules and utilisation procedures of alert facilities, in-flight assistance, search and rescue are defined by:

Décret 84.26 du 11 janvier 1984 Decree 84.26 dated 11 January 1984	portant organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix *relative to the organisation of search and rescue operations of aircraft in distress, in peace time*
Instruction interministérielle du 23 février 1987 Inter-ministerial instruction dated 23 February 1987	portant organisation et fonctionnement des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) en temps de paix *relative to the organisation of search and rescue (SAR) services of aircraft in distress, in peace time*
Arrêté interministériel du 5 décembre 1973 Inter-ministerial order dated 5 December 1973	relatif à la définition et à la réglementation de certaines opérations d'assistance par moyens aéronautiques *relative to the definition and regulation of certain assistance operations using aeronautical facilities*
Protocole SAR 2011 SAR protocol 2011	-

GEN 2
Tableaux et codes
Tables and codes

GEN 2.1
Système de mesure, marques d'aéronef, jours fériés
Measuring system, aircraft markings, holidays

2.1.1 Unités de mesure

La table des unités utilisées dans les publications militaires d'information aéronautique, dans les NOTAM M et les Circulaires Militaires d'Information Aéronautique, est donnée ci-après :

2.1.1 Units of measure

The table of units used in the military aeronautical information publications, in the NOTAM M series and in the Military Aeronautical Information Circulars, is given below :

PARAMÈTRES / *PARAMETERS*	TABLE DES UNITÉS / *TABLE OF UNITS*
Distances *Distances*	Mille et dixième de mille marin *Mile and tenth of nautical mile*
Altitudes, hauteurs *Altitudes, heights*	Pieds - mètres *Feet - metres*
Vitesse horizontale *Horizontal speed*	Nœuds *Knots*
Vitesse verticale *Vertical speed*	Mètres/seconde - pieds/minute - pieds/mille marin *Metres/second - feet/minute - feet/nautical mile*
Vitesse du vent *Wind speed*	Nœuds *Knots*
Direction du vent pour l'atterrissage et le décollage *Wind direction for landing and take-off*	Degrés magnétiques *Magnetic degrees*
Altitude et hauteur des nuages *Altitude and height of clouds*	Pieds *Feet*
Visibilité *Visibility*	Kilomètres ou mètres *Kilometres or metres*
Calage altimétrique *Altimeter setting*	Hectopascal *Hectopascal*
Température *Temperature*	Degrés centigrade *Degrees centigrade*
Poids *Weight*	Tonnes (métriques) ou kilogramme *Tonnes (metric) or kilogramme*
Temps *Time*	Heures et minutes, le jour commençant à minuit, temps moyen de GREENWICH *Hours and minutes, the day starts at midnight, GREENWICH mean time*

Nota : Les spécifications de qualité des données aéronautiques quant à la résolution de publication, sont définies dans l'appendice 7 à l'annexe 15 de l'OACI.

Note: As concerns the publication resolution, the quality specifications of aeronautical data are defined in Appendix 7 of Annex 15 of the ICAO.

2.1.2 Système de référence temporelle

L'heure du méridien de GREENWICH UTC est employée dans tous les documents.

Deux heures légales sont en vigueur en France :

- l'une pendant la période d'été (UTC+2) ;
- l'autre pendant la période d'hiver (UTC+1).

À ces heures légales correspondent dans l'ordre deux horaires exprimés :

- en horaire UTC d'été ;
- en horaire UTC d'hiver.

Le début et la fin de chaque période sont annoncés par circulaire d'information aéronautique.

2.1.2 Time reference system

The time of the GREENWICH UTC meridian is used in all the documents.

Two legal times are in force in France:

- *one during the summer period (UTC+2) ;*
- *the other during the winter period (UTC+1).*

Two timings correspond to these legal times, expressed in the order :

- *in summer UTC time;*
- *in winter UTC time.*

The start and end of each period is announced by an aeronautical information circular.

GEN 2.3
Signes conventionnels des cartes
Conventional symbols of charts

Les signes conventionnels utilisés sur les différentes cartes des manuels suivants :

- MIAC 1 (3 volumes)
- MIAC 2
- MIAC 4
- A VUE FRANCE

figurent dans une partie spécifique de ces manuels

The conventional symbols used on the different charts of the following manuals:

- *MIAC 1 (3 volumes)*
- *MIAC 2*
- *MIAC 4*
- *A VUE FRANCE*

are contained in a specific part of these manuals

GEN 2.4 Indicateurs d'emplacement... / *Location indicators...*

GEN 2.4.1 Indicateurs d'emplacement des aérodromes / *Location indicators of aerodromes*

CODAGE TÉLÉGRAPHIQUE / *TELEGRAPHIC ENCODING*

EMPLACEMENT / LOCATION	INDICATEUR / INDICATOR
A	
AMBERIEU	LFXA
AVORD	LFOA
B	
BORDEAUX Mérignac	LFBD
C	
CAZAUX	LFBC
CHAUMONT Semoutiers	LFJA
COETQUIDAN	LFXQ
COGNAC Chateaubernard	LFBG
CUERS Pierrefeu	LFTF
D	
DAX Seyresse	LFBY
E	
ETAIN Rouvres	LFQE
EVREUX Fauville	LFOE
H	
HYERES Le Palyvestre	LFTH
I	
ISTRES Le Tubé	LFMI
L	
LANDIVISIAU	LFRJ
LANVEOC Poulmic	LFRL
LE LUC Le Cannet	LFMC
LORIENT Lann Bihoué	LFRH
LUXEUIL Saint Sauveur	LFSX

EMPLACEMENT / LOCATION	INDICATEUR / INDICATOR
M	
MONT DE MARSAN	LFBM
N	
NANCY Ochey	LFSO
O	
ORANGE Caritat	LFMO
ORANGE Plan de Dieu	LFPR
ORLEANS Bricy	LFOJ
P	
PHALSBOURG Bourscheid	LFQP
R	
ROMORANTIN Pruniers	LFYR
S	
SAINT DIZIER Robinson	LFSI
SAINTE Léocadie	LFYS
SAINTES Thénac	LFXB
SALON	LFMY
SOLENZARA	LFKS
V	
VILLACOUBLAY Vélizy	LFPV

DÉCODAGE TÉLÉGRAPHIQUE / *TELEGRAPHIC DECODING*

INDICATEUR / INDICATOR	EMPLACEMENT / LOCATION
LFBC	CAZAUX
LFBD	BORDEAUX Mérignac
LFBG	COGNAC Chateaubernard
LFBM	MONT DE MARSAN
LFBY	DAX Seyresse
LFJA	CHAUMONT Semoutiers
LFMC	LE LUC Le Cannet
LFMI	ISTRES Le Tubé
LFMO	ORANGE Caritat
LFMY	SALON
LFOA	AVORD
LFOE	EVREUX Fauville
LFOJ	ORLEANS Bricy
LFPR	ORANGE Plan de Dieu
LFPV	VILLACOUBLAY Vélizy

INDICATEUR / INDICATOR	EMPLACEMENT / LOCATION
LFQE	ETAIN Rouvres
LFQP	PHALSBOURG Bourscheid
LFRH	LORIENT Lann Bihoué
LFRJ	LANDIVISIAU
LFRL	LANVEOC Poulmic
LFSI	SAINT DIZIER Robinson
LFSO	NANCY Ochey
LFSX	LUXEUIL Saint Sauveur
LFTF	CUERS Pierrefeu
LFTH	HYERES Le Palyvestre
LFXA	AMBERIEU
LFXB	SAINTES Thénac
LFXQ	COETQUIDAN
LFYR	ROMORANTIN Pruniers
LFYS	SAINTE Léocadie

GEN 2.4.2 Indicateurs d'emplacement des organismes de contrôle

Location indicators of air control organisms

CODAGE TÉLÉGRAPHIQUE / *TELEGRAPHIC ENCODING*

EMPLACEMENT / *LOCATION*		INDICATEUR / *INDICATOR*	INDICATIF / *CALL SIGN*
AIX EN PROVENCE (Marseille)	CCER/FIC/ACC/UAC/CAM	LFMMZXYV	AIX ESSAIS
BORDEAUX	CCER/FIC/ACC/UAC	LFBBZXYV	BORDEAUX ESSAIS
BREST	CCER/FIC/ACC/UAC/CCT	LFRRZXYV	BREST ESSAIS
CAZAUX	CCER	LFBCZXYV	CAZAUX ESSAIS
CLERMONT FERRAND	CCER	LFLCZXYV	CLERMONT ESSAIS
ISTRES	CCER	LFMIZXYV	ISTRES ESSAIS
MONT DE MARSAN	CCER/CCT	LFBWZXYV	MARSAN ESSAIS
PARIS	CCER/FIC/ACC/UAC	LFFFZXYV	PARIS ESSAIS
REIMS	CCER/FIC/ACC/UAC	LFEEZXYV	REIMS ESSAIS
TOULOUSE	CCER	LFBOZXYV	TOULOUSE ESSAIS
AIX EN PROVENCE	CMCC	LFMMYWYX	MARIUS
BORDEAUX		LFWBYWYX	MARENGO
BREST		LFRRYWYX	MENHIR
BREST	CCMAR	LFRRYXYX	ARMOR
TOULON		LFTCYXYX	FANNY
ISTRES	CMC	LFMIZXVG	ISTRES CONTROLE
SOLENZARA		LFKSZXVG	CYRNOS
CINQ MARS LA PILE	CCT	LFXOYWYX	RAKI
LYON MONT VERDUN		LFXVYWYX	RAMBERT
MONT DE MARSAN		LFBWYWYX	MARINA
ROISSY CHARLES DE GAULLE	EACA	LFPGZXVX	DE GAULLE

DÉCODAGE TÉLÉGRAPHIQUE / *TELEGRAPHIC DECODING*

INDICATEUR / *INDICATOR*	EMPLACEMENT / *LOCATION*	INDICATF / *CALL SIGN*
LFBCZXYV	CAZAUX (CCER)	CAZAUX ESSAIS
LFBBZXYV	BORDEAUX (CCER)	BORDEAUX ESSAIS
LFBOZXYV	TOULOUSE (CCER)	TOULOUSE ESSAIS
LFBWYWYX	MONT DE MARSAN (CCT)	MARINA
LFBWZXYV	MONT DE MARSAN (CCER)	MARSAN ESSAIS
LFEEZXYV	REIMS (CCER)	REIMS ESSAIS
LFFFZXYV	PARIS (CCER)	PARIS ESSAIS
LFKSZXVG	SOLENZARA (CMC)	CYRNOS
LFLCZXYV	CLERMONT FERRAND AULNAT (CCER)	CLERMONT ESSAIS
LFMIZXVG	ISTRES (CMC)	ISTRES CONTROLE
LFMIZXYV	ISTRES (CCER)	ISTRES ESSAIS
LFMMYWYX	AIX EN PROVENCE (CMCC)	MARIUS
LFMMZXYV	AIX EN PROVENCE (CCER)	AIX ESSAIS
LFPGZXVX	ROISSY CHARLES DE GAULLE (EACA)	DE GAULLE
LFRRZXYV	BREST (CCER)	BREST ESSAIS
LFRRYWYX	BREST (CMCC)	MENHIR
LFRRYXYX	BREST (CCMAR)	ARMOR
LFTCYXYX	TOULON (CCMAR)	FANNY
LFXOYWYX	CINQ MARS LA PILE (CCT)	RAKI
LFXVYWYX	LYON MONT VERDUN (CCT)	RAMBERT

GEN 2.4.3 Indicateurs d'emplacement des organismes de coordination
Location indicators of coordination organisms

CODAGE TÉLÉGRAPHIQUE / *TELEGRAPHIC ENCODING*

EMPLACEMENT / *LOCATION*		INDICATEUR / *INDICATOR*
AIX EN PROVENCE	CMCC 80.940	LFMMYWYX
BORDEAUX	CMCC 85.930	LFWBYWYX
BREST	CMCC 08.927	LFRRYWYX
ATHIS-MONS	CMCC 80.920	LFFFYWYX
REIMS	CMCC 80.920	LFEEYWYX
CINQ MARS LA PILE	DCC	LFXOZRDC
LYON MONT VERDUN		LFXVZRDC
MONT DE MARSAN		LFBWZRDC
LYON MONT VERDUN	CAPCODA	

DÉCODAGE TÉLÉGRAPHIQUE / *TELEGRAPHIC DECODING*

INDICATEUR / *INDICATOR*	EMPLACEMENT / *LOCATION*
LFWBYWYX	BORDEAUX (CMCC 85.930)
LFBWZRDC	MONT DE MARSAN (DCC)
LFEEYWYX	REIMS (CMCC 80.910)
LFFFYWYX	ATHIS-MONS (CMCC 80.920)
LFMMYWYX	AIX EN PROVENCE (CMCC 80.940)
LFXVYWZQ	LYON MONT VERDUN (CAPCODA)
LFXOZRDC	CINQ MARS LA PILE (DCC)
LFRRYWYX	BREST (CMCC 08.927)
LFXVZRDC	LYON MONT VERDUN (DCC)

GEN 2.4.4 Indicateurs d'emplacement des terrains de manoeuvres et champs de tirs

Location indicators of manoeuvring fields and firing ranges

CODAGE TÉLÉGRAPHIQUE / *TELEGRAPHIC ENCODING*

EMPLACEMENT *LOCATION*	INDICATEUR *INDICATOR*
BITCHE	LFXG
CANJUERS	LFHK
CAYLUS	LFXT
COETQUIDAN	LFXQ
LA COURTINE	LFXS
LARZAC	LFXW
MAILLY LE CAMP	LFXL
MOURMELON	LFXE
SISSONNE	LFXP
SUIPPES	LFXK
VALDAHON	LFXH

DÉCODAGE TÉLÉGRAPHIQUE / *TELEGRAPHIC DECODING*

INDICATEUR *INDICATOR*	EMPLACEMENT *LOCATION*
LFHK	CANJUERS
LFXE	MOURMELON
LFXG	BITCHE
LFXH	VALDAHON
LFXK	SUIPPES
LFXL	MAILLY LE CAMP
LFXP	SISSONNE
LFXQ	COETQUIDAN
LFXS	LA COURTINE
LFXT	CAYLUS
LFXW	LARZAC

GEN 3
Services
Services

GEN 3.1
Information aéronautique militaire
Military Aeronautical Information

3.1.1 Organisme compétent

Relevant de la DIRCAM, la DIA est chargée d'assurer l'organisation le recueil, l'élaboration, le stockage et la publication de l'information aéronautique militaire.

Elle est coordonnateur national pour la Défense. A ce titre, elle recueille, vérifie, valide et transmet au SIA les données et renseignements aéronautiques d'origine Défense (informations permanentes de la famille Utilisation). La nature des données et renseignements à transmettre ainsi que les modalités de transmission sont précisées par protocole d'accord entre la DIRCAM et la DSNA.

Elle est l'interlocuteur de la défense auprès des divers fournisseurs français et étrangers en matière de documentation aéronautique.

3.1.1 Relevant organism

Forming part of the DIRCAM, the DIA is in charge of collecting, drafting, storage and publishing the military aeronautical information.

It is the national coordinator for Defence. In this respect, it collects, verifies, validates and transmits to the SIA the aeronautical data and information originating from Defence (permanent data of the Utilisation family). The type of data and information to be transmitted as well as the transmission methods are specified by an agreement protocol between the DIRCAM and the DSNA.

It is the defence representative with respect to the various French and foreign suppliers in terms of aeronautical documentation.

Adresse postale *Postal address*			Division de la Circulation Aérienne Militaire Division Information Aéronautique BP 80370 33694 MÉRIGNAC Cédex
Demande de documentation *Request for documentation*		☎	05 33 89 43 88 or 05 33 89 43 89 / 865.337.4388
Demande de NOTAM série M *Request for NOTAM M series*			05 33 89 43 86 / 865.337.4386
FAX			-
PNIA			865.337.4354
Email		@	Intradef : dsae-dircam-dia.cmi.fct@intradef.gouv.fr NeMO : dsae-dircam-dia@intradef.gouv.fr
Adresses militaires *Military addresses*	RSFTA		EUECYIYP
	Télégraphique *Telegraphic*		DIRCAMDIA MERIGNAC

3.1.2. Zone d'action de la DIA

L'aire de compétence de la DIA est le territoire métropolitain.

La DIA assure également l'interface avec les organismes étrangers pour la fourniture de documentations aéronautiques étrangères aux forces françaises.

3.1.3. Les publications d'information aéronautique

Les spécifications des publications d'information aéronautique militaires sont définies par l'instruction n° 250 DIRCAM du 11 mars 2010 relative à l'information aéronautique.

3.1.2. DIA action area

The area of competence of the DIA is the French metropolitan territory.

The DIA also interfaces with foreign organisms for the supply of foreign documentation to the French forces.

3.1.3. Aeronautical information publications

The specifications of the military aeronautical information publications are defined in instruction No. 250 DIRCAM dated 11 March 2010 relative to aeronautical information.

GEN 3.2
Cartes aéronautiques
Aeronautical charts

3.2.1 Cartes topographiques avec surcharge aéronautique

3.2.1.1 Carte aéronautique au 1/500 000 FRANCE version DIRCAM

Carte destinée aux vols de navigation à vue à basse et très basse altitude.

La FRANCE est découpée en cinq feuilles : France Nord Ouest, France Nord Est, France Sud Ouest, France Sud Est et France MEDITERRANEE (représentant la CORSE en position exacte par rapport à la FRANCE continentale).

Elle contient des renseignements aéronautiques relatifs aux obstacles, aux aérodromes et aux structures d'espaces dont le plancher est inférieur au plus élevé des deux niveaux : 5000 ft AMSL ou 2000 ft ASFC.
La surcharge aéronautique est fournie par la DIA à l'IGN (Institut Géographique National) pour la mise à jour au troisième cycle AIRAC de l'année.

Cette carte est complétée par une carte « France centre dénommée TSA 43 » utilisée pour le combat aérien.

3.2.1.2 Carte vol à vue et radionavigation au 1/1 000 000 FRANCE version DIRCAM

Carte destinée aux Vols de navigation à vue et de radionavigation en espace inférieur.

Les renseignements aéronautiques qui y figurent sont relatifs à des structures d'espaces comprises entre 3000 ft AMSL ou 1600 ft ASFC et le FL 195.

La surcharge aéronautique est fournie par la DIRCAM au SIA pour la mise à jour au quatrième et au dixième cycle AIRAC de l'année.

Cette carte, élaborée par la DIRCAM à partir d'un fond topographique issu des données ROUTE 500 IGN, est destinée à l'ensemble des usagers de la Défense.

3.2.2 Cartes de radionavigation au 1/2 000 000

3.2.2.1 Cartes de radionavigation haute altitude en CAM (ENR 6 - CARTE CAM)

Carte destinée aux Vols de radionavigation en espace supérieur effectués en Circulation Aérienne Militaire.

Éditée par la DIRCAM, elle comporte notamment les limites des zones d'attribution des CCT, les zones gérables et non gérables par la CNGE, les itinéraires CAM, des aides radio à la navigation, les fréquences de contrôle, les restrictions d'espace, les axes de ravitaillement.

3.2.1 Topographic charts with aeronautical overlay

3.2.1.1 Aeronautical chart of FRANCE to 1:500,000 scale, DIRCAM version

Chart intended for low altitude and very low altitude visual navigation flights.

The FRANCE chart is divided into five sheets: North-West France, North-East France, South-West France, South-East MEDITERRANEAN France (representing CORSICA in the exact location with respect to continental FRANCE).

It contains aeronautical information relating to obstacles, aerodromes and space structures the floor of which is below the highest of the two following levels: 5000 ft AMSL or 2000 ft ASFC.

The aeronautical overlay is supplied by the DIA to IGN (National Geographic Institute) for updating on the third AIRAC cycle of the year.

This chart is completed by a chart "France centre called TSA 43" used for air combat.

3.2.1.2 Visual flight and radio-navigation chart of FRANCE to 1:1 000,000 scale, DIRCAM version

Chart intended visual navigation and radio-navigation flights in the lower space.

The aeronautical information contained in it relate to space structures between 3000 ft AMSL or 1600 ft ASFC and FL 195.

The aeronautical overlay is supplied by the DIRCAM to the AIS for updating on the fourth and on the second AIRAC cycle of the year.

This chart, drafted by the DIRCAM from a topographic base obtained from IGN ROUTE 500 data is intended for all Defence users.

3.2.2 Radio-navigation charts to 1:2 000,000 scale

3.2.2.1 High-altitude radio-navigation OAT charts (ENR 6 - OAT CHART)

Chart intended for radio-navigation flights in the upper space executed under OAT.

Edited by the DIRCAM, this chart particularly contains CCT area assignment limits, areas that can be managed and not managed by the CNGE, the OAT routes, radio-navigation aids, the control frequencies, the space restrictions, the refuelling axes.

On retrouve au verso de la carte les renseignements disponibles sur la carte « Vols de radionavigation en Circulation Aérienne Générale IFR en espace supérieur ».

3.2.2.2 Routier CAG France

Carte destinée aux Vols de radionavigation en Circulation Aérienne Générale IFR en espace inférieur (recto) et supérieur (verso).

Éditée par la DIRCAM/SIA, elle comporte les routes et itinéraires, les cheminements de survol TMA, les moyens de radionavigation, les secteurs et fréquences de contrôle CAG, zones 1000 ASFC ou 3000 AMSL à FL 195 ;

De plus un dépliants comporte les fréquences secteurs, les points de compte rendu, la classification des espaces aériens, les moyens radio, ATIS , IAF ;

Tous les 2 cycles AIRAC, la carte est mise à jour par la DIA avec les données du SIA. Le fascicule (points significatifs, secteurs radiocom, ATIS, moyens radio, IAF..) est mis à jour par le SIA.

3.2.3 Cartes de procédures

Les cartes relatives à l'exécution des procédures de départ, d'arrivée et d'atterrissage sont publiées par la DIRCAM dans :

3.2.3.1 FRANCE

Le MIAC 1 : Manuel de cartes de procédures aux instruments pour les aéronefs défense (Avions conventionnels) sur les aérodromes civils ; Ce document est une compilation des informations contenues dans les IAC et ARR-DEP publiées par le SIA, adapté pour une utilisation en vol par les équipages de la défense.

Le MIAC 2 : Manuel de cartes de procédures aux instruments pour les aéronefs défense (Avions conventionnels et hélicoptères) sur les aérodromes de la défense.

Le MIAC 4 : Recueil de procédures aux instruments et de circuits à vue pour aéronefs militaires (Avions de combat et d'entraînement) sur les aérodromes « Défense ».

L'À VUE : Recueil de cartes de procédures à vue (Avions Hélicoptères)

3.2.3.2 ETRANGER

Le manuel AFRIQUE, MOYEN-ORIENT : manuel de procédures arrivées, départs, survols, cheminements, procédures aux instruments et à vue (3 volumes).

Le choix des procédures qui sont insérées dans ce document est fait en fonction des demandes justifiées des utilisateurs.

NOTE : mise à jour temporairement suspendue.

The back of the chart contains information available on the "Radio-navigation flights under IFR General Air Traffic control in upper space" chart.

3.2.2.2 France GAT en route chart

Chart intended for radio-navigation flights under IFR General Air Traffic control in lower space (front) and in upper space (back).

Edited by the DIRCAM/AIS, this chart contains the routes and itineraries, the TMA fly-over paths, the radio-navigation means, the GAT control sectors and frequencies, the space structures between 1000 ASFC or 3000 AMSL and FL 195;

Furthermore, a fold-out sheet contains the frequencies of sectors, the reporting points, the classification of airspaces, the radio means, ATIS, IAF;

Every two AIRAC cycles, the chart is updated by the DIA with the data provided by the AIS. The handbook (landmarks, radio-com sectors, ATIS, radio means, IAF, etc.) is updated by the AIS.

3.2.3 Procedure charts

The charts relative to the execution of departure, arrival and landing procedures are published by the DIRCAM in:

3.2.3.1 FRANCE

MIAC 1 : Instrument procedure charts manual for defence aircraft (Conventional aircraft) on civilian aerodromes; this document is a compilation of information contained in the IAC and ARR-DEP charts published by the Aeronautical Information Service (AIS), adapted for use in flight by the defence crews.

MIAC 2 : Instrument procedure charts manual for defence aircraft (Conventional aircraft and helicopters) on defence aerodromes.

MIAC 4 : Compilation of instrument procedures and visual patterns for military aircraft (combat and training aircraft) on "Defence" aerodromes".

A VUE : Compilation of visual procedure charts (Aircraft, Helicopters)

3.2.3.2 FOREIGN

The AFRICA, MIDDLE-EAST manual: manual of arrival, departure, fly-over, paths and instrument and visual procedures (3 volumes).

The procedures inserted in this document are selected according to the justified requests of users.

NOTE: update has temporarily been suspended.

GEN 3.3
Services de la Circulation Aérienne Militaire
Military Air Traffic Control Services

3.3.1 Services de la Circulation Aérienne Militaire

3.3.1.1 Bénéficiaires des services de la CAM

Les services de la CAM sont assurés au profit des aéronefs habilités évoluant en CAM,conformément aux paragraphes ci-après :

Aéronefs militaires français de droit et aéronefs français sur autorisation,dans les conditions suivantes :

a) de droit les aéronefs militaires français définis dans le decret n°2013-367 du 29 avril 2013 relatif aux règles d'utilisation,de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes,de sécurité publique et de sécurité civile, mentionnés ci-dessous :

1) les aéronefs appartenant à l'Etat, et utilisés par les organismes relevant de l'autorité du ministre de la défense, ou du ministre de l'intérieur s'agissant des aéronefs en service au sein de la gendarmerie nationale ;

2) les aéronefs appartenant à l'Etat, et utilisés de façon temporaire par une personne morale, pour les besoins du ministère de la défense ou du ministère de l'intérieur s'agissant des aéronefs de la gendarmerie nationale. Cette utilisation s'inscrit dans le cadre d'une convention ou d'un marché conclu avec l'Etat ;

3) les aéronefs n'appartenant pas à l'Etat, mais utilisés pour effectuer des missions au profit de l'Etat et pilotés par un équipage soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de le défense, qualifié d'aéronef militaire sur décision conjointe du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile ;

4) les aéronefs n'appartenant pas à l'Etat mais utilisés pour effectuer des missions au profit de l'Etat et pilotés par un equipage composé de militaires de la gendarmerie nationale soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de l'intérieur, qualifié d'aéronef militaire sur décision conjointe du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'aviation civile ;

b) sur autorisation du DSAÉ[1] les aéronefs français mentionnés ci-dessous :

1) les aéronefs appartenant à l'Etat et pilotés par un équipage soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de l'intérieur, autres que les aéronefs en service au sein de la gendarmerie nationale ;

2) les aéronefs appartenant à l'Etat et pilotés par un équipage soumis au pouvoir hiérarchique d'un ministre autre que le ministre de la défense ou le ministre de l'intérieur ;

3) les aéronefs n'appartenant pas à l'Etat mais utilisés par l'Etat pour les besoins du ministère de la défense, du ministère de l'intérieur **ou du ministère chargé des douanes**. Cette utilisation s'inscrit dans le cadre d'un marché conclu par l'Etat ;

4) les aéronefs n'appartenant pas à l'Etat et utilisés à des fins de formation aéronautique pour laquelle le ministère de la défense accorde sa participation **dans le cadre du décret n°2018-1073 du 03 décembre 2018 relatif à la rémunération de services rendus par le ministère de la défense et par les formations musicales de la gendarmerie nationale.** Cette utilisation s'inscrit dans le cadre d'une convention entre le ministère de la défense et l'entité assurant la formation.

[1] Directeur de la sécurité aéronautique d'Etat

3.3.1 Military Air Traffic Control Services

3.3.1.1 Beneficiaries of OAT services

Military air traffic services are provided for approved aircraft operating under military air traffic rules, in accordance with the paragraphs below

French military aircraft authorized by law and approved French aircraft , under the following conditions :

a) Aircraft authorized by law, the French military aircraft detailed in decree no. 2013-367 of April 29, 2013 regarding rules for the use, airworthiness and registration of military aircraft and aircraft wich belong to the State and are used by the customs, public safety and civil security services, as mentioned below :

1) aircraft wich belong to the State and are used by organizations under the authority of the defense minister, or the minister of the interior, for aircraft used by th national gendarmerie;

2) aircraft wich belong to the State and are used temporarily by a legal person for the benefit of the defense ministry or the ministry of the interior, for aircraft belonging to the national gendarmerie. The aircraft are used as part of an agreement or contract entered into with the State;

3) aircraft which do not belong to the State, but are used for the missions of the State and are piloted by a crew under the hierarchical authority of the defense minister, an aircraft is considered to be military based on the joint decision of the defense minister and the minister responsible for civil aviation;

4) aircraft which do not belong to the State, but are used for the missions of the State and are piloted by a crew comprised of soldiers from the national gendarmerie under the hierarchical authority of the minister of the interior, an aircraft is considered to be military based on the joint decision of the minister of the interior and the minister responsible for civil aviation;

b) with authorization from the DSAÉ[1] the French aircraft mentioned below:

1) aircraft which belong to the State and are piloted by a crew under the hierarchical authority of the minister of the interior, other than aircraft used by the national gendarmerie;

2) aircraft which belong to the State and are piloted by a crew under the hierarchical authority of a minister other than the defense minister or the minister of the interior

*3) aircraft which do not belong to the State but are used by the State for the needs of the defense ministry, the ministry of the interior **or the ministry in charge of customs.** The aircraft are used as part of a contract entered into by the State;*

*4) aircraft which do not belong to the State and are used for aviation training purposes, in which the defense ministry has agreed to be involved **pursuant to decree no. 2018-1073 of December 03, 2018 relating to payments for services provided by the defense ministry and by the National Gendarmerie musical groups.** The aircraft are used as part of an agreement between the defense ministry and the entity providing the training.*

[1] *State aviation security director*

Les demandes d'autorisation d'évoluer selon les règles de la CAM, doivent être presentées au DSAÉ dans les conditions fixées à l'appendice 7. Ces demandes doivent être motivées par des raisons d'ordre technique ou militaire

Requests for authorization to operate according to military air traffic rules must be submitted to the DSAÉ under the conditions provided in appendix 7. These requests must be based on technical or military grounds.

Les aéronefs étrangers, sur autorisation, dans les conditions suivantes :

Foreign aircraft, upon authorization, under the following conditions :

a) Sur autorisation du DSAÉ, les aéronefs étrangers n'appartenant pas à l'Etat français mais utilisés par l'Etat français pour les besoins du ministère de la défense. Cette utilisation s'inscrit dans le cadre d'un marché conclu par l'Etat français. Les demandes d'autorisation d'évoluer selon les règles de la CAM doivent être présentées au DSAÉ dans les conditions fixées à l'appendice 7. Ces demandes doivent être motivées par des raisons d'ordre technique ou militaire.

a) With authorization from the DSAÉ, foreign aircraft which do not belong to the French Government but are used by the French Government for the needs of the defense ministry. The aircraft are used as part of a contract entered into by the French Government. Requests for authorization to operate according to military air traffic rules must be submitted to the DSAÉ under the conditions provided in appendix 7. These requests must be based on technical or military grounds.

b) Aéronefs d'Etat relevant d'Etats étrangers dans les conditions suivantes :

1) sur autorisation diplomatique, lorsqu'elle comprend les règles de vol en CAM, les aéronefs mentionnés dans l'instruction interministérielle n°111/SGDN/DAD du 13 mars 1987 modifiée et fixant les règles de survol du territoire français avec ou sans escale par les aéronefs d'Etats étrangers. La référence de l'autorisation diplomatique est inscrite en case 18 du plan de vol.

2) sur autorisation du DSAÉ,les aéronefs mentionnés dans l'instruction interministèrielle n°111/SGDN/DAD du 13 mars 1987 lorsqu'il n'existe pas d'autorisation diplomatique comprenant les règles de vol en CAM souhaitées par un Etat étranger. Dans ce cas, une demande d'autorisation de voler en CAM doit être adressée,dans les conditions fixées à l'appendice 7, pour avis, au général commandant la défense aérienne et les opérations aériennes. L'avis précité sera transmis au DSAÉ qui statuera sur la demande.

b) Government aircraft from foreign Governments, under the following conditions :

1) with diplomatic clearance, when this includes military air traffic flight rules, the aircraft detailed in amended interministrial instruction n° 111/SGDN/DAD of March 13, 1987, wich establishes rules for flying over French territory, with or without stops, applicable to the aircraft of foreign Governments. The diplomatic clearance number will be written in box 18 of flight plan.

2) with DSAÉ authorization, the aircraft mentioned in the Interministerial instruction n° 111/SGDN/DAD of March 13, 1987 , when there is no diplomatic clearance which includes the military air traffic rules desired by a foreign Government. In this case, a request for authorization to fly according to military air traffic rules must be sent, under the cinditions established in appendix 7, to the commanding general of air defense and air operations for an opinion. The aforementioned opinion will be sent to the DSAÉ, who will rule the request.

Aéronefs en essais, en réception ou en vol à caractère technique dans les conditions suivantes:

Aircraft for testing, receipt or technical flight, under the following conditions :

Sur autorisation du directeur du centre d'essais en vol de la DGA,les aéronefs en essais,en réception ou en vol à caractère technique.

With the authorization of the director of the flight test center at the DGA, technical aircraft for testing, receipt or fligth.

Une demande d'autorisation d'évoluer selon les règles de la CAM/CER doit être présentée au directeur du centre d'essais en vol dans les conditions fixées à l'appendice 8.

Requests for authorization to operate according to military air traffic/CER rules must be submitted to the director of the flight test center, under the conditions provided in appendix 8.

Cette demande doit être motivée pour des raisons d'ordre technique.

This request must be based on technical grounds.

3.3.1.2 Application territoriale

Les règles de la CAM peuvent s'appliquer:

- dans l'espace aérien national et dans les espaces aériens placés sous juridiction française[2] aux aéronefs cités supra ;
- en dehors de l'espace aérien national et des espaces aériens placés sous juridiction française, aux seuls aéronefs relevant du ministère de la défense dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règles édictées par l'Etat sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

3.3.1.3 Objet des services de la circulation aérienne militaire

Les services de la circulation aérienne militaire ont pour objet :

- D'empêcher les abordages entre aéronefs en vol ;
- D'ordonner la circulation aérienne militaire ;
- De fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- D'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire
- De fournir une assistance à tout aéronef en vol qui en fait la demande.

3.3.1.4 Subdivision des services de la circulation aérienne militaire

Les services de la circulation aérienne militaire sont au nombre de trois :

- Le service du contrôle ;
- Le service d'information de vol ;
- Le service d'alerte et d'assistance.

3.3.1.5 Organismes chargés de la fourniture des services de la CAM

Dans les espaces aériens et sur les aérodromes dont ils ont la charge, COMALAT, ALAVIA, le CFA et le CEV fournissent les services de la circulation aérienne militaire.

Les organismes relevant de la DSNA peuvent, sous certaines conditions, fournir tout ou partie des services de la CAM[3].

3.3.1.2 Territorial application

The OAT rules can apply:

- *in the national airspace and in airspaces under French jurisdiction[2] to the aircraft mentioned above;*
- *outside the national airspace and in airspaces under French jurisdiction, only to aircraft under the Ministry of Defence authority, insofar as these rules do not go against the rules laid down by the Government under the authority of which the territory flown over is found.*

3.3.1.3 Purpose of military air traffic control services

The military air traffic control services are aimed at:

- *Preventing collisions between aircraft in flight;*
- *Regulating military air traffic;*
- *Providing the notices and information that are useful for executing flights safety and efficiently;*
- *Alerting the appropriate organisms when the aircraft need assistance of search and rescue organisms, and to provide the necessary assistance to these organisms;*
- *Providing assistance to any aircraft in flight requesting assistance.*

3.3.1.4 Subdivision of military air traffic control services

There are three military air traffic control services:

- *The control service;*
- *The flight information service;*
- *The alert and assistance service.*

3.3.1.5 Organisms in charge of providing OAT services

In the airspaces and on aerodromes under their responsibility, COMALAT, ALAVIA, the CFA and the CEV provide the military air traffic control services.

The organisms under DSNA can, under certain conditions, provide all or part of OAT services[3].

[2] Pour le survol des parties de la haute mer où l'Etat français a accepté, en vertu d'un accord régional de navigation aérienne, la responsabilité de la fourniture de services de la circulation aérienne, l'autorité ATS compétente dont il est question dans la présente Annexe est l'autorité appropriée désignée par l'État français chargé de fournir ces services.
[3] Conformément au CAC, article D 131-9.

[2] *To fly over the portions of high seas where the French Government has accepted, in virtue of a regional air navigation agreement, the responsibility to provide air traffic control services, the relevant ATS authority concerned by the present Annex is the appropriate authority designated by the French Government to provide these services.*
[3] *In accordance with the CAC, article D 131-9.*

GEN 3.5
Services Météorologiques
Meteorological services

3.5.1 Assistance météorologique de la Navigation Aérienne Militaire

3.5.1.1 But de l'assistance météorologique

L' assistance météorologique à la navigation aérienne militaire a pour objectif de contribuer à la sécurité, à la régularité, à l'efficacité de la navigation aérienne militaire et à la bonne exécution de la mission.

L' assistance météorologique à la navigation aérienne militaire est fournie aux aéronefs d'État, aux prestataires de services de la navigation aérienne militaire, aux centres militaires d'opérations et aux centres de coordination et de sauvetage :

a) dans l'espace aérien national et dans les espaces aériens placés sous juridiction française;

b) en dehors de l'espace aérien national et des espaces aériens placés sous juridiction française, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règles édictées par l'État sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

Elle peut également s'appliquer à tout aéronef en vol qui en fait la demande pour des raisons de sécurité.

3.5.1.2 Assistance avant le vol

La demande de l'équipage contient les éléments suivants :

- aérodrome de départ et heure de départ prévue ;
- destination et heure d'arrivée prévue ;
- route, zone et heures prévues ;
- aérodromes de dégagement ;
- niveaux de vol ;
- type de vol ;
- types de renseignements météorologiques demandés à l'intention d'un membre de l'équipage:
  documentation de vol et/ou exposé verbal ou consultation ;
- heures auxquelles l'exposé verbal, la consultation et/ou la documentation de vol sont nécessaires ;
- tout autre paramètre utile à la fourniture de l'assistance météorologique à la navigation aérienne militaire.

3.5.1 Meteorological assistance for Military Air Navigation

3.5.1.1 Purpose of meteorological assistance

Meteorological assistance for military air navigation is aimed at contributing to the safety, regularity, efficiency of military air navigation and to the correct execution of the mission.

Meteorological assistance for military air navigation is provided to Government aircraft, to military air navigation service providers, to the military operations centres and to the coordination and rescue centres:

a) in the national airspace and in the airspaces under French jurisdiction;

b) outside the national airspace and in airspaces under French jurisdiction, insofar as these rules do not go against the rules laid down by the Government under the authority of which the territory flown over is found.

It can also apply to aircraft in flight and requesting assistance for safety reasons.

3.5.1.2 Assistance before flight

The request made by the crew contains the following elements:

- *departure aerodrome and expected departure time;*
- *destination and expected arrival time;*
- *route, area and expected times;*
- *alternate aerodromes;*
- *flight levels;*
- *flight type;*
- *types of meteorological information requested intended for a crew member:*
  flight documentation and/or oral comments or consultation;
- *timings at which the oral comments, the consultation and/or the flight document are required;*
- *any other parameter useful for providing meteorological assistance for military air navigation.*

Le centre météorologique, fournit, avant le départ :

- ➢ un exposé verbal ou une consultation ;
- ➢ l'affichage des derniers renseignements météorologiques disponibles : METAR (METeorological Airport Report) et contiennent les éléments ci-après ;
  - a) identification du type de message d'observation ;
  - b) indicateur d'emplacement publié dans la Doc 7910 de l'OACI ;
  - c) heure de l'observation ;
  - d) identification d'un message d'observation automatisé ou manquant, s'il y a lieu ;
  - e) direction et vitesse du vent de surface ;
  - f) visibilité ;
  - g) portée visuelle de piste, s'il y a lieu ;
  - h) temps présent ;
  - i) nébulosité, type de nuages (uniquement pour les cumulo nimbus et cumulus bourgeonnants) et hauteur de la base des nuages ou, lorsqu'elle est mesurée, la visibilité verticale
  - j) température de l'air et température du point de rosée ;
  - k) QNH et, s'il y a lieu, QFE (le QFE n'est indiqué que dans les messages d'observations régulières et spéciales locales).
- ➢ la fourniture de la documentation de vol.

En règle générale, la documentation de vol comprend :

- ➢ une carte du temps significatif (TEMSI);
- ➢ des cartes prévues de vent et température en altitude pour le ou les niveaux isobares standards les mieux adaptés au vol considéré ;
- ➢ des prévisions d'aérodromes appropriées (TAF).

Un pilote ne doit jamais décoller sans avoir bien étudié la situation météorologique et son évolution, afin d'être en mesure d'interpréter en toute connaissance de cause les observations qu'il fait en cours de vol et les renseignements météorologiques qu'il reçoit.

Prior to departure, the meteorological centre provides:

- ➢ *an oral comment or a consultation;*
- ➢ *display of the latest meteorological information available: METAR (METeorological Airport Report), and contain the following elements;*
  - *a) identification of the type of observation message;*
  - *b) location indicator published in Doc 7910 of the ICAO;*
  - *c) observation time;*
  - *d) identification of an automated or missing observation message, if necessary;*
  - *e) surface wind direction and speed;*
  - *f) visibility;*
  - *g) runway visual range, if necessary;*
  - *h) present weather conditions;*
  - *i) cloud amount, type of clouds (only for cumulonimbus and towering cumulus) and height of base of clouds or the vertical visibility when measured;*
  - *j) air temperature and dew point temperature;*
  - *k) QNH and, if necessary, QFE (the QFE is only indicated in the regular observation and special local observation messages),*
- ➢ *supply of the flight documentation.*

The flight documentation generally includes:

- ➢ *a significant weather chart (TEMSI);*
- ➢ *scheduled wind and temperature charts in altitude for the standard isobar level(s) best adapted to the flight considered:*
- ➢ *appropriate aerodrome forecasts (TAF).*

A pilot must never take off without thoroughly studying the meteorological situation and its evolution, in order to be in a position to interpret, perfectly aware, the observations that he makes during flight and the meteorological information that he receives.

3.5.1.3 Assistance pendant le vol

Les renseignements qu'un aéronef peut recevoir en vol ne doivent être considérés que comme des recoupements, des précisions ou des rectifications de l'information météorologique reçue au départ. Ils ne sauraient la remplacer.

Les renseignements météorologiques susceptibles d'être reçus en vol (VOLMET) se divisent en deux catégories et peuvent être transmis par tout organisme rendant les services de la circulation aérienne militaire:

✈ Information «EN ROUTE»

Les renseignements obtenus par trafic radio :

- • sur initiative des services au sol, en diffusion continue ou non, et peuvent concerner :
  - ➢ les phénomènes météorologiques observés sur écran radar ou transmis par les pilotes en l'air (zones orageuses) et renseignements SIGMET disponibles (ligne de grains, forte turbulence, fort givrage) ;
  - ➢ tous les autres renseignements intéressant la sécurité des vols ;

A cette fin, le contrôle dispose des renseignements suivants de bulletins de prévisions détaillées donnant une image précise des conditions météorologiques régionales et de leur évolution ;

3.5.1.3 Assistance during flight

The information received by an aircraft in flight must not be considered as cross-checks, details or rectifications of the meteorological information received at the outset. They are not intended to replace it.

The meteorological information likely to be received in flight (VOLMET) are divided into two categories and can be transmitted by any organism providing military air traffic control services:

✈ *"EN ROUTE" information*

Information obtained via radio traffic:

- *• on the initiative of ground services, being broadcast perma nently or not, and can concern:*
  - ➢ *the meteorological phenomena observed on the radar screen or transmitted by the pilots in the air (thunderstorm areas, etc.) and SIGMET information available (squall lines, sever turbulence, high frost);*
  - ➢ *all the other information relative to flight safety;*

In this respect, the control has information based on detailed forecast bulletins giving a precise picture of the regional meteorological conditions and of their evolution;

Ces bulletins comportent les rubriques :

1) Situation générale :

Résumé succinct du temps actuel sur le secteur et son évolution dans les 09 heures à venir (traits significatifs).

2) Conditions météorologiques dans la zone de responsabilité :

- ➢ couches nuageuses (nébulosité, base, sommet) ;
- ➢ vents en altitude ;
- ➢ température en altitude ;
- ➢ altitude de la tropopause ;
- ➢ traînée de condensation ;
- ➢ phénomènes dangereux ;
- ➢ QNH CCT.

• sur demande du pilote peuvent être :

- ➢QNH CCT ;
- ➢conditions météorologiques ;

✈ Renseignements pour l'atterrissage

Ils comprennent :

- ➢ le vent en surface ainsi que, le cas échéant, les variations de la direction et les variations par rapport à la vitesse moyenne indiquée sous forme de valeurs maximales et mini males;
- ➢ la visibilité ou pour certains aérodromes la portée visuelle de piste ;
- ➢ les phénomènes de temps présents sur l'aérodrome de destination ou de dégagement, les restrictions ou d'interdic tion d'atterrissage ;
- ➢ la nébulosité et la hauteur de la base des couches nua geuses ;
- ➢ la valeur de la pression (QFE - QNH) ;
- ➢ le cas échéant, les renseignements suivants sont fournis :
  - température de l'air et du point de rosée ;
  - remarques en clair ou à l'aide d'abréviations normalisées permettant de mieux préciser les conditions météorolo giques existantes sur l'aérodrome et dans les aires d'ap proche et de montée au décollage ;
  - sur demande, une évolution prévue du temps.

These bulletins include the following sections:

1) General situation:

Short summary of the present weather on the sector and its evolution over the coming 09 hours (significant features).

2) Meteorological conditions in the area of responsibility:

- ➢ *layer clouds (cloud amount, base, summit);*
- ➢ *altitude winds;*
- ➢ *altitude temperature;*
- ➢ *tropopause altitude;*
- ➢ *condensation plume;*
- ➢ *dangerous phenomena;*
- ➢ *QNH CCT.*

• *on the pilot's request, these can be:*

- ➢*QNH CCT;*
- ➢*meteorological conditions;*

✈ *Information for landing*

They include:

➢ *the surface wind as well as, when necessary, the variations of the direction and the variations with respect to the average speed given in the form of maximum and minimum values;*

➢ *the visibility or, for certain aerodromes, the runway visual range;*

➢ *the weather phenomena present on the destination or alternate aerodrome, the restrictions or landing prohibition;*

➢ *the cloud among and the height of the base of layer clouds;*

➢ *the pressure value (QFE - QNH);*

➢ *the following information is provided whenever necessary:*

- *air temperature and dew point temperature;*
- *remarks in plain language or using standard abbreviat ions that best enable specifying the meteorological condi tions prevailing on the aerodrome and in the approach and take-off climb areas;*
- *on request, the expected changes in weather.*

3.5.2 Liste des stations météorologiques dont les messages sont diffusés aux fins de la CAM et détails sur leurs observations

3.5.2 List of meteorological stations broadcasting messages for OAT flights and details on their observations

Nom de la station Indicateur d'emplacement *Station name* *Location indicator*	Observations *Remarks*			Heures de service *Hours of service*	Message d'OBS *Obs message*	Rens Compl *Additional info*	Systèmes et lieu d'observation *Observation systems and location*
	H	h	S				
	1	2	3	4	5	6	7

Nom de la station et indicateur d'emplacement OACI, suivi de l'indication de l'existence de :

- Tableaux climatologiques d'aérodrome disponibles (1)
- Résumés climatologiques d'aérodrome disponibles (2)

Station name and ICAO location indicator, followed by indication of existence of :

- *Climatological tables of aerodromes available (1)*
- *Climatological summaries of aerodromes available (2)*

Téléphone et FAX

Telephone and FAX

Colonne 1 : H : Observations horaires.

Column 1 : H : Hourly observations.

Colonne 2 : h : Observations semi-horaires.

La mention «OCC» (occasionnel) appliquée aux observations H ou h d'une station signifie que cette station n'effectue d'observations H ou h que lorsque l'une ou toutes les conditions suivantes sont réalisées :

- Visibilité inférieure à 5000 mètres ;
- Nuages 5/8 ou plus, à base inférieure à 300 mètres ;
- Vent : vitesses moyennes et max. supérieures à 10 KT.

Column 2 : h: Half-hourly observations.

The indication "OCC" (occasional) applied to H or h observations of a station means that this stations does not issue H or h observations when one or all of the following conditions have occurred:

- *Visibility of less than 5000 metres;*
- *Clouds 5/8 or more, with lower base at 300 metres;*
- *Wind: average and maximum, greater than 10 KT.*

Colonne 3 : S : observations spéciales.

Column 3 : S: special observations.

Colonne 4 : Heures de service.

Column 4 : Service timings.

Colonne 5 et 6 : Types de messages d'observations météorologiques et renseignements complémentaires inclus

Colonne 5 : PL, METAR : messages abrégés en langage clair;

Colonne 6 : Renseignements complémentaires inclus :
- TEND : prévisions d'atterrissage de type tendance ;
- VWS : cisaillement vertical du vent.

Columns 5 and 6 : Types of meteorological observation messages and complementary information included

Column 5 : PL, METAR : messages abbreviated in plain language;

Column 6 : Complementary information included :
- *TEND: tendency type landing forecasts;*
- *VWS: vertical wind shear.*

Colonne 7 : Systèmes de mesure et lieu d'observation :
- T : température ;
- Td : température du point de rosée ;
- U : humidité ;
- SA : station automatique.

- Transmissomètre «ELECMA» : implique que les valeurs de la PVP sont généralement fournies :
  - par échelons de 25 mètres entre 75 et 200 mètres ;
  - par échelons de 50 mètres entre 200 et 800 mètres ;
  - par échelons de 100 mètres entre 800 et 1500 mètres.

- Télémètre à nuage (TNA) : domaine de mesures de TNA 1500, 30 à 1500 m.

Column 7 : Units of measure and observation location:
- *T : temperature;*
- *Td : dew point temperature;*
- *U : humidity;*
- *SA : automatic station.*

- *"ELECMA" transmissiometer: implies that RVR values are generally supplied:*
  - *per levels of 25 metres between 75 and 200 metres;*
  - *per levels of 50 metres between 200 and 800 metres;*
  - *per levels of 100 metres between 800 and 1500 metres.*

- *Cloud telemeter (TNA): TNA measurement range 1500, 30 to 1500 m.*

Nom de la station Indicateur d'emplacement *Station name* *Location indicator*		Observations *Remarks* H	h	S	Heures de service (HIV : + 1 h) *Hours of service* *(WIN : + 1h)*	Message d'OBS *Obs message*	Rens Compl *Add. info*	Systèmes et lieu d'observation *Observations systems and location*
		1	2	3	4	5	6	7
AMBERIEU En Bugey ☎ : 04.74.46.15.20	LFXA	X		X	LUN-VEN : 0345-1615 SAM-DIM-JF : 0345-1515 *MON-FRI: 0345-1615* *SAT-SUN-HOL: 0345-1515*	METAR		Anémomètre à coupelles. Station auto MIRIA 25. *Cup type wind speed indicator* *MIRIA 25 auto station*
AVORD ☎ : 02 48 68 40 20 FAX : 02 48 68 40 70	LFOA	X	X	X	OBS : H 24 PREVI : LUN-JEU : 0430-1700 VEN : 0530-1400 (fin activité aérienne) SAM-DIM-JF : fermée *FORECAST:* *MON-THU: 0430-1700* *FRI : 0530 -1400* *(end of air activity)* *SAT-SUN-HOL: closed*	METAR	TAF	Anémomètre à coupelles. Vent aéro et instantané. TNL à côté du glide. Télémesure T et Td. diffusomètre (visi) à côté du Glide. *Cup type wind speed indicator* *Aero and instantaneous wind.* *TNL next to glide.* *T and Td telemetry* *diffusometer (visi) next to Glide.*
BORDEAUX MERIGNAC	LFBD	X	X		H 24	METAR (et / *and* METAR AUTO occasionnel / *occasionally*) PL	TEND	Radar panoramique (intensité précipitation). Temps présent : capteur de temps présent Vent : aéronautique (moyen et max). RVR/Visibilité : 4 diffusomètres DF320 THR 23 (doublé), médian et THR05. Nuages : TNL (MM). SA doublée avec diffusion à la TWR. *Panoramic radar* *(precipitation intensity)* *Present weather: present weather sensor* *Wind: aeronautic (medium and max).* *RVR/Visibility: 4 diffusiometers DF320 THR 23 (doubled), median and THR05.* *Clouds: TNL (MM).* *Doubled SA with broadcasting from TWR.*
CAZAUX ☎ : PREVI / *FORECAST* : 05.57.15.51.20 poste / *ext.* 24128 - 05.57.15.50.52 - 811.120.5052 OBS : 05.57.15.51.20 poste / *ext.* 26217 - 811.120.4716	LFBC	X	X	X	HOR ATS *ATS SKED* *HNO : CMOA* *Outside ATS SKED : CMOA* *En cas de panne : Mont de Marsan* *In case of failure : Mont de Marsan*	METAR OBS d'ATT spécial *Special LDG Obs*	TEND	Vent : fréquence métrique. TNA. Télémesure T et U. Sation auto MIRIA 25. *Wind: metric frequency.* *TNA.* *T and U telemetry* *MIRIA 25 auto station.*
COGNAC CHATEAUBERNARD PREVI / *FORECAST* : base/poste *ext.* 26041 OBS : base/poste *ext.* 26042 FAX : 05.45.35.33.02	LFBG	X	X	X	0345-fermeture terrain *0345-closure of field*	METAR PL	TAF TEND	Anémomètre à coupelles TNL seuil piste 23 Diffusomètre et station auto MIRIA 25 *Cup type wind speed indicator* *TNL runway threshold 23* *Diffusiometer and MIRIA 25 auto station*
DAX SEYRESSE ☎ : 05.58.35.92.62 - 05.58.35.95.68	LFBY	X		X	LUN-JEU : 0445-1515 VEN : 0445-1315 *MON-THU: 0445-1515* *FRI: 0445-1315*	METAR	TAF court	Station auto MIRIA 25. TNA dans le parc à instruments. *MIRIA 25 auto station* *TNA in instrument park*
ETAIN ROUVRES ☎ : 03.29.87.82.37	LFQE				LUN-JEU : 0515-1515 VEN : 0515-1000 *MON-THU: 0515-1515* *FRI: 0515-1000*			Station automatique d'observation. *Automatic observation station*

(1) Tableaux climatologiques d'AD disponibles

(2) Résumés climatologiques d'AD disponibles

Nom de la station Indicateur d'emplacement *Station name* *Location indicator*		Observations *Remarks* H	h	S	Heures de service (ETE : - 1 h) *Hours of service* *(SUM -1h)*	Message d'OBS *Obs message*	Rens Compl *Add. info*	Systèmes et lieu d'observation *Observations systems and location*
		1	2	3	4	5	6	7
EVREUX FAUVILLE ☎ 02.32.62.13.93 (civ) - 811.105.2355 (mil)	LFOE	X	X	X	LUN-VEN : 0345 ou 1h30' avant ouverture - 1500 ou fermeture *MON-FRI: 0345 or 1h30' before opening - 1500 or closing* SAM-DIM-JF : 0345 ou 1h30' avant ouverture - 1200 ou fermeture *SAT-SUN-HOL: 0345 or 1h30' before opening - 1200 or closing*	METAR OBS MET	TAF	Station automatique MIRIA 25. TNL. Pylône anémométrique. Télémesure T et Td. Diffusomètre. *MIRIA 25 automatic station* *TNL.* *Anemometer mast.* *T and Td telemetry* *Diffusiometer.*
HYERES LE PALYVESTRE ☎ : 04.22.44.46.08 04.22.44.41.29	LFTH	X	X		***LUN-VEN : 05:30 à la fin des vols*** ***MON-FRI: 05:30 to the end of flights*** SAM-DIM-JF : du début des vols à la fin des vols *SAT-SUN-PH : from the beginning of flights to the end of flights*	PL METAR SYNOP	TEND TAF MAA	Anémomètres aux seuils 05, 23 et 31. Anémomètre 600 m de la croisée des pistes vers l'E. Vent instantané. TNA et 1diffusomètre à la croisée des pistes. 1 capteur de temps présent. Abri MET près de la TWR. T - TD - SA. Station auto OPALE. Wind speed indicators on thresholds 05, 23 and 31. Wind speed indicator at 600 m from crossing of runways towards E. Spot wind. TNA and 1 diffusometer at crossing of runways. 1 present weather sensor. MET shelter close to the TWR. T - TD - SA. OPALE auto station.
ISTRES LE TUBE ☎ : 04.42.41.81.25 poste / *ext.* 26614 04.42.89.93.01 (Marseille Provence : H24)	LFMI	X	X	X	H24 *H24*	METAR PL		Anémomètre à coupelles. Vent aéro et instantané. TNA dans le parc à instruments. Télémesure de T et Td. *Cup type wind speed indicator* *Aero and instantaneous wind.* *TNA in instrument park* *T and Td telemetry.*
LANDIVISIAU ☎ : 02.98.24.20.17 02.98.24.20.18	LFRJ	X	X	X	LUN-JEU : 0245-2115 *MON-THU : 0245-2115* VEN : 0245 - 1800 *FRI : 0245 - 1800* SAM-DIM-JF : HOR ATS *SAT-SUN-HOL : ATS SKED*	METAR	TEND TAF	Station auto MIRIA 25. Parc MTO au pied de la TWR : enregistreurs de t, Td et U (télémesure). 1 diffusomètre. 3 anémomètres à fq métrique (AD et seuils 08 et 26). 2 TNA en seuils 08 et 26. 3 diffusomètres. *MIRIA 25 auto station* *MTO park at base of TWR: t, Td and U recorders (telemetry).* *1 diffusometer.* *3 wind speed indicators with metric frequency* *(AD and thresholds 08 and 26).* *2 TNAs at thresholds 08 and 26.* *3 diffusometers.*
LANVEOC POULMIC ☎ : 02.98.23.32.25 FAX : 02.98.23.34.05	LFRL	X	X	X	0545-1500 et O/R 1 h hors WE et JF *0545-1500 et O/R 1 h exc WE and HOL*	PL METAR	TEND ou Semi hor (05/1600) TAF *TEND or Half-hourly (05/1600) TAF*	Anémomètre à coupelles. Entrée de piste 24 à gauche. SPEEDOMAX entrée de piste 24. *Cup type wind speed indicator* *Entry of runway 24 on left.* *SPEEDOMAX at entry of runway 24.*

(1) Tableaux climatologiques d'AD disponibles

(2) Résumés climatologiques d'AD disponibles

Nom de la station Indicateur d'emplacement *Station name* *Location indicator*		Observations *Remarks* H	h	S	Heures de service (ETE : - 1 h) *Hours of service* *(SUM -1h)*	Message d'OBS *Obs message*	Rens Compl *Add. info*	Systèmes et lieu d'observation *Observations systems and location*
		1	2	3	4	5	6	7
LE LUC LE CANNET ☎ : PREVI / *FORECAST*: 04.98.11.74.62 ligne téléphonique enregistrée / *recorded phone line* OBS : 04.98.11.74.61	LFMC	X		X	ETE : LUN-JEU : 0445-1800 VEN : 0445-1200 SAM-DIM-JF : NIL HIVER : LUN-JEU : 0545- 1800 VEN : 0545 - 1200 SAM-DIM- JF : NIL *SUM : MON-THU : 0445-1800* *FRI : 0445-1200* *SAT-SUN-HOL : NIL* *WIN : MON-THU : 0545- 1800* *FRI : 0545 - 1200* *SAT-SUN-HOL : NIL*	METAR		Girouette. Diffusiomètre. Anémomètre à coupelles. Télémesure de T et U. TNL. Abri météo, station auto Miria. *Vane. Diffusometer.* *Cup type wind speed indicator* *T and U telemetry.* *TNL. Meteo shelter, Miria auto station.*
LORIENT LANN BIHOUE ☎ : 02.97.12.90.31(MIL) FAX : 02.97.05.30.37	LFRH	X	X	X	HOR ATS *ATS SKED*	METAR PL	TAF	T - Td – U. Anémomètre - GIROUETTE – TNL. RVR par OBS du seuil et mi-piste. Transmissomètre. *T - Td – U.* *Wind speed indicator - VANE – TNL.* *RVR by OBS of threshold and of half-runway.* *Transmissiometer.*
LUXEUIL SAINT SAUVEUR ☎ : PREVI / *FORECAST*: 03.84.40.82.08 811.116.2508 OBS : 03.84.40.82.08 811.116.7208	LFSX	X	X	X	LUN-JEU : 0400-1530 ou fin des vols *MON-THU : 0400-1530 or end of flights* VEN : 0400-1300 *FRI : 0400-1300* sauf SAM-DIM-JF *exc SAT-SUN-HOL*	METAR		Station auto MIRIA 25. *MIRIA 25 auto station*
MONT DE MARSAN ☎ : PREVI / *FORECAST*: 05.58.46.76.00 poste *ext.* 22103 OBS : 05.58.46.79.14	LFBM	X	X	X	H24 *H24*	METAR SYNOP	TAF	Anémomètre à coupelles. TNA dans le parc à instruments. Température sous abri : + 45° à - 30°. *Cup type wind speed indicator* *TNA in instrument park* *Screen temperature: + 45° to - 30°.*
NANCY OCHEY ☎ : 03.57.80.68.04	LFSO				H24 *H24*	METAR SPENAT SPEMET	TAF	Vent milieu de piste. Télémesure T et Td. Abri METEO ou station auto MIRIA 25. Nuages entrée de piste Nord. Pression tour de contrôle. *Wind at runway centre* *T and Td telemetry* *METEO shelter or MIRIA 25 auto station.* *Clouds at entry of North runway.* *Control tower pressure.*
ORANGE CARITAT ☎ : 04.90.11.56.63 04.90.11.55.64	LFMO	X	X	X	H24 PREVI : 0400-fin des vols *OBS: H24* *FORECAST: 0400-end of flights*	METAR PL	TAF	T – Td.
ORLEANS BRICY ☎ : 02.38.42.66.46 811.123.2102	LFOJ	X	X	X	LUN-JEU : 0400-1515 *MON-THU : 0400-1515* VEN : 0400-1315 *FRI : 0400-1315* SAM-DIM-JF : fermé *SAT-SUN-HOL : closed*	METAR SNOWTAM	TEND TAF	Station auto MIRIA 25. TNA. *MIRIA 25 auto station* *TNA.*

(1) Tableaux climatologiques d'AD disponibles

(2) Résumés climatologiques d'AD disponibles

Nom de la station Indicateur d'emplacement *Station name* *Location indicator*		Observations *Remarks* H	h	S	Heures de service (ETE : - 1 h) *Hours of service* *(SUM -1h)*	Message d'OBS *Obs message*	Rens Compl *Add. info*	Systèmes et lieu d'observation *Observations systems and location*
1		2	3	4	5	6	7	
PHALSBOURG BOURSCHEID ☎ : 03.87.25.21.62	LFQP				LUN-JEU : 0515-1500 *MON-THU : 0515-1500* VEN : 0515-1030 *FRI : 0515-1030* SAM-DIM-JF : O/R le dernier JO avant 1000 Activation sur alerte 45 min avant décollage sur PN dernier JO avant 1000 *SAT-SUN-HOL : O/R the last working day before 1000* *Open 45 min before tkoff with prior notice on the last working day before 1000*			Station auto d'observation. *Automatic observation station.*
ROMORANTIN PRUNIERS ☎ : 02.54.76.04.60 poste/*extension* 2217	LFYR				0345-1515			
SAINT DIZIER ROBINSON ☎ : 03.51.73.10.09 (CIV) - 863 113 1414 (MIL)	LFSI	X	X	X	OBS / PREVI : 0445-1620 (UTC HIVER) ou fin des vols *OBS /FORECAST : 0445-1620 (WINTER UTC) or end of flights*	METAR	TAF	Anémomètre à coupelles (fréq métrique). Vent aéro. Télémètre de nuages dans le parc à instruments. Télémesure T, U et TD. *Cup type wind speed indicator (metric frequency).* *Aeronautic wind.* *Cloud telemeter in instrument park.* *T, U and TD telemetry*
SALON ☎ : OBS : - 04.90.17.84.09 (direct) - 04.90.17.80.00 poste *ext.* 28409 PREVI / *FORECAST* : 04.90.17.80.00 poste /*ext.* 22951	LFMY	X	X	X	0345-1515 SAM-DIM-JF : 1 h avant HED/ HEA *SAT-SUN-HOL : 1 h before ETOT/ETA*	METAR	TAF	Anémomètre à coupelles. Télémètre de nuages. Télémesure T et U. Station automatique MIRIA 25. Diffusomètre. *Cup type wind speed indicator* *Cloud telemeter.* *T and U telemetry* *MIRIA 25 automatic station* *Diffusiometer.*
SOLENZARA ☎ : OBS : 04.95.56.84.44 poste/*ext.* 23805 PREVI / *FORECAST*: 04.95.56.84.44 poste/*ext.* 22623-24615	LFKS	X	X	X	LUN-JEU : 0445-1515 (fin VDN) *MON-THU : 0445-1515 (end of night flights))* VEN : 0445-0945 (fin d'activité) *FRI : 0445-0945 (end of activity)*	METAR PL		Anémomètre à coupelles. Vent aéro et instantané. Télémètre à nuages. *Cup type wind speed indicator* *Aero and instantaneous wind.* *Cloud telemeter.*
VILLACOUBLAY VELIZY ☎ : 01.46.32.29.98 01.45.07.32.41 811.107.2204	LFPV	X	X	X	H24	METAR PL	TEND TAF	Anémomètre à coupelles. Vent aéro et instantané. TNA dans le parc à instruments. 2 transmissomètres SAPE. *Cup type wind speed indicator* *Aero and instantaneous wind.* *TNA in instrument park* *2 SAPE transmissiometers.*

(1) Tableaux climatologiques d'AD disponibles
Climatological tables of ADs available

(2) Résumés climatologiques d'AD disponibles
Climatological summaries of ADs available

(*) SMA : Sation météorologique air
SMA: Air meteorological station

CDM : Centre Départemental météorologique
CDM: Departmental Meteorological Centre

GEN 3.6
Recherche et sauvetage
Search and rescue

3.6.1 Le service d'alerte et d'assistance

3.6.1.1 Mise en oeuvre du service d'alerte et d'assistance

a) Bénéficiaires

Le service d'alerte et d'assistance est assuré :

- A tous les aéronefs auxquels est rendu le service du contrôle de la circulation aérienne ;
- A tout autre aéronef ayant communiqué un plan de vol ;
- A tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite ;
- A tout aéronef n'ayant pas communiqué de plan de vol, lorsqu'un organisme de la circulation aérienne estime qu'il possède suffisamment d'éléments lui permettant de douter de la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants.

b) L'assistance

L'assistance a pour but d'aider à la conduite d'un aéronef en difficulté.

Elle est assurée aux aéronefs évoluant selon les règles de la CAM dont les difficultés sont signalées à un organisme de la CAM.

L'assistance au profit d'aéronef évoluant selon les règles de la CAG qui se signale en difficulté est effectuée dans le cadre de l'assistance à personne en danger.

3.6.1.2 Définition des phases d'urgence

Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes des services de la circulation aérienne militaire alertent l'ARCC Lyon dès qu'un aéronef est considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :

a) Phase d'incertitude (INCERFA) :

- Lorsque aucune communication n'a été reçue d'un aéronef dans les 30 minutes qui suivent l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse de communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première ; ou
- Lorsqu'un aéronef n'arrive pas dans les 30 minutes qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes des services de la circulation aérienne ou la dernière heure d'arrivée prévue calculée par ces organismes, si cette dernière heure est postérieure à la première.

b) Phase d'alerte (ALERFA) :

- Lorsque, après la phase d'incertitude, les tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements à d'autres sources appropriées n'ont apporté aucune information sur l'aéronef ; ou

3.6.1 Alert and assistance service

3.6.1.1 Alert and assistance service implementation

a) Beneficiaries

The alert and assistance service is provided:

- *To all aircraft to which the air traffic control service is provided;*
- *To any other aircraft having communicated a flight plan;*
- *To any aircraft that is known or believed to be the object of an unlawful intervention;*
- *To any aircraft not having communicated a flight plan, when an air traffic control organism estimates that it has sufficient elements to have a doubt on the safety of the aircraft or of its occupants.*

b) Assistance

Assistance is aimed at helping in the control of an aircraft in difficulty.

It is provided to aircraft flying along OAT rules whose difficulties are reported to a military air traffic organism.

An aircraft flying along OAT rules that reports being in difficulty, is assisted as part of assistance to a person in danger situation.

3.6.1.2 Definition of emergency phases

Without prejudice to other circumstances that can justify such a measure, the organisms providing military air traffic control services alert the Lyon ARCC as soon as an aircraft is considered to be in difficulty, in the following cases :

a) Uncertainty phase (INCERFA):

- *When no communication was received from an aircraft within the 30 minutes following the time at which a communication should have been received or at the time at which the first attempt to communicate with this aircraft was unsuccessful, if this latter time is prior to the first; or*
- *When an aircraft does not land within 30 minutes following the last scheduled arrival time notified to the air traffic control organisms or the last scheduled arrival time calculated by these organisms, if this latter time is after the first.*

b) Alert phase (ALERFA):

- *After the uncertainty phase, when attempts to set up communication with the aircraft or requests for information to other appropriate sources did not give any information on the aircraft; or*

- Lorsqu'un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir n'atterrit pas dans les 5 minutes qui suivent l'heure prévue d'atterrissage et qu'il n'a pas été établi de nouvelle communication avec l'aéronef ; ou
- Lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis, sans que, toutefois, l'éventualité d'un atterissage forcé soit probable
- Lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

c) Phase de détresse (DETRESFA) :

- Lorsque, après la phase d'alerte, l'échec de nouvelles tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef et de nouvelles demandes de renseignements plus largement diffusées indiquent que l'aéronef est probablement en détresse ; ou
- Lorsque l'on estime que l'aéronef a épuisé son carburant ou que la quantité qui lui reste est insuffisante pour lui permettre de se poser en lieu sûr ; ou
- Lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis au point qu'un atterrissage forcé est probable ; ou
- Lorsque l'on a été informé ou qu'il est à peu près certain que l'aéronef a effectué un atterrissage forcé ou est sur le point de le faire,

3.6.2 La procédure d'alerte

3.6.2.1 Procédures de déclenchement

Les phases d'urgence sont proposées ou déclenchées à la suite :

- de la connaissance d'un accident ;
- de la réception :
  - d'un message de détresse, d'urgence ou de demande d'assitance;
  - d'un signal de détresse ou d'urgence ;
- du manque d'information sur un aéronef.

a) Déclenchement suite à la connaissance d'un accident

Tout organisme ayant connaissance d'un accident déclenche directement la phase de détresse «DETRESFA»

b) Déclenchement suite à la réception d'un message ou d'un signal d'urgence ou de détresse

Les phases d'urgence sont proposées ou déclenchées par l'organisme ayant reçu un message ou un signal d'urgence ou de détresse.

Pour un aéronef en CAG, les phases d'urgence sont déclenchées par le CRNA sur proposition de l'organisme CAM avec en copie l'ARCC Lyon

Lorsqu'il y a doute sur le type de circulation auquel appartient l'aéronef, les procédures de déclenchement CAM sont utilisées, le CRNA est destinataire, pour information, des messages correspondants.

La réception d'un message ou d'un signal d'urgence entraîne le déclenchement d'une phase d'alerte «ALERFA» suivi en cas d'évolution défavorable d'une assistance, d'une phase de détresse «DETRESFA» déclenchée par l'organisme dirigeant l'assistance.

La réception d'une balise de détresse entraine le déclenchement d'une phase «ALERFA».

- *When an aircraft that was authorised to land did not land within 5 minutes following the scheduled landing time and no fresh communication was set up with the aircraft; or*
- *When the information received show that aircraft operation is compromised, without, however, the possibility of a forced landing is probable,*
- *When an aircraft is know or believed to be the object of an unlawful intervention.*

c) Distress phase (DETRESFA):

- *After the alert phase, when fresh attempts to set up communication with the aircraft are unsuccessful and fresh requests for information, more widely broadcast, indicate that the aircraft is probably in distress; or*
- *When it is estimated that the aircraft has depleted its fuel or that the remaining amount is insufficient for it to land in a safe location; or*
- *When the information received show that aircraft operation is compromised to the point that forced landing is probable; or*
- *When it was known or when it is almost certain that the aircraft had made a forced landing or is on the point of doing so,*

3.6.2 Alert procedure

3.6.2.1 Triggering procedures

The emergency phases are proposed or triggered following:

- *the knowledge of an accident;*
- *reception:*
  - *of a distress, emergency or assistance request message;*
  - *of a distress or emergency signal;*
- *of a lack of information on an aircraft.*

a) Triggering following knowledge of an accident

Any organism having the knowledge of an accident immediately triggers the distress phase "DETRESFA"

b) Triggering following reception of an emergency or distress message or signal

The emergency phases are proposed or triggered by the organism having received an emergency or distress message or signal.

For an aircraft under GAT, the emergency phases are triggered by the CRNA the proposal is sent by the military air traffic organism with a copy to the Lyon ARCC.

In case of doubt on the type of traffic to which the aircraft belongs, the OAT triggering procedures are used, the CRNA is the addressee, for information, of the corresponding messages.

The reception of an emergency signal or message triggers an alert phase "ALERFA" and, in case of an unfavourable evolution of an assistance operation, is followed by a distress phase "DETRESFA" triggered by the assistance organsim.

The reception of a distress beacon triggers an alert phase "ALERFA".

La réception d'un message ou d'un signal de détresse entraîne le déclenchement d'une phase de détresse «DETRESFA».

c) Déclenchement suite à un manque d'information

Les phases d'urgence sont déclenchées à la suite du manque d'information sur un aéronef en CAM dans les conditions suivantes :

The reception of a distress message or signal triggers a distress phase "DETRESFA".

c) Triggering following a lack of information

The emergency phases are triggered following a lack of information on an aircraft under CAM, in the following conditions:

			INCERFA	ALERFA	DETRESFA
TOUS LES VOLS ***ALL THE FLIGHTS***	Signal de détresse *Distress signal* Mayday - SOS - A7700		-	-	H + 5
	Signal d'urgence *Emergency signal* Panne - panne - XXX *Pan - Pan - XXX* RBDA *Emergency beacon*		-	H + 5	selon les circonstances *according to the circumstances*
	Intervention illicite - A7500 *Unlawful interference - A7500*		-	H + 5	selon les circonstances *according to the circumstances*
	Perte simultanée de contact radio (si obligatoire) et radar *Simultaneous loss of radio (if mandatory) and radar contact.*		-	H + 5	H + 10
	Perte de contact radio en approche et dans la circulation d'aérodrome *Loss of radio contact during approach and in the aerodrome traffic*		-	H + 5	H + 10
	Absence de contact radio en sortie de la circulation d'aérodrome *Absence of radio contact during exit from aerodrome traffic*		H + 10	H + 20	H + 30
VOLS CONTROLÉS ***CONTROLLED FLIGHTS***	Perte de contact radio *Loss of radio contact*		H + 10	H + 20	H + 30
VOLS NON CONTROLÉS ***NON CONTROLLED FLIGHTS***	Avec plan de vol *With flight plan*	Absence de contact radio si obligatoire *Absence of radio contact if mandatory*	H + 30	H + 60	H + 90
		Retard à l'arrivée *Delay on arrival*	H + 30	H + 60	H + 90
	Sans plan de vol *Without flight plan*		selon les circonstances *according to the circumstances*		

3.6.2.2 Messages de détresse ou d'urgence émis par un aéronef en difficulté (ou par un aéronef témoin)

Fréquences :

- fréquence de contrôle (cas de l'aéronef astreint à un compte rendu radio ou à une liaison avec un organisme de contrôle) ;
- fréquence de détresse : 121.5 MHz ou 243 MHz veillées 24h sur 24 par les centres de contrôle MIL ;
- toute autre fréquence veillée par une station terrestre, maritime, radio goniométrique, radar, etc.

Contexture : le message comporte dans l'ordre les éléments suivants :

DÉTRESSE	*DISTRESS*
MAYDAY – MAYDAY – MAYDAY (phonie) SOS – SOS – SOS (graphie) Indicatif de l'ACFT (répété 3 fois)	*MAYDAY – MAYDAY – MAYDAY (voice)* *SOS – SOS – SOS (signal)* *ACFT call sign (repeated 3 times)*
URGENCE	*EMERGENCY*
PAN – PAN – PAN (phonie) XXX – XXX – XXX (graphie) Indicatif de l'ACFT (répété 3 fois)	*PAN – PAN – PAN (voice)* *XXX – XXX – XXX (signal)* *ACFT call sign (repeated 3 times)*

- nature du danger ou d'urgence :
- tous renseignements (position, route, météorologie, autonomie, intention du commandant de bord) susceptibles de faciliter éventuellement les recherches;
- le cas échéant, nature de l'assistance demandée.

3.6.2.2 Distress or emergency messages transmitted by an aircraft in difficulty (or by a witness aircraft)

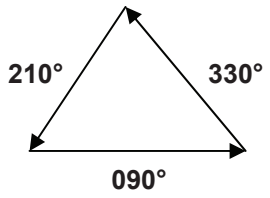
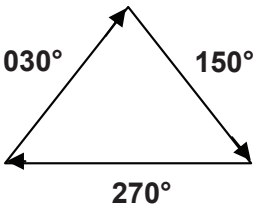
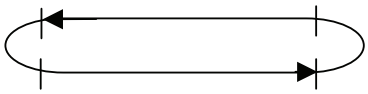
Frequencies:

- *control frequency (case of aircraft required report over the radio or over a link with a control organism);*
- *distress frequency: 121.5 MHz or 243 MHz monitored over 24h by the MIL control centres;*
- *any other frequency monitored by a ground, naval station, direction finding radio, radar, etc.*

Context: the message contains the following elements, in order:

- *nature of the danger or emergency case :*
- *any information (position, route, meteorology, autonomy, intention of on-board duty officer) likely to facilitate search;*
- *if necessary, the type of assistance requested.*

3.6.2.3 Signaux de détresse ou d'urgence émis par un aéronef en difficulté
Distress or emergency signals transmitted by an aircraft in difficulty

	SIGNAL	SIGNIFICATION / *SIGNIFICANCE*
MANOEUVRES	Triangle à gauche / *Left triangle*  Caps suivis pendant - 1 min pour les aéronefs à réaction - 2 min pour les aéronefs conventionnels *Headings followed for* *- 1 minute for jet-engine aircraft* *- 2 minutes for conventional aircraft*	Signal de détresseAéronef en CAM en panne radio totale. *Distress signalAircraft under CAM with complete radio failure.*
	Triangle à droite / *Right triangle*  Caps suivis pendant - 1 minute pour les aéronefs à réaction - 2 minutes pour aéronefs conventionnels *Headings followed for* *- 1 minute for jet-engine aircraft* *- 2 minutes for conventional aircraft*	Signal de détresse pouvant être émis par des aéronefs étrangers en CAM en panne d'émission en IMC ou VMC (cf STANAG 3530) *Distress signal that can be transmitted by foreign aircraft under CAM with IMC or VMC transmission failure (cf. STANAG 3530)*
	Hippodrome à gauche / *Left racetrack*  Caps au choix du pilote suivis pendant 5 min *Headings chosen by the pilot and followed for 5 minutes*	Signal de détresse si . couplé avec IFF/SIF 3/A 7700 EMERGENCY . effectué à la suite de deux triangles à gauche Aéronefs en CAM en attente d'assistance en vol (interception - escorte) *Distress signal if* *. coupled with IFF/SIF 3/A 7700 EMERGENCY* *. made after two left triangles* *Aircraft under OAT awaiting in-flight assistance (interception - escort)*
IFF / SIF	EMERGENCY (mode 3A code 7700)	Signal de détresse. Un aéronef en CAG ou en CAM court un danger grave et imminent et a besoin d'une aide immédiate. *Distress signal.* *An aircraft under GAT or OAT is in serious and imminent danger and needs immediate assistance.*
	Mode 3/A code 7600	Signal d'urgence. - Un aéronef en CAG est en panne d'émission radio, - Un aéronef en CAM est en panne radio mais peut rejoindre sa destination sans assistance (Voir chap. ENR 1.1-4 MIL). *Emergency signal.* *- An aircraft under GAT with radio transmission failure,* *- An aircraft under OAT with radio failure but can reachits destination without assistance (See chap.ENR 1.1-4 MIL)*
	Mode 3/A code 7500	Signal de détresse. Un aéronef en CAG ou en CAM est l'objet d'une intervention illicite. *Distress signal.* *An aircraft under GAT or OAT is the subject of an unlawful intervention.*

3.6.2.4. Messages de proposition/déclenchement ou clôture de phase d'urgence

Ces messages ont pour objet de proposer, déclencher, ou clôturer une phase d'urgence. Ils sont également utilisés pour fournir des informations complémentaires sur une phase d'urgence.

3.6.2.4.1. Les messages

Sont destinataires des messages de phase d'urgence (par voie téléphonique et télégraphique) :

Pour action

L'ARCC de Lyon

Pour information

- le CAPCODA à LYON ;
- le département SAR à PARIS ;
- FMCC SARSAT à TOULOUSE ;
- le CMCC, OCCD auquel est rattaché l'organisme qui a déclenché l'alerte ;
- le SIV, CRNA de la FIR concernée ;
- l'aérodrome d'arrivée, à défaut celui de départ ;
- tout organisme de contrôle intéressé par le vol.

3.6.2.4.2. Contexture des messages

Les messages sont rédigés conformément aux prescriptions suivantes

Les différentes rubriques étant numérotées de 1 à 9.

- DESTINATAIRES, deux listes (pour action et pour info) numérotées 1 et 2 étant établies

1. servis par les réseaux militaires français ;
2. servis par le RSFTA (civils, militaires étrangers en particulier).

Nota : les destinataires «2» ne connaissent pas la liste des destinataires «1» excepté si ces derniers sont cités dans le texte après «POUR».

- NUMERO du message ;

- OBJET : INCERFA ou ALERFA ou DETRESFA, précédé de PROPOSITION (pour un aéronef en CAG) ou FIN le cas échéant ;

- RÉFÉRENCE le cas échéant ;

- POUR éventuellement (voir nota ci-dessus)

3. NATURE DU CAS D'URGENCE ;
4. NR PLN - Nombre et type d'aéronefs - indicatif OPS ou international - type de vol CAG (VFR ou IFR) et/ou CAM (I, T, V) - points de départ et de destination - heure de décollage - autonomie - équipement radio - Nombre personnes à bord - unité d'affectation de l'aéronef ;
5. DERNIÈRE COMMUNICATION, heure, RECUE par, sur la fréquence ;
6. DERNIÈRE POSITION CONNUE, lieu, heure, établi par ;
7. COULEURS (Nation) - SIGNES DISTINCTIFS ;

3.6.2.4. Proposal/triggering messages or ending of emergency phase

These messages are aimed at proposing, triggering or ending an emergency phase. They are also used to supply complementary information on an emergency phase.

3.6.2.4.1. Messages

The addresses of emergency phase messages (telephone or telegraph) are:

For action

The Lyon ARCC

For information

- *the CAPCODA in LYON;*
- *the SAR department in PARIS;*
- *FMCC SARSAT in TOULOUSE;*
- *the CMCC, OCCD to which the organism triggering the alert is attached;*
- *the FIS, CRNA of the concerned FIR;*
- *the arrival aerodrome, or otherwise the departure aerodrome;*
- *any control organism concerned by the flight.*

3.6.2.4.2. Context of messages

The messages are drafted according to the following prescriptions:

The different sections are numbered from 1 to 9.

- ADDRESSEES, two lists (for action and for info) numbered 1 and 2 are drafted:

1. *served by the French military networks;*
2. *served by the RSFTA (civilian, foreign military in particular).*

Note: the addressees "2" are not aware of the list of addressees "1" except if the latter are mentioned in the text after "FOR".

- NUMBER of the message;

- SUBJECT: INCERFA or ALERFA or DETRESFA, preceded by PROPOSAL (for a GAT flight) or END if necessary;

- REFERENCE if necessary;

- FOR if necessary (see note above)

3. *NATURE OF EMERGENCY CASE:*
4. *NR PLN - Number and type of aircraft - OPS or international call sign - type of GAT flight (VFR or IFR) and/or OAT flight (I, T, V) - points of departure and destination - take-off time - autonomy - radio equipment - Number of persons on board - assignment unit of the aircraft;*
5. *LAST COMMUNICATION, time, RECEIVED by, on the frequency;*
6. *LAST POSITION KNOWN, location, time, drafted by;*
7. *COLOURS (Nation) - DISTINCTIVE SIGNS;*

8. MESURES DÉJÀ PRISES - Organismes SAMAR - SATER alertés - etc. ;

9. RENSEIGNEMENTS :

- Equipements de secours à bord (fréquence radio) ;
- Armement à bord : précautions à prendre, etc.…

Cases à remplir :

- ✈ INCERFA : 4, 5 et/ou 6 ;
- ✈ ALERFA : 3, 4, 5, 6, 8 ;
- ✈ DETRESFA : Toutes cases ;
- ✈ FIN : 4 (indicatif) et 5 ou 9 (motif).

3.6.2.5. Mesures à prendre lorsque l'alerte est déclenchée

3.6.2.5.1 Par l'organisme qui déclenche les phases d'urgence

L'organisme responsable adresse dans le délai prévu le message de déclenchement de la phase d'urgence

L'organisme responsable du déclenchement :

- ✈ notifie, si possible, au pilote la phase déclenchée à son profit,
- ✈ poursuit le recueil des renseignements en liaison avec l'ARCC de Lyon.
- ✈ se fait préciser par l'unité d'appartenance le nombre de personne à bord, les signes distinctifs de l'aéronef, couleurs et tous renseignements complémentaires ;
- ✈ se procure les renseignements inscrits au plan de vol concernant les équipements de secours emportés par l'aéronef ;
- ✈ notifie, si possible, au pilote la phase déclenchée à son profit ;
- ✈ poursuit le recueil de renseignements en liaison avec l'ARCC Lyon ;
- ✈ avise les aéronefs en vol de la phase d'alerte -ALERFA- déclenchée et leur demande éventuellement de fournir un renseignement ou une assistance immédiate (relais radio, escorte, consignes...) ;
- ✈ provoque la mise en oeuvre des moyens d'assistance en vol.

Lorsque cet organisme est un contrôle local d'aérodrome ou un porte-aéronefs :

- ✈ il met immédiatement en alerte :
  - ➢ les moyens de sécurité conformément aux consignes locales ;
  - ➢ éventuellement l'organisme de secours se trouvant sur l'aérodrome ou le porte-aéronefs (ou sur un aérodrome ou un porte-aéronefs associé);
- ✈ il prend parmi les mesures générales indiquées ci-dessus celles qui sont adaptées à la situation.

8. MEASURES ALREADY TAKEN - SAMAR - SATER organisms alerted - etc.;

9. INFORMATION:

- Emergency equipment on board (radio frequency);
- Weapons on board: precautions to be taken, etc.

Boxes to be filled:

- ✈ *INCERFA: 4, 5 and/or 6;*
- ✈ *ALERFA: 3, 4, 5, 6, 8;*
- ✈ *DETRESFA: All boxes;*
- ✈ *END: 4 (call sign) and 5 or 9 (reason).*

3.6.2.5. Measures to be taken when the alert is triggered

3.6.2.5.1 By the organism triggering the emergency phase

The organism in charge sends the emergency phase triggering message within the scheduled delay

The organism in charge of triggering:

- ✈ *notifies, if possible, the pilot that the phase has been triggered to his benefit,*
- ✈ *continues to collect information connected with the Lyon ARCC.*
- ✈ *gets detailed information from the attachment unit on the number of persons on board, the distinctive signs of the aircraft, the colours and any complementary information;*
- ✈ *procures the information entered in the flight plan on the emergency equipment carried by the aircraft;*
- ✈ *notifies, if possible, the pilot that the phase bas been triggered to his benefit;*
- ✈ *continues to collect information connected with the Lyon ARCC;*
- ✈ *informs the aircraft in flight on the alert phase -ALERFA- triggered and asks them, if possible, to provide information or to carry out immediate assistance (radio relay, escort, instructions, etc.)*
- ✈ *initiates the implementation of in-flight assistance facilities.*

When this organism is a local aerodrome control or an aircraft carrier:

- ✈ *it immediately alerts:*
  - ➢ *the safety facilities in accordance with local instructions;*
  - ➢ *if possible, the emergency organism on the erodrome or on the aircraft carrier (or on a associated aerodrome or aircraft carrier);*
- ✈ *takes, from among the general measures indicated above, those that are adapted to the situation.*

3.6.2.5.2. Par les organismes qui reçoivent le message de phase d'urgence pour information ou pour action

Tout destinataire pour information d'un message de phase d'urgence doit fournir immédiatement et spontanément à l'ARCC Lyon tous les renseignements qu'il peut détenir sur l'aéronef en cause ou sur l'exécution du vol.

La formule du message de phase d'urgence est utilisée pour la transmission de ces renseignements sous le titre «informations complémentaires».

3.6.3. Procédure d'assistance

3.6.3.1. Généralités

Les pilotes et les organismes de contrôle sont amenés à opérer une distinction entre une situation simplement préoccupante (état d'urgence) et une situation justifiant une assistance immédiate (état de détresse).

Un aéronef est en état d'urgence lorsque sa sécurité ou celle d'une personne se trouvant à bord est menacée sans qu'une assistance immédiate lui soit nécessaire. L'état d'urgence entraîne le déclenchement de la phase d'alerte - ALERFA -.
L'opération d'assistance n'est engagée que sur demande du pilote.

Un aéronef est en état de détresse lorsqu'il court un danger grave et/ou imminent et qu'une assistance immédiate lui est nécessaire. L'état de détresse entraîne le déclenchement de la phase de détresse - DETRESFA -. L'opération d'assistance est engagée immédiatement.

3.6.3.2. Message de demande d'assistance

Fréquences : identiques à celles utilisées pour la transmission du message de détresse ou d'urgence.

Contexture : le message permet au commandant de bord de préciser l'aide sollicitée :

- NAVAID : aide à la navigation ou aide radio ;
- INTERCEPTION-AIR : interception (pour inspection du train par exemple) ;
- ESCORT-AIR : escorte (pour accompagnement lors de la traversée d'une couche nuageuse par exemple).

NOTA : Si l'état qui a motivé la transmission d'un message prend fin, les centres de contrôle déjà alertés sont prévenus sur les mêmes fréquences.

3.6.2.5.2. By organisms receiving the emergency message for information or for action

Any addressee receiving an emergency phase message for information must immediately and spontaneously provide the ARCC Lyon with all information it may have on the aicraft in cause or on the execution of the flight.

The formula of the emergency phase message is used to convey these information details under the heading "complementary information".

3.6.3. Assistance procedure

3.6.3.1. General

The pilots and control organisms are required to distinguish between a situation that is simply disquieting (state of emergency) and a situation justifying immediate assistance (state of distress).

An aircraft is in state of emergency when its safety ort that of a person on board is threatened if no immediate assistance is provided. The state of emergency triggers the alert phase - ALERFA -.
The assistance operation is engaged only when requested by the pilot.

An aircraft in a state of distress runs a serious and/or an imminent danger and requires immediate assistance. The state of distress triggers the distress phase - DETRESFA -. The assistance operation is engaged immediately.

3.6.3.2. Assistance request message

Frequencies: same as those used for transmitting the distress or emergency message.

Context: the message enables the aircraft commander to specify the assistance solicited:

- *NAVAID: navigation aid or radio aid;*
- *INTERCEPTION-AIR: interception (for inspecting the landing gear for instance);*
- *ESCORT-AIR: escort (for accompaniment when crossing a cloud layer for instance).*

NOTE: If the state that motivated message transmission ends, the control centres that were already alerted are informed of this on the same frequencies.

3.6.3.3. Opérations d'assistance

L'assistance consiste à entreprendre les opérations suivantes :

a) Communiquer à l'aéronef assisté, avec ou sans le concours d'un autre aéronef, des éléments nécessaires à la poursuite ou à l'interruption du vol en l'aidant à effectuer certaines manœuvres :

- transmission de renseignements relatifs à la sécurité et de consignes appropriées : météorologie, aides à la navigation, altitude de sécurité, utilisation de manuels de procédures de secours, etc...
- localisation, suivie éventuellement de guidage, quel que soit le type d'espace.

b) Faire intercepter l'aéronef assisté par un autre aéronef et le cas échéant le faire assister jusqu'à l'atterrissage en un lieu choisi ou imposé par les circonstances.
Ces opérations sont exécutées en totalité ou en partie suivant l'évolution de la situation de détresse ou d'urgence.

c) Hormis le cas de force majeure, l'assistance n'est interrompue qu'à la demande du pilote assisté ou lorsque l'assistance a été menée à son terme.

d) L'opération d'assistance étant susceptible de se transformer en opération SAR, l'ARCC Lyon est tenu informé du déroulement de l'opération.

3.6.3.3. Assistance operations

Assistance consists in undertaking the following operations:

a) Communicate to the assisted aircraft, with or without the participation of another aircraft, the elements needed to continue or to interrupt the flight by helping it to execute certain manoeuvres :

- *transmission of safety-related information and appropriate instructions : meteorology, navigation aids, safety altitude, use of emergency procedure manuals, etc ...*
- *localisation, followed by guidance if necessary, regardless of the type of space.*

b) Get the assisted aircraft intercepted by another aircraft and, if necessary, assit it up to landing in a selected location or imposed by circumstances.
These operations are fully or partially executed according to the evolution of the distress or emergency situation.

c) Apart from a case of fortuitous event, assistance is interrupted only when the pilot requests it or when assistance was conducted up to its term.

d) Since the assistance operation can be transformed into a SAR operation, the Lyon ARCC is kept informed operations being conducted.

3.6.4. Conduite à tenir

3.6.4.1 Conduite à tenir par le pilote pour obtenir une assistance

Pour obtenir une assistance le pilote applique les procédures suivantes :

3.6.4.1.1 Si le contact radio bilatéral AIR/SOL est maintenu :

- aéronef en état d'urgence : le pilote émet un message d'urgence complété par un message de demande d'assistance;
- aéronef en état de détresse : le pilote émet un signal de détresse en branchant l'IFF/SIF sur 3/A 7700 EMERGENCY et un message de détresse complété par un message de demande d'assistance.

3.6.4.1.2 Si le contact radio bilatéral AIR/SOL n'est pas établi :

Le pilote applique la procédure définie en cas d'interruption des moyens de radiocommunication (cf. Emploi de l'IFF/SIF) et émet les signaux de détresse ou d'urgence correspondant à sa situation.

3.6.4.1.3 L' aéronef est victime d'une intervention illicite :

Le pilote branche l'IFF/SIF sur 3/A 7500.

3.6.4.1.4 L'aéronef assisté doit, dans la mesure du possible :

- se conformer aux directives de l'organisme ou aéronef assistant,
- garder l'écoute sur la fréquence du dernier contact,
- répondre aux signaux visuels réglementaires,
- annuler, si l'état qui a motivé la transmission d'un message d'urgence ou de détresse prend fin, le message d'urgence ou de détresse en prévenant sur la même fréquence l'organisme de contrôle alerté.

3.6.4.2 Conduite à tenir par le pilote ayant connaissance d'un aéronef en difficulté

Le pilote ayant connaissance d'un aéronef en difficulté doit :

3.6.4.2.1 S'il est témoin d'une situation mettant en cause la sécurité d'un aéronef :

- rester en vue de l'aéronef aussi longtemps qu'il le peut ou le juge nécessaire,
- communiquer à l'organisme de contrôle avec lequel il est en liaison le plus grand nombre possible de renseignements sur l'aéronef et sur sa position.

3.6.4.2.2 S'il intercepte un message ou un signal d'urgence ou de détresse ou a connaissance d'une demande d'assistance :

- aviser l'organisme de contrôle approprié.

3.6.4. Procedures to be followed

3.6.4.1 Procedure to be followed by the pilot to obtain assistance

To obtain assistance, the pilot applies the following procedures:

3.6.4.1.1 If the AIR/GROUND two-way radio contact is maintained:

- *aircraft in state of emergency: the pilot transmits an emergency message completed by an assistance request message;*
- *aircraft in state of distress: the pilot transmits a distress signal by connecting the IFF/SIF to 3/A 7700 EMERGENCY and a distress message, completed by an assistance request message.*

3.6.4.1.2 If the AIR/GROUND two-way radio contact is not set up:

The pilot applies the procedure defined for cases of interruption of radio-communication facilities (cf. Use of the IFF/SIF) and transmits distress or emergency signals according to his situation.

3.6.4.1.3 The aircraft is a victim of unlawful intervention:

The pilot connects the IFF/SIF to 3/A 7500.

3.6.4.1.4 The assisted aircraft must, insofar as possible:

- *follow the directives of the assisting organism or aircraft,*
- *stay tuned to the frequency of the last contact,*
- *reply to the regulatory visual signals,*
- *cancel, if the state that motivated transmission of an emergency or distress message ends, the emergency or distress message by inform the alerted control organism on the same frequency.*

3.6.4.2 Procedure to follow by a pilot aware of an aircraft in difficulty

The pilot aware of an aircraft in difficulty must:

3.6.4.2.1 If he witnesses a situation threatening the safety of an aircraft:

- *remain in sight of the aircraft as long as he can or judges it to be necessary,*
- *communicates all possible information on the aircraft and its position to the control organism with which he is connected.*

3.6.4.2.2 If he intercepts an emergency or distress message or signal or is aware of an assistance request:

- *informs the relevant control organism.*

3.6.4.2.3 S'il décide de prêter lui-même assistance :

- informer l'organisme de contrôle précité.

3.6.4.3 Conduite à tenir par le pilote portant assistance à un aéronef en difficulté

Le pilote portant assistance doit :

- se conformer aux instructions données par l'organisme au sol directeur de l'opération d'assistance,
- annoncer le "visuel" sur l'aéronef assisté,
- demander à l'aéronef assisté, dès le visuel,
  - de mettre en service les aides visuelles dont il dispose,
  - de répondre aux signaux réglementaires d'interception,
- assurer éventuellement l'escorte.

3.6.4.4 Conduite à tenir par les organismes de la circulation aérienne militaire (CAM)

Les organismes de la CAM qui reçoivent ou interceptent une demande d'assistance doivent alerter immédiatement l'ARCC Lyon.

Toute information relative à un détournement d'aéronef (réception d'un signal IFF/SIF 3/A 7500) doit être immédiatement transmise au CAPCODA qui décide des mesures à prendre.

Les opérations d'assistance en vol dirigées par les organismes de la CAM revêtent plusieurs formes (le CAPCODA doit en être informé) :

3.6.4.4.1 Localisation, suivi éventuellement de guidage

Après avoir localisé l'aéronef en difficulté et obtenu tous renseignements utiles (type d'aéronef, cap, altitude, conditions de vol, équipement de l'aéronef, qualification du pilote...), l'organisme portant assistance détermine éventuellement un aérodrome de déroutement et entreprend le guidage vers le terrain choisi après avoir vérifié que les conditions techniques de recueil sont convenables (moyens, météorologie...).

Pour les aéronefs en panne radio, l'organisme portant assistance doit coordonner le mouvement avec les autres organismes pouvant être concernés par le vol (réservation d'espace...).

Dans le cas d'un aéronef en CAG VFR non équipé IFR et/ou dont le pilote non qualifié IFR ayant perdu la vue du sol ou de l'eau s'est déclaré en état de détresse, l'organisme portant assistance n'entreprendra le guidage en IMC qu'après avoir reçu l'accord du pilote.

3.6.4.2.3 If he decides to provide assistance himself:

- *informs the above-mentioned control organism.*

3.6.4.3 Procedure to follow by the pilot assisting an aircraft in difficulty

The pilot providing assistance must:

- *follow the instructions given by the ground organism directing the assistance operation,*
- *announce that he "sees" the assisted aircraft,*
- *ask the assisted aircraft, as soon as he sees it,*
  - *to implement the visual aids available to him,*
  - *to reply to the regulatory interception signals,*
- *escort the aircraft if necessary.*

3.6.4.4 Procedure to follow by the military air traffic organisms

The Military Air traffic organisms receiving or intercepting an assistance request must immediately alert the Lyon ARCC.

Any information concerning aircraft diversion (reception of a signal IFF/SIF 3/A 7500) must immediately be transmitted to the CAPCODA that decides on the measures to be taken.

The in-flight assistance operations, directed by the Military Air traffic organisms, have several forms (The CAPCODA must be advised) :

3.6.4.4.1 Localisation followed by guidance if necessary

After having localised the aircraft in difficulty and obtain all useful information (aircraft type, heading, altitude, flight conditions, aircraft equipment, pilot's qualifications, etc.), the assistance organism determines a possible diversion aerodrome and undertakes guidance to the selected field after having verified that the technical reception conditions are acceptable (facilities, meteorology, etc.).

For aircraft with radio failure, the assistance organism must coordinate movements with other organism that could be concerned by the flight (spare reservation, etc.).

In case of an aircraft under GAT VFR, not equipped with IFR and/or whose pilot is not qualified for IFR, having lost the sight of land or water, has declared itself to be in a state of distress, the assistance organism will undertake guidance under IMC only after having received the pilot's agreement.

3.6.4.4.2 Transmission de renseignements relatifs à la sécurité des vols, à la navigation, à la météorologie

- Altitude de sécurité, QNH régional...
- Position et état des aérodromes de déroutement...
- Position - fréquence - disponibilité de moyens de navigation...
- Conditions présentes et évolution de la météorologie...
- Utilisation du manuel de procédures de secours de l'aéronef sur demande du pilote.

3.6.4.4.3 Interception et escorte par un autre aéronef

Les interceptions et escortes sont normalement exécutées par des aéronefs d'état (Armées - Gendarmerie - Douanes - Sécurité civile) toutefois les aéronefs commerciaux ou privés peuvent participer à ces opérations, après accord du commandant de bord.

3.6.4.5 Signaux visuels en vol en cas de panne radio

Extraits du STANAG 3379 (Edition A version 1).

3.6.4.5.1 Généralités

Le pilote d'un aéronef en panne radio devrait essayer d'attirer visuellement l'attention :

a. En balançant des ailes;

b. En faisant clignoter le(s) phare(s) d'atterrissage, le(s) phare(s) de roulage, et/ou d'autres feux (à l'exception des feux de navigation) dans l'obscurité; ou

c. Par tout autre moyen.

Le pilote intercepteur devrait partir du principe que l'aéronef intercepté a un ou plusieurs systèmes inutilisables et manoeuvrer avec précaution. En interceptant un aéronef en panne radio, le pilote intercepteur devra placer son aéronef légèrement en avant et normalement à gauche de l'aéronef intercepté. Cette position relative sera tenue jusqu'à ce qu'un changement de position soit signalé.

3.6.4.5.2 Signaux de jour

✈ *Interception*

Dès que l'aéronef intercepteur sera en position, légèrement en avant et normalement à gauche de l'aéronef intercepté, le pilote intercepteur devra balancer les ailes pour indiquer :

a. Qu'il est prêt à fournir son aide;

b. Que l'aéronef intercepté devrait le suivre ou se placer en formation avec lui; et

c. Que l'aéronef intercepteur est l'aéronef «leader».

Pour signaler son accord, le pilote de l'aéronef intercepté balancera les ailes de l'aéronef.

3.6.4.4.2 Transmission of flight safety, navigation, meteorology information

- *Safety altitude, regional QNH, etc.*
- *Location and condition of diversion aerodromes, etc.*
- *Position - frequency - availability of navigation facilities, etc.*
- *Present conditions and changes in meteorological conditions, etc.*
- *Use of the aircraft emergency procedure manual on the pilot's request.*

3.6.4.4.3 Interception and escort by another aircraft

The interception and escort operations are normally executed by Government aircraft (Defence - Police - Customs - Civilian safety); however, commercial or private aircradt can take part in these operations, after agreement of theaircraft commander.

3.6.4.5 Visual flight signals in case of radio failure

Excepts from STANAG 3379 (Issue A version 1).

3.6.4.5.1 General

The pilot of an aircraft with radio failure must attempt to visually attract attention:

a. By rocking the wings;

b. By flashing the landing lights, the taxi lights, and/or other lights (except for navigation lights) under darkness conditions; or

c. By any other means.

The intercepting aircraft should commence on the principle that the intercept aircraft has one more systems that are unusable and should manoeuvre carefully. By intercepting an aircraft with radio failure, the intercepting pilot should position his place his aircraft slightly ahead and normally to the left of the intercept aircraft. This relative position will be maintained until a change of position is signalled.

3.6.4.5.2 Day signals

✈ *Interception*

As soon as the intercepting aircraft is in position, slight ahead and normally to the left of the intercepted aircraft, the intercepting pilot should rock the wings to indicate:

a. That he is ready to provide assistance;

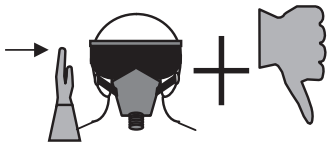
b. That the intercepted aircraft should follow him or place itself in formation with him; and

c. That the intercepting aircraft is the "leader" aircraft.

To signal his agreement, the pilot of the intercepted aircraft will rock the wings of the aircraft.

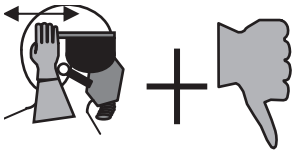
✈ *Panne du récepteur*

Tapoter l'écouteur de la main ouverte, bouger la main d'avant en arrière à hauteur de l'oreille, puis présenter le poing fermé pouce vers le bas.



✈ *Receiver failure*

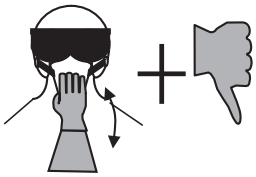
Tap on the earphone with the palm of the hand, move the hand from front to rear at ear level, then shox the fist with the thumb down.



(vue de côté) / *(side view)*

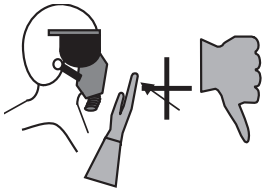
✈ *Panne de l'émetteur*

Tapoter le microphone de la main ouverte, bouger la main de haut en bas devant le visage, puis présenter le poing fermé pouce vers le bas.



✈ *Transmitter failure*

Tap on the microphone with the palm of the hand, move the hand from top to bottom in front of the face, then show the fist with the thumb down.



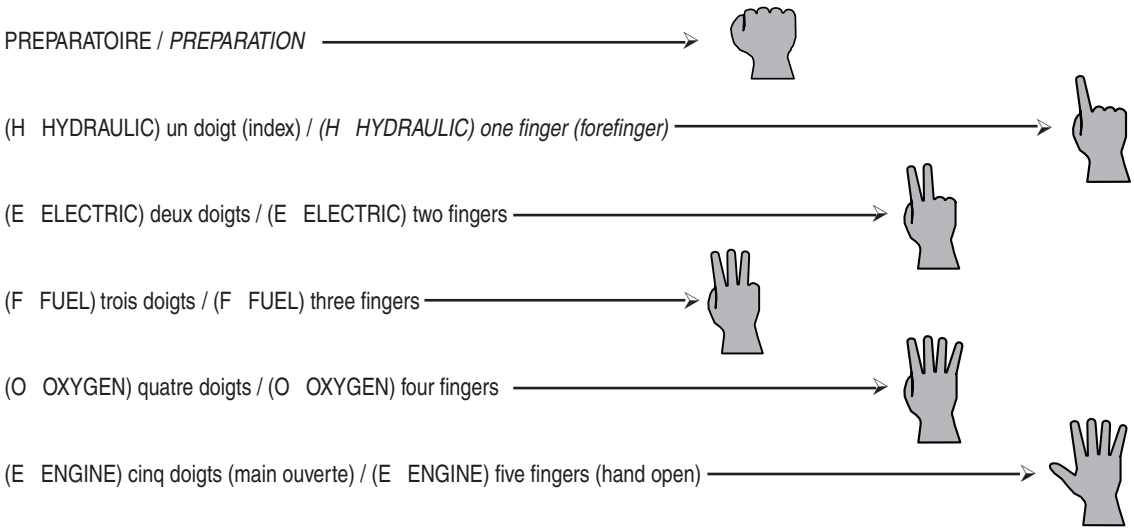
(vue de côté) / *(side view)*

✈ *Panne de systèmes (Code HEFOE)*

Pour indiquer la nature du problème ou le système en panne, tenir une main fermée au niveau des yeux ou plus haut, puis tendre verticalement le nombre de doigts comme suit :

✈ *Failure of systems (Code HEFOE)*

To signal the type of problem or the failed system, hold a closed hand at eye level or higher, then extend the number of fingers vertically, as follows:

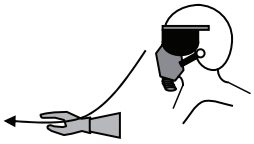


✈ *Souhaite atterrir dès que possible*

Tenir la main ouverte horizontalement au-dessus de l'épaule, puis la descendre vers l'avant jusqu'au niveau de l'épaule en finissant par un mouvement de la main simulant l'arrondi pour l'atterrissage.

✈ *Wish to land as soon as possible*

Hold the hand open horizontally above the shoulder, then lower it, forward up to shoulder level finishing by a movement of the hand simulating the curve for landing.

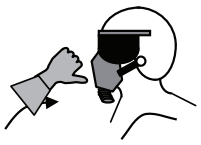


✈ *Carburant restant*

Pour signaler l'intention d'indiquer ou de demander la quantité de carburant restant, tenir le poing fermé devant le masque à oxygène, puis par un petit mouvement de rotation de la main, faire le geste de boire dans une tasse.
Après quoi, pour indiquer qu'il reste moins de 10 mn de carburant, faire le signal «Souhaite atterrir dès que possible»

✈ *Remaining fuel*

To signal the intention to indicate or to request the amount of remaining fuel, hold the closed fist in front of the face, with the extended thumb directed towards and touching the oxygen mask, then by a short rotary movement of the hand, make a gesture of drinking from a cup.
After which, to indicate that less than 10 mn of fuel is remaining make the «Wish to land as soon as possible» signal.



Pour indiquer une plus grande quantité de carburant restant, tenir la main fermée au niveau des yeux ou plus haut, avec le nombre de doigts tendus verticalement comme suit :

- 10 - 19 minutes	1 doigt (index)
- 20 - 29 minutes	2 doigts
- 30 - 39 minutes	3 doigts
- 40 - 49 minutes	4 doigts
- 50 minutes ou plus	5 doigts (main ouverte)



To indicate that a greater amount of fuel is remaining, hold the hand closed at eye level or higher, with the number of fingers extended vertically, as follows:

- 10 - 19 minutes	*1 finger (forefinger)*
- 20 - 29 minutes	*2 fingers*
- 30 - 39 minutes	*3 fingers*
- 40 - 49 minutes	*4 fingers*
- 50 minutes or more	*5 fingers (hand open)*



✈ *Vitesse d'approche souhaitée*

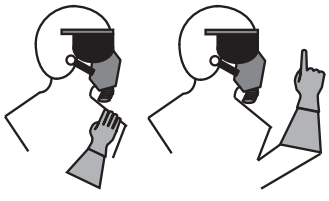
Afin de prendre en compte tous les types d'aéronef possibles, depuis les hélicoptères jusqu'aux aéronefs à réaction rapides, deux plages de vitesse ont été incoprorées dans une série de signaux de la main. Il incombe au pilote leader de décider de la plage de vitesse pour l'aéronef suiveur. Comme il y a une différence de 70 KIAS entre les deux plages, il ne devrait y avoir aucune confusion entre celles-ci.

Pour signaler une vitesse d'approche souhaitée, tapoter une épaule de la main ouverte, puis tenir le poing fermé au niveau des yeux ou plus haut, avec un doigt tendu verticalement ou horizontalement pour indiquer la vitesse d'approche souhaitée comme ci-dessous.
L'exemple à droite illustre une vitesse d'approche de 70 noeuds si on utilise la plage de vitesse basse, et de 140 noeuds si on utilise la plage de vitesse élevée.

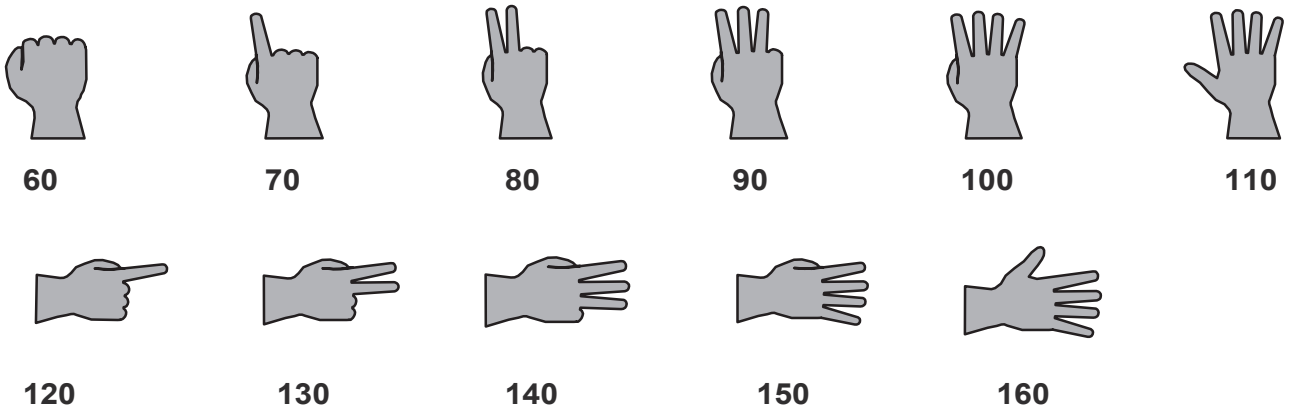
✈ *Desired approach speed*

In order to take all possible aircraft into account, from helicopters up to high-speed jet-engine aircraft, two speed ranges have been incorporated in a series of hand signals. It is up to the leader pilot to decide on the speed range for the trailer aircraft. Since there is a difference of 70 KIAS between the two ranges, there should not be any confusion between them.

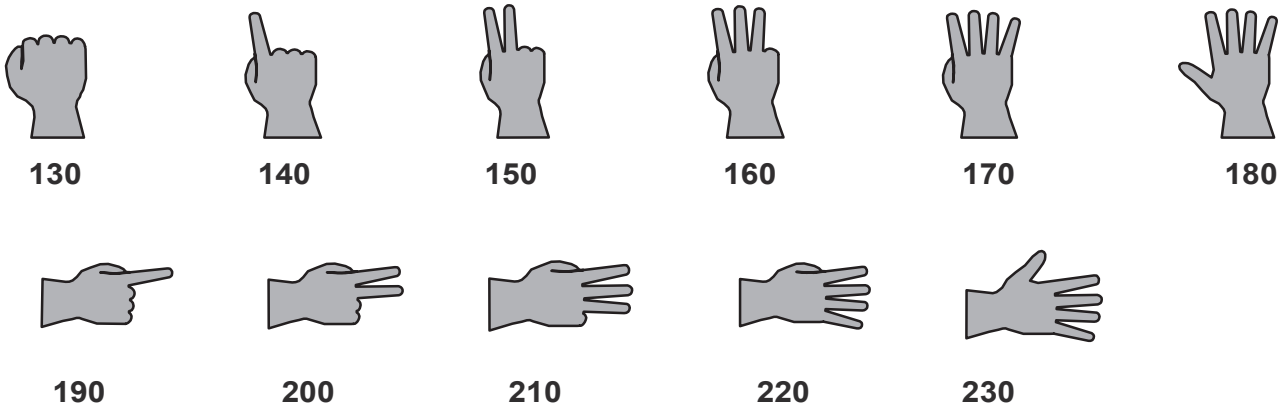
To signal a desired approach speed, tap a shoulder with the hand open, then hold the fist at eye level or higher, with one finger extended vertically or horizontally to indicate the desired approach speed as shown below.
The example on the right illustrates an approach speed of 70 knots if the lower speed range is used, and 140 knots if the upper speed range is used.



Plage de vitesse basse



Plage de vitesse élevée

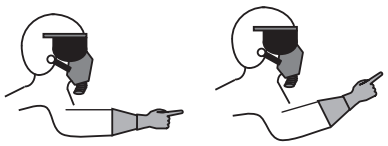


✈ *Changement de position*

Pour signaler l'intention de changer de position, pointer l'index sur le pilote qui va changer de position, puis le pointer sur la nouvelle position que ce pilote doit prendre.

✈ *Change of position*

To signal the intention of changing position, point the forefinger towards the pilot who will change position, then point it towards the new position the pilot must take.



Le pilote qui doit changer de position accuse réception par une inclinaison de la tête, puis manoeuvre pour prendre cette nouvelle posiiton.

The pilot who must change position acknowledges by an nodding his head, then manoeuvres to take this new position.



✈ *Changement de leader*

Pour signaler l'intention de changer de leader, pointer l'index sur le pilote qui prendra la tête, puis tenir la main ouverte verticalement au niveau des yeux avec les doigts joints et déplacer la main horizontalement versl'avant en effectuant une rotation, pour finir avec la main en position horizontale et le bras tendu.

✈ *Change of leader*

To signal the intention to change the leader, point the forefinger towards the pilot who will take the lead, then hold the hand open vertically at the level of both eyes with fingers joined and move the hand horizontally forward by making a rotation, to finish with the hand in the horizontal position with the arm extended.

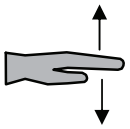
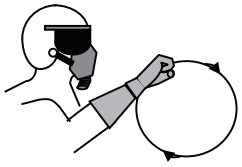


Le pilote qui doit prendre la position de leader accuse réception par une inclinaison de la tête, puis manoeuvre pour prendre cette nouvelle position.

The pilot who must take the leader position acknowledges by nodding his head, then manoeuvres to take this new position.

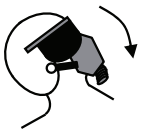


✈ *Signaux préparatoires en vue d'un changement de configuration / reparation signals in view of changing configuration*

Manœuvre	Signal préparatoire	
Rentrée / sortie des aérofreins. *Retraction / extension of air brakes.*	Tenir horizontalement la main ouverte au niveau des yeux, puis faire un mouvement de pince avec les doigts et le pouce. *Hold the hand open horizontally at eye level, then make a pinching movement with the fingers and the thumb.*	
Rentrée / sortie des volets. *Retraction / extension of flaps.*	Tenir horizontalement la main ouverte au niveau des yeux avec le pouce joint aux autres doigts, puis baisser la main vers le bas par un mouvement du poignet. *Hold the hand open horizontally at eye level with the thumb joined to the other fingers, then lower the hand by a movement of the wrist.*	
Rentrée / sortie du train d'atterrissage. *Retraction / extension of landing gear.*	Tenir le poing fermé devant le visage et décrire un cercle dans le plan vertical. *Hold the fist closed in front of the face and make a circular movement in the vertical plane.*	

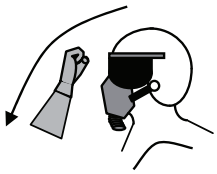
✈ *Signal d'exécution d'un changement de configuration*

Pour signaler l'exécution d'un changement de configuration faisant suite à un signal préparatoire, pencher la tête en arrière puis l'incliner de façon accentuée.



✈ *Ejection*

Tenir le (ou les) poing(s) fermé(s) au-dessus de la tête, puis le (ou les) déplacer vers le bas devant le visage pour simuler l'action de tirer le rideau d'éjection.



✈ *Affirmatif / Je me conformerai*

Incliner la tête d'avant en arrière ou présenter le poing fermé pouce vers le haut.



✈ *Négatif / Je ne me conformerai pas*

Tourner la tête de droite à gauche ou présenter le poing fermé pouce vers le bas.



✈ *Signal for executing a change of configuration*

To signal execution of a change of configuration after a preparation signal, bend the head rearwards then incline it as far as possible.

✈ *Ejection*

Hold the fist(s) closed above the head, then move it (or them) downwards in front of the face to simulate pulling of the ejection curtain.

✈ *Affirmative / I will comply*

Incline the head from front to rear or show the fist with the thumb up.

✈ *Negative / I will not comply*

Turn the head from right to left or show the fist with the thumb down.

3.6.4.5.3 Signaux de nuit

✈ *Interception*

Dès que l'aéronef intercepteur sera en position, légèrement en avant et normalement à gauche de l'aéronef intercepté, le pilote de ce dernier émettra une série d'éclats blancs au moyen d'une torche électrique, d'une baladeuse, des phares d'atterrissage ou des phares de roulage. Ce signal d'éclats blancs indique que le pilote intercepté connait la présence de l'aéronef intercepteur et signifie que :

a. le pilote intercepté souhaite atterrir le plus tôt possible;

b. l'aéronef intercepteur est l'aéronef «leader» et l'aéronef intercepté est l'aéronef ailier ou suiveur; et

c. le pilote intercepteur devrait commencer une percée sans tarder.

3.6.4.5.3 Night signals

✈ *Interception*

As soon as the intercepting aircraft is in position, slightly ahead and normally to the left of the intercepted aircraft, the pilot of the latter will emit a series of white flashes with a torch light, a utility light, landing lights or taxi lights. This white flash signal indicates that the intercepted pilot is aware of the presence of the intercepting aircraft, and signifies that:

a. the intercepted pilot wishes to land as soon as possible;

b. the intercepting aircraft is the "leader" aircraft and the intercepted aircraft is the wingman or trailer aircraft; and

c. the intercepting aircraft should start a let-down without delay.

✈ *Accusé réception*

Pour accuser réception des signaux visuels dans l'obscurité, les signaux lumineux suivnats seront utilisés.
Un éclat distinct signifie «affirmatif» ou «je me conformerai», et deux éclats distincts signifient «négatif» ou «je ne me conformerai pas».
Les signaux visuels ne devraient pas être répétés par le destinataire.
On n'utilisera pas les feux de navigation pour accuser réception des signaux.

✈ *Changement de configuration*

Le signal préparatoire à un changement de configuration (aérofreins, volets, train d'atterrissage) consiste en l'allumage puis l'extinction à plusieurs reprises des feux de navigation de l'aéronef «leader».
Le signal exécutoire d'un changement de configuration consiste à maintenir ces feux allumés.
Si la situation l'exige, l'aéronef intercepté peut changer de configuration à tout moment sans avoir reçu le signal préparatoire.

✈ *Acknowledgement*

To acknowledge the reception of visual signals in the darkness, the following light signals will be used.
A distinct flash signifies «affirmative» or «i will comply», and two distinct flashes signify «negative» or «i will ,not comply».
The visual signals should not be repeated by the recipient.
The navigation lights not be used to acknowledge signals.

✈ *Change of configuration*

The preparation signal for changing configuration (air brakes, flaps, landing gear) consists in lighting and extinguishing the navigation lights of the «leader» aircraft several times.
The execution signal for changing configuration consists in maintaining these lights lit.
If the situation so requires, the intercepted aircraft can change configuration at any moment without having received the preparation signal.

3.6.5 Organisation du service de recherche et sauvetage

La politique générale en matière de S.A.R. relève du ministère chargé des transports en coordination avec le ministre des Armées le ministre de l'intérieur, et le ministre de l'économie et des finances.

3.6.5.1. Direction des opérations SAR

La direction des opérations de recherches et de sauvetage appartient :

en France métropolitaine :

à l'Armée de l'Air et de l'Espace qui la confie, dans la région de recherche et de sauvetage, au commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes (CDAOA) par l'intermédiaire de l'ARCC Lyon

dans les départements et territoires d'outre-mer :

à la DGAC qui agit par l'intermédiaire de ses directions régionales ou de ses services locaux

dans les secteurs maritimes :

au commandement maritime compétent dans la région maritime considérée, au moyen de son ARSC, après délégation de l'ARCC Lyon

3.6.5.2. Organismes d'exécution

La région de recherche et de sauvetage dispose pour l'exécution des opérations SAR.

- d'un centre aéronautique de coordination de sauvetage (ARCC);
- de centres secondaires aéronautiques de coordination de sauvetage (ARSC).

Ces centres sont mis en oeuvre :

- en France métropolitaine :
  - ARCC Lyon : par l'Armée de l'Air et de l'Espace.
  - ARSC : par la Marine nationale.
- dans les départements et territoires d'outre-mer
  - par la DGCA avec la participation de l'Armée de l'Air et de l'Espace et de la Marine nationale

3.6.5 Organisation of search and rescue service

The general SAR policy is defined by the Minister in charge of Transports in coordination with the Defence Minister, the Minister of the Interior, and the Minister of Economy and Finance.

3.6.5.1. Management of SAR operations

The management of search and rescue operations is ensured by:

in metropolitan France:

the Air Force that entrusts this charge to the Air Defence and Air Operations (CDAOA) command, in the search and rescue region, through the agency of the Lyon ARCC

in overseas departments and territories:

the DGAC that acts through its regional managements or local services;

in maritime sectors:

the maritime command via its ARSC after delegation of the Lyon ARCC

3.6.5.2. Execution organisms

To execute SAR operations, the search and rescue region has:

- *aeronautical rescue coordination center (ARCC);*
- *aeronautical rescue sub-center (ARSC).*

These centres are implemented:

- *in metropolitan France:*
  - *ARCC Lyon: by the French Air and Space Force.*
  - *ARSC: by the French Navy.*
- *in the overseas departments and territories:*
  - *by the DGAC with the participation of the French Air and Space force and the French Navy.*

3.6.5.3. Organisation du service sar en France métropolitaine

L'ARCC Lyon et les ARSC de BREST - CHERBOURG - TOULON assurent le service SAR dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine.

Ces centres peuvent en cas de besoin coordonner leur action avec les centres RCC étrangers voisins :
(MADRID - PALMA - POGGIO RENATICO - ZURICH - MUNSTER - BRUXELLES - FAHERAM).

3.6.5.4. Procédure de mise en oeuvre du service SAR

Le déclenchement des phases d'urgence par les organismes de la circulation aérienne responsables doit permettre à l'ARCCC Lyon de déterminer les actions à entreprendre en fonction de la situation de l'aéronef en difficulté.

3.6.5.5. Procédures applicables par l'ARCC Lyon à la réception des phases d'urgence

L'ARCC Lyon, quelque soit la phase d'urgence transmise (INCERFA ALERFA ou DETRESFA), va entrer en contact avec les organismes de la circulation concernés afin d'obtenir le maximum de renseignements sur la situation de l'aéronef et de son équipage.
Si les renseignements obtenus ne permettent pas de lever la phase d'urgence, l'ARCC Lyon va :
- Déterminer la ZPA (zone probable d'accident) ;
- Mettre les moyens en alerte ;
- Ouvrir une opération SAR sur autorisation de la HADA en lien avec les autorités préfectorales compétentes :
  - => dans la partie maritime de la ZPA, le PREMAR compétent est en charge de conduire l'opération SAR sur délégation de l'ARCC Lyon.
  - => dans la partie terrestre de la ZPA : le préfet du département concerné est en charge de conduire les recherches de surface et l'ARCC Lyon de conduire les moyens aériens.

Il est rappelé que tout moyen aérien engagé dans une opération SAR aéronautique doit être coordonné avec l'ARCC Lyon (joignable H24/7J au numéro court des urgences aéronautiques le 191 ou aux numéros spécifiés dans le 3.6.6).
L'ARCC Lyon est responsable de la coordination générale de l'opération SAR et d'assurer la deconfliction des moyens aériens engagés sur la partie terrestre.
Pour cela, il dispose de la fréquence SAR 123.10 Mhz réservée à la conduite de ces opérations.

Fin et suspension des recherches

La décision d'arrêter, de suspendre ou de reprendre les recherches appartient dans tous les cas à la **Haute Autorité de Défense Aérienne (HADA)** et à elle seule.

3.6.5.3. Organisation of SAR service in metropolitan France

The Lyon ARCC and the ARSC of BREST - CHERBOURG - TOULON provide the SAR service in the flight information regions of metropolitan France.

Whenever necessary, these centres can coordinate their action with foreign neighbouring RCCs :
(MADRID - PALMA - POGGIO RENATICO - ZURICH - MUNSTER - BRUSSELS - FAHERAM).

3.6.5.4. SAR service implementation procedure

The triggering of emergency phases by air traffic organisms in charge must enable the Lyon ARCC to determinate the actions to be taken as a function of the situation of the aircraft in difficulty.

3.6.5.5. Procedures applicable by the Lyon ARCC once an emergency phase is received

Whatever the emergency phase transmitted may be(INCERFA, ALERFA, DETRESFA), the Lyon ARCC collaborates with the relevant air traffic organisms in order to obtain as much information as possible on the situation of the aircraft and its crew.
If the pieces of information obtained do not allow the emergency phase to be closed, the Lyon ARCC will:
- Determine the PAA (probable accident area);
- Scramble air assets ;
- Conduct a SAR operation with the authorization of the Senior Air Defence Authority (HADA) in collaboration with the appropriate prefectural authorities:
  => in the maritime part of the PAA, the appropriate maritime Prefect (PREMAR) is in charge of conducting the SAR operation, as delegated by the Lyon ARCC.
  => in the land part of the PAA, the prefect of the concerned (French) department is responsible for carrying out searches on the ground and the Lyon ARCC is responsible for conducting air assets.

It should be noted that all air assets engaged in an aeronautical SAR operation must be coordinated with the Lyon ARCC, which can be reached 24/7 at the short number for aeronautical emergencies 191 or at the numbers specified in 3.6.6.
The Lyon ARCC is responsible for the overall coordination of the SAR operation and for ensuring the deconfliction of the air assets engaged on the land part.
To this end, there is the dedicated SAR frequency 123.10 MHz solely for the purpose of conducting these operations.

End and suspension of search

The decision to stop, suspend or to resume search operations is taken, in all cases, by the Senior Air Defence Authority (HADA) and by it alone.

GEN 3.6.6
Organismes de coordination des recherches et du sauvetage
Search and rescue coordination organisms
RÉGION SAR (SRR) LYON MONT VERDUN
LYON MONT VERDUN SAR REGION (SRR)

1 CENTRE PRINCIPAL / *PRIMARY CENTER*

ARCC LYON - RHONE

Adresse postale *Postal address*		✉	ARCC Lyon 12.942 Base aérienne 942 - BP 19 69 579 LIMONEST CEDEX
Téléphone		☎	P1 : 09.74.78.66.09 - P2 : 191 - P3 : 04.72.54.86.86
FAX			04.78.47.60.04
e-mail		@	Intradef : arcc.cmi.fct@intradef.gouv.fr
			Internet : rcclyon@gmail.com
Site internet / *Web site*			-
Zone d'action / *Action area*			SRR Lyon Mont Verdun -
Adresse télégraphique *Telegraph address*	RSFTA	💻	LFXVYCYX
			ARCC Lyon
Indicatif radio / *Radio call sign*			RAMBERT SAR

2 CENTRES SECONDAIRES / *SECONDARY CENTERS*

2.3 ARSC BREST

Adresse postale *Postal address*		✉	BCRM de Brest CECLANT/Divisions Opérations CC 46 29240 BREST CEDEX 9
Téléphone		☎	02.98.22.06.64 - 02.98.22.05.36
FAX			02.98.22.09.45
e-mail		@	combrest@premar-atlantique.gouv.fr
Zone d'action / *Action area*			Secteur Atlantique de la SRR LYON MONT VERDUN (SAMAR) *Atlantic sector of the SRR LYON MONT VERDUN (SAMAR)*
Adresse télégraphique *Telegraph address*	RSFTA	💻	LFRXZXWN - LFRXYXYX
			ARSC Brest

2.2 ARSC CHERBOURG

Adresse postale *Postal address*		✉	BCRM de Cherbourg COMAR MANCHE (COM) CC01 50115 CHERBOURG EN COTENTIN
Téléphone		☎	P1 : 02.33.92.60.40 - P2 : 02.33.92.60.41
FAX			02.33.92.60.77
e-mail		@	com_cherbourg@premar-manche.gouv.fr
Zone d'action / *Action area*			Secteurs Manche et Mer du Nord de la SRR LYON MONT VERDUN (SAMAR) *Channel and North Sea sectors of the SRR LYON MONT VERDUN (SAMAR)*
Adresse télégraphique *Telegraph address*	RSFTA	💻	LFRYZXWN
			ARSC CHERBOURG

2.1 ARSC TOULON

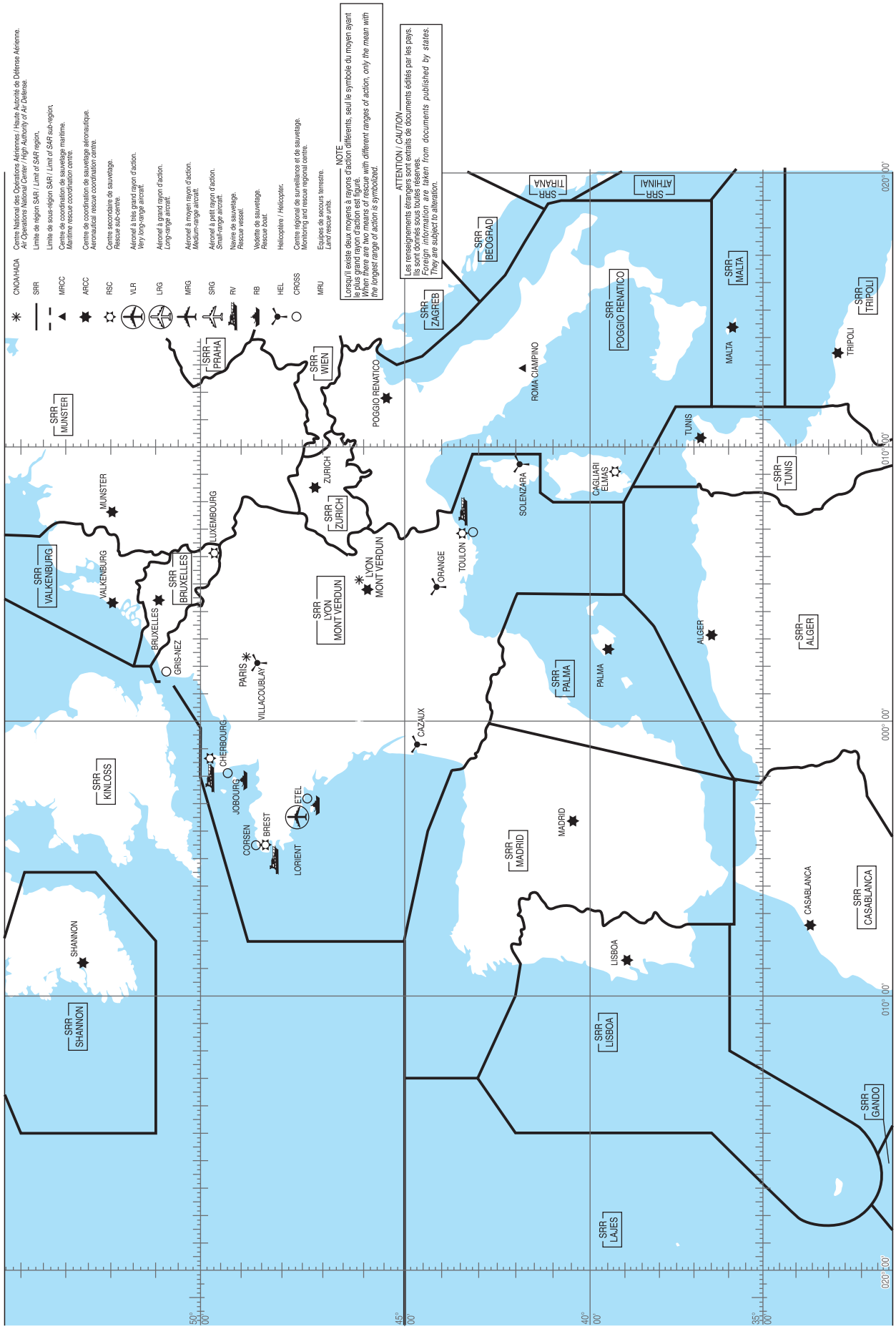
Adresse postale *Postal address*		✉	BCRM de Toulon Centre des opérations maritimes Bureau Air/RSC Toulon BP915 83800 TOULON CEDEX 9
Téléphone		☎	04.22.42.06.51
FAX			04.22.42.05.93 (HO) - 04.94.02.24.48 (H24)
e-mail		@	cecmed-com-aero-cdq.fct@intradef.gouv.fr cecmed.ops.n3aero@premar-mediterrannee.gouv.fr
Zone d'action / *Action area*			secteur méditerranée de la SRR LYON MONT VERDUN *maritime sector of the SRR LYON MONT VERDUN*
Adresse télégraphique *Telegraph address*	RSFTA	💻	LFTSZXWN
			ARSC TOULON

3 DÉVOLUTION / *TRANSFER*

En cas de panne ou d'indisponibilité de l'ARCC principal situé à Lyon, le CAPCODA fera activer le ARCC de dévolution de Cinq mars la pile. L'ARCC reprendra les opérations SAR à partir de ce centre de dévolution qui reprend tous les moyens de communication du centre principal, hormis le FAX.

In case of failure or unavailabilty of the main ARCC, the CAPCODA would get activated the spare ARCC of Cinq Mars la Pile. The Lyon ARCC would take over the SAR operation, no change for communication systems exept for the FAX.

GEN 3.6.7 Implantations / *Layout of search and rescue centres*



GEN 3.6.8 Moyens SAR

GEN 3.6.8 SAR facilities

1 MOYENS AÉRIENS [3]

1.1 Moyens semi-spécialisés

1 AERIAL FACILITIES [3]

1.1 Semi-specialised facilities

SRR	MOYEN [4]	ALERTE [5]
LYON MONT VERDUN	1 VLR[8]	HO 01h00 HNO 02h00 Non renouvelable en cas de décollage *Not renewable in case of take-off*

[3] Protocole entre le Ministère des Armées et le Ministère chargé des transports (N°D-21-004537/DEF/EME/EMP03P/NP du 04 aout 2021).

[4] La désignation et la localisation précise de ces moyens est diffusée en temps réel par le CAPCODA.

[5] HO=heures ouvrées : heures de travail normales dans les bases de stationnement - HNO=heures non ouvrées.

[6] Hélicoptère léger.

[7] Hélicoptère moyen.

[8] Very long range, aéronef à très long rayon d'action.

[3] Protocol between the Ministry of Defence and Ministry of transports (N°D-21-004537/DEF/EME/EMP03P/NP du 04 aout 2021).

[4] The designation and precise location of these facilities is broadcast in real time by the CAPCODA.

[5] HO=working hours: normal working hours in the parking bases - HNO=non-working hours.

[6] Light helicopter.

[7] Utility helicopter.

[8] Very long range.

1.2 Moyens complémentaires ou occasionnels

Par principe, tous les aéronefs d'État reconnus aptes sont utilisables pour la mission SAR après accord du commandement d'emploi.

Ces moyens n'assurent pas d'alerte à priori au profit de la SAR et sont fournis par le Ministère des Armées, le Ministère de l'intérieur et le Ministère en charge des Douanes.

NOTA : La liste ci-dessus des moyens aériens peut évoluer tous les ans en fonction du protocle annuel Aviation Civile / Défense.

1.2 Complementary or occasional facilities

In theory, all Government aircraft, proven to be apt, are usable for the SAR mission, after agreement by the implementation command.

These facilities do not alert, a priori, to the benefit of the SAR and are supplied by the Minstery of Defence, the Ministry of the Interior and the Ministry in charges of Customs.

NOTE: The following list of aerial facilities can change every year, as a finction of the annual Civil / Defence protocol.

2 MOYENS MARITIMES

Ce sont les moyens utilisés par l'organisation des secours maritimes et appartenant à la Marine Nationale, Marine marchande, Société nationale de sauvetage en mer, Ministère de l'Intérieur, Gendarmerie, Douanes.

On distingue :
- RV (rescue vessel) : navires de sauvetage - vitesse élevée navigation hauturière long rayon d'action

- RB (rescue boat) : embarcation de sauvetage (vedette, canot) navigation côtière - faible rayon d'action

3 MOYENS TERRESTRES

Ce sont les moyens normalement utilisés dans le cadre ORSEC et fournis par les Armées, Gendarmerie, Police, Sapeurs pompiers, organismes spécialisés.

4 MODALITES DE MISE EN OEUVRE DES MOYENS

Moyens aériens semi-spécialisés : engagés directement par l'ARCC Lyon.

Moyens aériens complémentaires : engagés par l'ARCC Lyon sur autorisation des commandements d'emploi.

Moyens maritimes : engagés par les Préfets maritimes

Moyens terrestres : engagés par l'autorité préfectorale.

2 NAVAL FACILITIES

These are the facilities used by the organisation of naval rescue operations and belonging to the French Navy, Merchant Fleet, National air-sea search society, Ministry of the Interior, Gendarmerie, Customs.

The following are distinguished:
- RV (rescue vessel) : high-speed rescue vessels long range patrol deep sea navigation

- RB (rescue boat) : motor patrol craft, life raft short range patrol coastal navigation

3 LAND FACILITIES

These are facilities normally used during ORSEC operations and are provided by the Armies, Gendarmerie, Police, Firemen, specialised organisms.

4 FACILITY IMPLEMENTATION METHODS

Semi-specialised aerial facilities : engaged directly by the Lyon ARCC.

Complementary aerial facilities : engaged by the Lyon ARCC upon authorisation of the utilisation commands.

Naval facilities : engaged by the Maritime Prefects

Land facilities : engaged by the prefecture.

GEN 3.6.9
Code et signaux visuels sol/air
Ground / Air codes and visual signals

à l'usage des survivants / *for use by the survivors*

NR	Message	Signal
1	Demandons assistance. *We request assistance.*	V
2	Demandons assistance médicale. *We request medical assistance.*	X
3	Non ou réponse négative. *No or negative reply.*	N
4	Oui ou réponse affirmative. *Yes or affirmative reply.*	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction. *We are proceeding in this direction.*	↑

à l'usage des équipes de sauvetage / *for use by the rescue teams*

NR	Message	Signal
1	Opérations terminées. *Operations completed.*	LLL
2	Avons retrouvé tous les occupants. *We found all the occupants.*	LL
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants. *We found only a part of occupants.*	++
4	Impossible de continuer - Retournons à la base. *Impossible to continue - Let us return to the base.*	XX
5	Sommes divisés en deux groupes. Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée *We are divided into two groups.* *We are each proceeding in the direction indicated.*	↗ ↙
6	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction. *We have learnt that the aircraft is in this direction.*	→ →
7	N'avons rien trouvé. Poursuivons les recherches. *We found nothing. Let us continue our search.*	NN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PUBLICATIONS MILITAIRES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

MILITARY AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION

MILAIP

MANUEL D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

MILITARY AERONAUTICAL INFORMATION MANUAL

MIAM

DSAÉ
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE D'ÉTAT

2ère PARTIE / *PART 2*

EN ROUTE / *EN ROUTE*

(ENR)

ENR 1
Règles et procédures générales
General rules and procedures

La réglementation la circulation aérienne militaire est fixée par deux arrêtés :

- l'arrêté du 20 juillet 2016 fixant les règles et services de la circulation aérienne militaire (CAM) et son annexe (RCAM) ;

- l'arrêté du 20 juillet 2016 fixant les procédures applicables aux organismes rendant les services de la circulation aérienne et aux usagers de la circulation aérienne militaire et son annexe (PCAM).

Military air traffic regulations are established in two orders :

- the ordinance of July 20, 2016 establishing the rules and services of military air traffic (CAM) and its appendix (RCAM) ;

- the ordinance of July 20, 2016 establishing the procedures applicable to organizations providing military air traffic services and to users of military air traffic and its appendix (PCAM).

Ces règles s'imposent, en temps de paix, aux armées, à la délégation générale pour l'armement, à la direction générale de la gendarmerie nationale ainsi qu'aux utilisateurs français et étrangers de la CAM.

In peacetime, these general rules are imposed to the armies, the General Delegation for Armaments, the National Police General Directorate as well on French and foreign users of the CAM.

Cette réglementation est applicable sur l'ensemble du territoire métropolitain, des départements et des collectivités territoriales d'outre-mer, de la Polynésie française, de la Nouvelle-Calédonie, des îles Wallis et Futuna et de Mayotte, ainsi qu'au-dessus des mers et des océans selon des spécifications décrites à l'annexe de l'arrêté fixant les procédures de la circulation aérienne militaire (PCAM).

These regulations are applicable to all of metropolitan France, its regions and its overseas territorial communities, French Polynesia, New Caledonia, the Wallis and Futuna Islands and Mayotte, as well as above the seas and oceans ,according to the specifications provided in the appendix of the order establishing the procedures for military air traffic (PCAM).

Il appartient à chaque état-major ou direction, au centre d'essais en vol et à chaque grand commandement d'arrêter et de diffuser, en tant que de besoin, des instructions, des décisions, des directives et/ou des consignes particulières à l'intention de leurs unités et organismes en conformité avec le présent règlement.

It is up to each Headquarters or Directorate, flight test centre and each high command to lay down and broadcast, whenever required, instructions, decisions, directives and/or special instructions intended for their units or organisms in according with the present regulation.

Note : L'annexe de l'arrêté fixant les règles et services de la CAM se conforme, chaque fois que possible, à la mise en oeuvre du règlement n°923/2012 («SERA») en France relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

Note : The appendix of the order establishing military air traffic rules and services adapts, wherever possible, to the implementation of regulation n° 923/2012 ("SERA") as regards rules of the air and air traffic services.

ENR 1.1
Règles générales
General rules

1. Protection des personnes et des biens

1. Protection of persons and goods

1.1 Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs

1.1 Negligence or carelessness in the operation of aircraft

1.1.1 Risque pour la vie ou les biens des tiers

1.1.1 Risk to life or goods of third parties

Un aéronef n'est pas piloté d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

La conduite d'un aéronef est effectuée selon les ordres de vols établis en application des règles de la CAM et des textes particuliers propres à chaque armée et à chaque direction. En outre, les phases de vol dérogatoires aux règles générales de vol ne peuvent s'effectuer que sur ordre, dans les espaces et les créneaux horaires prévus à cet effet.

An aircraft is not flown *in a negligent or careless manner, that could entail a risk to life or goods of third parties.*

An aircraft is operated according to flight orders defined in application of CAM rules and particular texts specific to each army and to each directorate. Further, the flight phases overriding the general flight rules can be executed only on order, in spaces and time slots provided for this purpose.

1.1.2 Fatigue des équipages

1.1.2 Crew fatigue

Tout membre de l'équipage s'abstient d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

Any crew member abstains to carry out his functions as soon as he feels any deficiency that he believes would prevent him from fulfilling the aptitude conditions necessary to execute his functions.

1.2 Niveau minimal

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs ne volent pas au-dessous du niveau minimal fixé, à l'ENR 1.2 (vols CAM à vue), à l'ENR 1.3 (vols CAM aux instruments), à l'ENR 1.4 (vols CAM tactique) et conformément au tableau ci-dessous.

1.2 Minimum altitude

Except for the needs of take-off and landing, the aircraft do not fly below a minimum altitude set in ENR 1.2 (visual CAM flights), in ENR 1.3 (instrument CAM flights), in ENR 1.4 (tactical CAM flights) and in accordance with the following table.

	Monomoteurs à pistons HEL *Piston type single-engine aircraft HEL*	**Multimoteurs mono et multiréacteurs ou à turbopropulsion** *Multi-engine single and multi-jet or turbo-jet aircraft*
- Usines isolées *Isolated plants* ; - Installations à caractère industriel *Industrial type installations* ; - Hôpitaux, centres de repos ou tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive *Hospitals, convalescence centres or any other establishment or service bearing a distinct mark* ; - Vols suivant une direction parallèle à une autoroute ou à proximité de celle-ci. *Flights along a direction parallel to a highway or close to it.*	1000 ft (300 m)	3300 ft (1000 m)
- Agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1200 m *Community area whose average width does not exceed 1200 m* ; - Rassemblement de personnes ou d'animaux (plages, stades, réunions publiques, hippodromes, parc à bestiaux, domaine skiable des stations de sports d'hiver…). *Assembly of persons or animals (beaches, stadiums, public meetings, race tracks, stockyards, skiing area of winter sports centres, etc.).*	1650 ft (500 m)	3300 ft (1000 m)
- Ville de plus de 5000 habitants dont la largeur moyenne est comprise entre 1200 m et 3600 m (1). - Rassemblement de plus de 10 000 personnes. *City of more than 5000 inhabitants whose average width is between 1200 m and 3600 m (1).* *Assembly of more than 10,000 persons.*	3300 ft (2) (1000 m)	3300 ft (2) (1000 m)
- Ville dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 m (sauf PARIS). - Rassemblement de plus de 100 000 personnes. *City whose average width is greater than 3600 m (except PARIS).* *Assembly of more than 100,000 persons.*	5000 ft (1500 m)	5000 ft (1500 m)
- PARIS Limites des anciennes fortifications de la ville (arrêté du 20 janvier 1948). *PARIS* *Limits of old city fortifications (order dated 20 January 1948).*	Survol interdit sauf aux ACFT MIL en mission de transport au-dessus de 6500 ft (2000 m) ou ayant reçu une autorisation particulière. *Fly-over prohibited except by MIL ACFT in transport missions above 6500 ft (2000 m) or having special authorisation.*	

(1) Sur la carte aéronautique au 1/500 000, ces villes sont matérialisées par une silhouette à surface jaune.
(2) Ces hauteurs minima peuvent être ramenées à 1500 ft (450 m) pour les vols d'entraînement opérationnel ou d'essai, sauf au-dessus des villes dont le nom est inscrit en majuscules sur la carte de vol à vue IGN au 1/500 000.
(1) On an aeronautic chart with scale of 1/500,000, these cities are materialised by a yellow surface silhouette.
(2) These minimum altitudes can be brought to 1500 ft (450 m) for operational or test training flights, except flying over above cities whose name is marked with capital letters on the IGN visual flight chart at 1/500,000.

Des dérogations aux prescriptions ci-dessus peuvent être accordées dans des cas bien définis par les états-majors et directions français compétents.
These waivers to the above provisions can be granted in cases that are well defined by the relevant French headquarters or directorates.

1.3 Niveaux de croisière

Les niveaux de croisière auxquels est effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;

b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

1.3 Cruising levels

The cruising levels of a flight or a part of a flight are expressed :

a) in flight levels, for fights executed at a level that is equal to or greater than the lowest available flight level or, if necessary, at a level that is greater than the transition altitude;

b) in altitudes, for fights executed at an altitude that is lower than the lowest available flight level or, if necessary, at an altitude that is equal to or greater than the transition altitude;

1.4 Jet d'objets, aérolargage ou pulvérisation

Rien n'est jeté, largué ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf dans les conditions prescrites **conformément à l'annexe à l'arrêté relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la CAM (PCAM) et/ou** par les états-majors et directions.

1.4 Disposal of objects, air dropping or spraying

*Nothing is disposed, dropped or sprayed from a flying aircraft with the conditions laid **according to appendix from ordinance relative to procedures for organimes rendering OAT (AOTP) services and/or** down by the headquarters and directorates.*

1.5 Remorquage, transport de charge extérieures

Un aéronef ne remorque un autre aéronef ou un objet ou ne transporte une charge extérieure que conformément aux dispositions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée par les états-majors et directions.

1.5 Towing, transportation of external loads

An aircraft can tow another aircraft or an object or can carry an external load only in accordance with the provisions laid down by the relevant authority and in the manner indicated by the headquarters and directorates.

1.6 Descente en parachute et opérations de parachutage

Les descentes en parachute, sauf en cas de force majeure, et les opérations de parachutage ne sont effectuées que dans les conditions prescrites par les états-majors et directions.

1.6 Parachute descent and parachute dropping operations

Except in case of a fortuitous event, parachute descents and parachute dropping operations are executed only under the conditions laid down by the headquarters and directorates.

1.7 Voltige aérienne

Aucune voltige aérienne ne doit être exécutée au-dessus des zones urbaines ou autres agglomérations à forte densité ou des rassemblements de personnes.

La voltige aérienne est uniquement effectuée :

a) pour l'entraînement des pilotes militaires aux techniques du pilotage ;

b) pour certains vols de démonstration.

dans le cadre de missions définies par l'autorité compétente et en conformité avec les consignes édictées par les états-majors et directions.

1.7 Acrobatic flight

No acrobatic flight must be executed above urban areas or other community areas with a high density or with assembly of persons.

Acrobatic flight is only executed:

a) for training military pilots in piloting techniques;

b) for certain demonstration flights.

as part of missions defined by the relevant authority and in accordance with the instructions laid down by the headquarters and directorates.

1.8 Vols en formation et vols en patrouille, en section ou en peloton

Les aéronefs volent en formation , en patrouille, en section ou en peloton selon les conditions prescrites conditions par les états-majors et directions respectifs ainsi que selon les principes suivants :

1.8.1 : Vols en formation

a) les distances minimales et maximales ainsi que les étagements entre aéronefs du dispositif sont définis par les états-majors et directions;

b) la distance entre les aéronefs contituant les extrémités du dispositif ne peut excéder 1 NM horizontalement et 200 ft verticalement;

c) la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation, le transpondeur et le compte rendu de position ;

d) la sécurité au sein de la formation est assurée par le chef de formation;

1.8.2: Vols en patrouille, en section ou en peloton

L'ensemble des aéronefs est placé sous les ordres d'un chef de patrouille, de section ou de peloton.

Selon les impératifs de la mission, ils peuvent être rassemblés dans les limites définies ci-dessus pour le vol en formation.
Dans ce cas, ils sont considerés comme un seul aéronef.

1.8 Formation flights and patrol flights, in section or in platoon flying

Aircraft fly in formation , in patrol, in section or in platoon in accordance with the conditions prescribed by military staff and departments respective and according to the following principles :

1.8.1 : Formation flights

a) the minimum and maximum distances as well as the stacking between aircraft of the device are determined by military staff and departments;

b) the distance between aircrafts component the extremities of the formation cannot exceed 1 NM horizontally and 200ft vertically;

c) the formation behaves as one aircraft alone as regards navigation, the transponder and the position report;

d) safety within the formation is ensured by the formation leader;

1.8.2 : Patrol, section or platoon flying

All the aircraft are subject to the orders of a patrol, section or platoon leader.

Depending on the needs of the mission, aircraft may be gathered within the limits determined hereabove for formation flying.
In this case, they are considered as a single aircraft.

1.9 Zones interdites, réglementées et dangereuses

1.9.1 Zones interdites (P)

Aucun aéronef ne pénètre, sauf autorisation de l'autorité compétente, dans une zone interdite, identifiée selon les cas comme zone interdite (zone P) ou zone interdite temporaire (ZIT) dont l'existence a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.9.2 Zones réglementées (R)

Un aéronef ne vole à l'intérieur d'une zone réglementée (zone R) ou zone réglementée temporaire (ZRT) que s'il se conforme aux conditions spécifiées portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.9 Prohibited, restricted and danger areas

1.9.1 Prohibited areas (P)

Unless authorised by the relevant authority, no aircraft enters a prohibited area, identified according to the cases as a prohibited area (P area) or temporarily prohibited area (ZIT) the existence of which is informed to users via aeronautical information services.

1.9.2 Restricted areas (R)

An aircraft can fly within a restricted area (R area) or a temporarily restricted area (ZRT) only it complies with the specified conditions informed to users via aeronautical information services.

1.9.3 Zones dangereuses (D)

Un aéronef ne vole à l'intérieur d'une zone dangereuse (zone D) ou zone dangereuse temporaire (ZDT) qu'avec l'autorisation de l'organisme gestionnaire dont l'existence est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Ces zones dangereuses ne garantissent pas l'imperméabilité, en particulier pour les vols non contrôlés. En conséquence, la protection des vols CAM évoluant dans celles-ci ne sera assurée par l'organisme chargé d'assurer des services de la circulation aérienne, vis à vis des autres vols que dans la mesure où ils sont connus ou observés.

1.9.3 Danger areas (D)

An aircraft can fly within a danger area (D area) or a temporarily danger area (ZDT) only with the authorisation of the relevant control authority the existence of which is informed to users via aeronautical information services.

These danger areas do not guarantee imperviousness, in particular for non-controlled flights. Consequently, the protection of CAM flights executed in these areas will be ensured by the organism in charge of air traffic control services, with respect to other flights, only insofar as they are known or observed.

1.9.4 Zones interdites aux aéronefs militaires (M)

Aucun aéronef militaire ne pénètre dans une zone interdite en permanence aux aéronefs militaires (zone M) dont l'existence a été portée à la connaissance des usagers militaires par la voie de l'information aéronautique.

1.9.4 Prohibited areas for military aircraft (M)

No military aircraft enters an area that is permanently prohibited to military aircraft (M area) the existence of which is informed to military users via the aeronautical information services.

1.9.5

Tout aéronef en mission de police, de sécurité publique ou de secours amené, par nécessité absolue de service à pénétrer dans l'un des espaces cités au 1.9 doit être en mesure d'appliquer la règle « voir et éviter » et doit informer l'organisme gestionnaire, lorsqu'il existe, de sa position et de ses prévisions d'évolution.

1.9.5

Any aircraft on a police, public safety or emergency mission which is required, by absolute service necessity, to enter one of the spaces detailed in 1.9 must be capable of applying the "see and avoid" rule and must inform the managing authority, where this exists, of the aircraft's position and forecast flight routes.

1.10 Vols supersoniques

Un aéronef en CAM ne vole à une vitesse supersonique que dans le cadre de missions particulières et conformément aux règles suivantes :

1.10.1 Cas général

Des axes de travail en supersonique sont définis au MILAIP ENR 1.10.6 pour les besoins d'entrainement des forces.
Ils n'ont pas de statut particulier mais, sauf besoins spécifiques ou dérogation respectivement objets du 1.10.2 et du 1.10.3, ils doivent être utilisés pour toute mission programmée comportant une phase de vol en supersonique (voir tableau ci-après).
L'organisme en charge de la programmation répartit les missions sur l'ensemble des axes de façon à disperser géographiquement les nuisances.

1.10 Supersonic flights

An aircraft under CAM flights at supersonic speed only within the framework of special missions and in accordance with the following rules :

1.10.1 General case

Supersonic working axes are defined in MILAIP ENR 1.10.6 for the training needs of the forces.

They do not have a particular status but, except specific needs or derogations respectively objects of 1.10.2 et du 1.10.3, they must be used for any scheduled mission comprising a supersonic flight phase (see tables below).

The organism in charge of programming distributes the missions over all the axes in order to geographically scatter nuisance.

1.10.2 Cas particulier des vols d'essais et de réception

Compte tenu des spécificités liées aux exigences techniques propres aux vols d'essais et de reception, ceux-ci peuvent être réalisés en dehors des axes dédiés objets du 1.10.1.
Ces vols sont contrôlés par les centres CER. Ils sont opérés selon les besoins dans des espaces aériens dédiés (TSA/TRA, zones réglementées ou dangereuses) ou dans des portions d'espaces aériens contrôlés par un organisme de l'aviation civile à l'issue d'un processus de planification et de coordination avec les services compétents en charge de la gestion de l'espace aérien concerné [1].

1.10.2 Specific case of test and reception flights

Taking into account specificities related to technical requirements fit to test and reception flights, these can be achieved outside axis dedicated object of 1.10.1.

These flights are controled by CER centers. They are operated as required in dedicated airspace (TSA/TRA, restricted or dangerous area) or in adjoining airspace controled by a civil aviation organization following a process of planification and coordination with the relevant departments in charge of the management of the airspace concerned [1].

1.10.3 Restrictions à l'exécution des vols supersoniques

Sauf dérogation objet du 1.10.5, les vols à vitesse supersonique sont interdits au-dessus du territoire français et à moins de 20 NM des côtes lorsqu'au moins l'une des conditions suivante est rencontrée :
- entre 20H00 et 08H00 locales;
- en palier ou en montée en dessous de l'altitude de 10 000 m (niveau de vol 330) ;
- en piqué à toutes altitudes ;
- dans les zones interdites au survol supersonique définies au MILAIP ENR 5.1.3.
Le survol des plages en régime supersonique doit également être évité entre le 15 juin et le 15 septembre.

1.10.3 Supersonic flights restictions on the execution

Unless otherwise object of 1.10.5, flights at supersonic speed are prohibited above the French territory and at least at 20 NM from the coasts when at least one of the following conditions is met :
- between 20H00 and 08H00 local;
- level flight or climbing above the altitude of 10,000 m (flight level 330) ;
- diving at all altitudes;
- in supersonic flight prohibited areas set in MILAIP ENR 5.1.3
Fly-over of beaches, at supersonic speed, must be also avoided between 15 June and 15 September.

1.10.4 Conduite des vols supersoniques

Les accélérations liées au passage du régime subsonique au surpersonique sont effectuées en vol rectiligne uniquement et sous réserve de respecter les restrictions objet du 1.10.3.
Lorsque la mission prévoit des évolutions, celles-ci sont réalisées en régime supersonique stabilisé et si possible au-dessus des régions à faible densité de population ou au-dessus de la mer. Les virages générant des phénomènes de focalisation ne sont pas exécutés à proximité des agglomérations de plus de 100 000 habitants.
Au-dessus de la mer, les vols supersoniques peuvent être effectués sans restriction à toutes altitudes dans des conditions telles que le « bang » supersonique n'atteigne pas la terre.

1.10.4 Operation of supersonic flights

Accelerations linked when passing from subsonic regime to supersonic are performed in straight and level flight only and provided to respect restrictions objet of 1.10.3.
When the mission required manoeuvres, these are carried out, these are conducted in stabilized supersonic regime and if possible , above regions with a low population density or above the sea. Turns generating concentration phenomena are not executed close to community areas of more than 100,000 inhabitants.
Above the sea, supersonic flights can be performed without restriction at any altitudes under conditions such that the supersonic "bang" does not reach the earth.

1.10.5 Dérogations

Les dérogations à ces rêgles font l'objet de dispositions particuliaires formalisées et prises sous la responsabilité:
- du directeur général de l'armement pour certains vols d'essais, de reception et à caractère technique non réalisable selon les règles décrites au 1.10.1, 1.10.3 et 1.10.4

1.10.5 Dispensations

Dispensations to these rules are subject to specific provisions formalized and made under the direction :
- of the General Director for Armaments for some flight-tests, flight-acceptance and a technical nature not feasible under rules descriebed on 1.10.1, 1.10.3 and 1.10.4

- des chefs d'états-major de l'armée de l'air et de la marine pour les missions de sûreté aérienne. Ces vols sont exécutés conformément aux directives des autorités et dans des conditions de nature à garantir un niveau de sécurité acceptable pour les autres usagers aériens ainsi que pour les personnes et les biens à la surface.

[1] Centre Défense de Programmation et de Gestion de l'Espace aérien

- Air Force and Navy Chiefs of Staff for air safety missions. These flights are carried out in accordance with the directives of the authorities and under conditions such as to guarantee an acceptable level of safety for the other air users and for property on the surface.

[1] Centre Défense de Programmation et de Gestion de l'Espace aérien (Airspace Programming and Management Defence Centre)

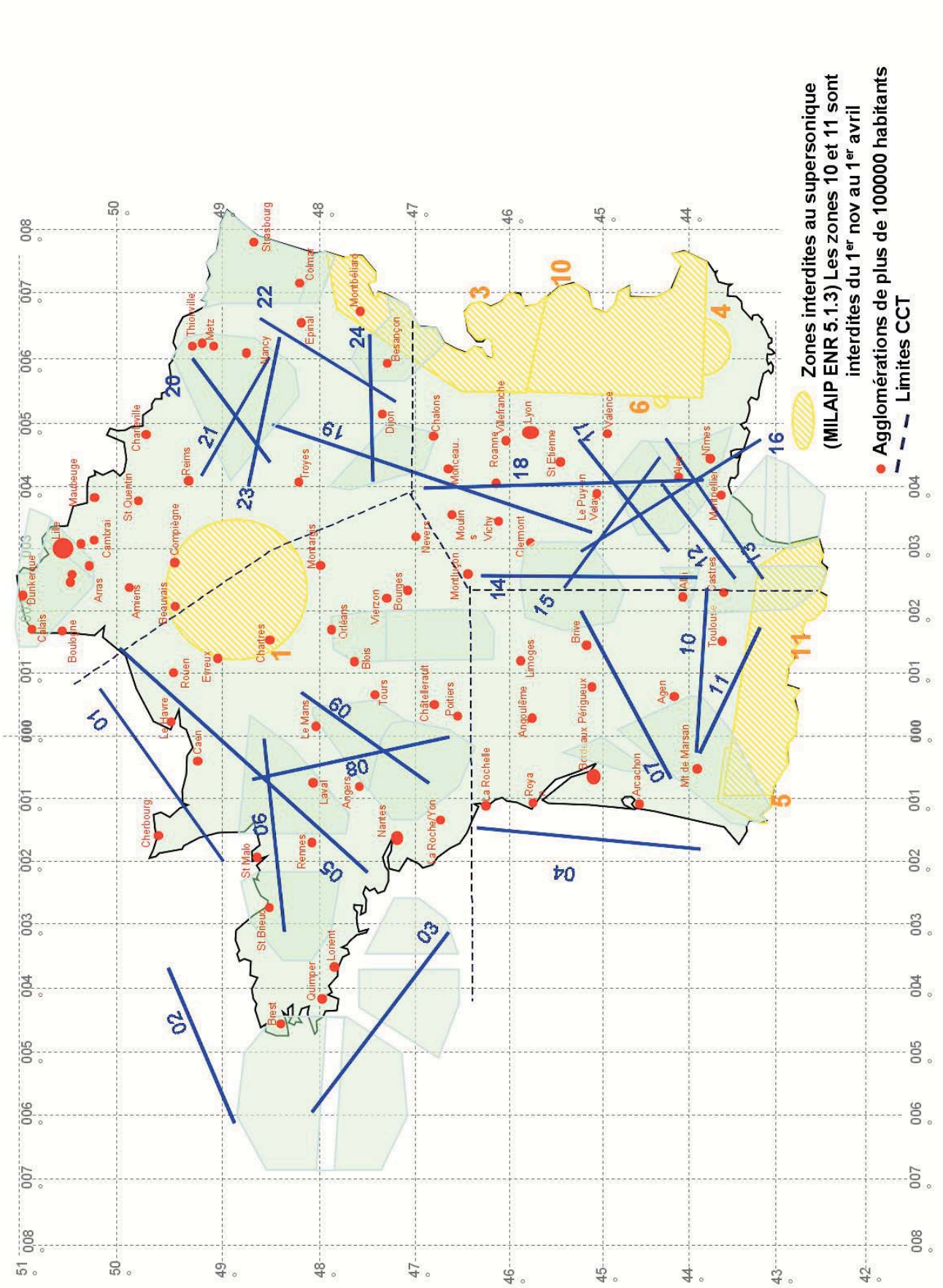
1.10.6 Axes supersoniques

1.10.6 Supersonic axes

COORDONNEES DES AXES SUPERSONIQUES

COORDINATES OF SUPERSONIC AXIS

Axe*/Axis*	**CDC**	**Coordonnées***/Coordinates*
S01	RAKI	50°10'00"N-000°50'00"E / 49°00'00"N-002°00'00"W
S02	RAKI ATL	49°25'00"N-003°40'00"W / 48°50'00"N-006°10'00"W
S03	RAKI ATL	46°34'00"N-003°05'00"W / 48°05'00"N-006°00'00"W
S04	MARINA ATL	43°55'00"N-001°55'00"W / 46°20'00"N-001°30'00"W
S05	RAKI	47°25'00"N-002°10'00"W / 50°00'00"N-001°25'00"E
S06	RAKI	48°35'00"N-000°10'00"W / 48°20'00"N-003°00'00"W
S07	MARINA	44°15'00"N-000°37'00"W / 45°15'00"N-002°00'00"E
S08	RAKI	46°30'00"N-000°00'00"E / 48°40'00"N-000°40'00"W
S09	RAKI	46°45'00"N-000°50'00"W / 48°05'00"N-000°40'00"E
S10	MARINA	43°50'00"N-002°00'00"E / 43°55'00"N-000°20'00"W
S11	MARINA	43°05'00"N-001°30'00"E / 43°55'00"N-000°20'00"W
S12	RAMBERT	43°25'00"N-002°30'00"E / 44°15'00"N-004°00'00"E
S13	RAMBERT	43°05'00"N-002°30'00"E / 44°15'00"N-004°40'00"E
S14	RAMBERT	44°00'00"N-002°30'00"E / 46°10'00"N-002°30'00"E
S15	RAMBERT	45°20'00"N-002°15'00"E / 44°15'00"N-004°20'00"E
S16	RAMBERT	43°00'00"N-004°45'00"E / 45°15'00"N-002°55'00"E
S17	RAMBERT	45°10'00"N-004°40'00"E / 44°10'00"N-002°50'00"E
S18	RAMBERT	47°00'00"N-004°00'00"E / 43°45'00"N-004°05'00"E
S19	RAMBERT / RAKI	48°38'00"N-005°00'00"E / 45°05'00"N-003°15'00"E
S20	RAKI	49°15'00"N-006°00'00"E / 48°25'00"N-004°20'00"E
S21	RAKI	48°30'00"N-006°00'00"E / 49°12'00"N-004°10'00"E
S22	RAKI	47°10'00"N-005°20'00"E / 48°45'00"N-006°40'00"E
S23	RAKI	48°25'00"N-006°15'00"E / 48°45'00"N-004°00'00"E
S24	RAKI	47°25'00"N-006°20'00"E / 47°25'00"N-004°15'00"E


Zones interdites au supersonique
(MILAIP ENR 5.1.3) Les zones 10 et 11 sont
interdites du 1er nov au 1er avril
Agglomérations de plus de 100000 habitants
Limites CCT

2. Prévention des collisions et abordages

Aucune disposition des présentes règles ne dispense le pilote d'un aéronef de l'obligation de prendre les dispositions les plus propres à éviter une collision ou un abordage, y compris les manœuvres anticollision fondées sur des avis de résolution émis par l'équipement ACAS (RA TCAS).

Il importe que la vigilance exercée en vue de déceler les risques de collisions ou d'abordage ne soit pas relâchée à bord des aéronefs au cours des évolutions sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et en vol.

Il est toutefois admis que pour certains vols CAM T, pour des raisons opérationnelles, cette vigilance peut ne pas être optimale. Ces vols se déroulent alors dans des espaces aériens spécialement réservés qui sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

[1] Les procédures à suivre pour utiliser l'ACAS figurent à l'ENR 1.5

2.1 Proximité

Un aéronef n'évolue pas à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

2.2 Priorité de passage

L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse

2.2.1 Principes

Un aéronef qui, aux termes des règles ci-après, se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins de le faire à bonne distance et de tenir compte de la turbulence de sillage.

2.2.2 Aéronefs se rapprochant de face

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chacun d'eux oblique vers sa droite.

2. Prevention of (ground and air) collisions

No provision of the present rules exempts the pilot of an aircraft from the obligation to take the most specific steps to avoid a (ground or air) collision, including anti-collision manoeuvres based on resolution notices broadcast by ACAS[1] equipment (RA TCAS).

It is important that the vigilance exercised in a view to detecting (ground or air) collision risks must not be released on board aircraft manoeuvring on an aerodrome or in flight.

It is however allowed, for certain CAM T flights, and for operational reasons, that this vigilance may not be optimal. These flights are then executed in air spaces that are specially reserved and that are informed to users via aeronautic information services.

[1] The procedures to follow to use the ACAS are given in ENR 1.5

2.1 Proximity

An aircraft does not fly at a distance ,from another aircraft ,which could cause a risk of collision.

2.2 Passage priority

The aircraft having passage priority preserves its heading and speed.

2.2.1 Principles

In terms of the present rules, an aircraft that is obliged to yield passage to another aircraft avoids passing above or below the latter, or in front of it, unless it executes this manoeuvre at a good distance and takes account of the turbulence created by its wake.

2.2.2 Head-on approaching aircraft

When two aircraft approach one another face on or almost face on and there is a risk of collision, each of the aircraft will turn to its right.

2.2.3 Routes convergentes

Lorsque deux aéronefs se trouvant à peu près au même niveau suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite s'en écarte.

Toutefois :

a) les aérodynes motopropulsés cèdent le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons ;

b) les dirigeables cèdent le passage aux planeurs et aux ballons ;

c) les planeurs cèdent le passage aux ballons ;

d) les aéronefs motopropulsés cèdent le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.

2.2.3 Converging routes

When two aircraft are almost at the same level and follow converging routes, the one seeing the other on its right deviates.

However :

a) the power-driven aerodynes yield passage to airships, to gliders and to balloons;

b) the airships yield passage to gliders and to balloons;

c) the gliders yield passage to balloons;

d) the power-driven aircraft yield passage to aircraft seen towing other aircraft or objects.

2.2.4 Dépassement

Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier, s'écarte de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite. Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

2.2.4 Overtaking

At the moment an aircraft overtakes another aircraft, the latter aircraft has priority of passage and the overtaking aircraft, may it be in the ascent, descent or level flight phase, moves away from the flight path of the other aircraft by moving towards the right. No subsequent change in relative positions of the two aircraft dispenses the overtaking aircraft from this obligation until it has completely overtaken and has outspaced the other aircraft.

2.2.5 Atterrissage

2.2.5.1 Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.

2.2.5.2 Lorsque deux ou plusieurs aérodynes se rapprochent d'un aérodrome afin d'y atterrir, l'aérodyne se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne se prévaut pas de cette règle pour se placer devant un autre aérodyne en train d'exécuter les phases finales d'une approche, ou pour le dépasser. Toutefois, les aérodynes motopropulsés cèdent le passage aux planeurs.

2.2.5.3 Atterrissage d'urgence

Un pilote, sachant qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir, cède le passage à celui-ci.

2.2.5 Landing

2.2.5.1 An aircraft in flight or manoeuvring on the ground or on water yields passage to aircraft in the landing phase or executing final approach phases.

2.2.5.2 When two or more aerodynes approach an aerodrome for landing, the aerodyne at the higher level yields passage to that at the lower level, but the latter does not claim this rule to position itself in front of another aerodyne executing final approach phases, or to overtake it. However, the power-driven aerodynes yield passage to gliders.

2.2.5.3 Emergency landing

A pilot yields passage to an aircraft knowing that this aircraft is forced to land.

2.2.6 Décollage

Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement d'un aérodrome cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.

2.2.6 Take-off

An aircraft circulating on a movement of an aerodrome area yields passage to aircraft taking off or about to take off.

2.2.7 Aéronefs circulant en surface

2.2.7.1 En cas de risque de collision entre deux aéronefs circulant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, les règles suivantes s'appliquent :

a) lorsque deux aéronefs se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux s'arrête ou, dans la mesure du possible, oblique vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre ;

b) lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite cède le passage ;

c) un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef a la priorité, et l'aéronef dépassant se tient à bonne distance de l'aéronef dépassé.

2.2.7.2 Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement s'arrête et attend à tous les points d'arrêt avant piste à moins d'une autorisation contraire émanant de la tour de contrôle d'aérodrome.

2.2.7.3 Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement s'arrête et attend à toutes les barres d'arrêt dont les feux sont allumés, et peut continuer lorsque les feux sont éteints.

2.2.7 Aircraft circulating on surface

2.2.7.1 The following rules are applicable in case of a collision risk between two aircraft circulating in a movement area of an aerodrome:

a) when two aircraft are approaching head-on, or almost, each of them stops or, insofar as possible, turns to its right in order to leave a good distant from the other;

b) when two aircraft follow converging routes, the one that sees the other to its right yields passage;

c) an aircraft overtaken by another aircraft has priority, and the overtaking aircraft remains at a good distance from the overtaken aircraft.

2.2.7.2 An aircraft circulating on a movement area stops and waits at all runway stop points unless a contrary clearance is given from the aerodrome control tower.

2.2.7.3 An aircraft circulating on a movement area stops and waits at all bar stops with lights lit, and can continue only once the lights go off.

2.3 Feux réglementaires des aéronefs

Note - On considère qu'un aéronef est en cours de manœuvre lorsqu'il circule au sol ou est remorqué ou lorsqu'il est temporairement immobilisé en cours de circulation au sol ou de remorquage.

2.3 Aircraft regulatory lights

Note - It is considered that an aircraft in manoeuvring when it circulates on the ground or is towed or when it is temporarily immobilised during ground circulation or towing.

2.3.1 De nuit, pendant le vol (ou autre période définie par l'autorité compétente)

Le pilote allume :

a) les feux anticollision[1] destinés à attirer l'attention sur l'aéronef;

b) les feux de position et n'allume aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux.

[1] Pour rendre l'aéronef plus visible, on peut utiliser, en plus des feux anticollision, des feux dont il est équipé à d'autres fins, par exemple les phares d'atterrissage et les projecteurs.

2.3.1 By night, during the flight (or any other period defined by the relevant authority)

The pilot lights up:

a) the anti-collision lights[1] intended to draw the attention on the aircraft;

b) the position lights and does not light up any other light liable to be confused with these lights.

[1] To render the aircraft more visible, in addition to the anti-collision lights, lights that are intended for other purposes can be used, for example, the landing lights and the head lights.

2.3.2 De nuit, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome (ou autre période définie par l'autorité compétente)

Le pilote allume :

a) les feux de position lorsqu'il déplace l'aéronef et n'allume aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux ;

b) les feux destinés à indiquer les extrémités de la structure de l'aéronef, à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante ;

c) les feux destinés à attirer l'attention sur l'aéronef lorsqu'il manœuvre ;

d) les feux indiquant que les moteurs sont en marche.

2.3.2 By night, on the movement area of an aerodrome (or any other period defined by the relevant authority)

The pilot lights up:

a) the position lights when he moves the aircraft and does not light up any other light liable to be confused with these lights;

b) the lights indicating the tips of the aircraft structure, unless the aircraft is at a standstill and is not otherwise lit sufficiently;

c) the lights intended to attract the attention on the aircraft during manoeuvres;

d) the lights indicating that the engines are running.

2.3.3 De jour, pendant le vol

Le pilote allume les feux anticollision destinés à attirer l'attention sur l'aéronef.

2.3.3 By day, during flight

The pilot lights up the anti-collision lights intended to attract the the attention on the aircraft.

2.3.4 De jour, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome

Le pilote allume :

a) les feux destinés à attirer l'attention sur l'aéronef lorsqu'il manœuvre ;

b) les feux indiquant que les moteurs sont en marche.

2.3.4 By day, on the movement area of the an aerodrome

The pilot lights up :

a) the lights intended to attract the attention on the aircraft during manoeuvres;

b) the lights indicating that the engines are running.

2.3.5 Cas particulier

Le pilote est autorisé à éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté pour répondre aux spécifications de 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3.et 2.3.4 ou à réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :

a) le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;

b) causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

2.3.5 Special case

The pilot is authorised to switch off the flashing lights fitted on the aircraft to meet the specifications of 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3.and 2.3.4 or to reduce the intensity of these lights if the latter:

a) disturb him or risk to disturb him in the execution of his functions;

b) cause or risk to cause a dazzling effect that is blinding for an external observer.

2.4 Vol aux instruments dans des conditions fictives

Un aéronef ne volera pas dans des conditions fictives de vol aux instruments à moins :

a) que l'aéronef ne soit équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement ; et ;

b) qu'un pilote qualifié n'occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vol aux instruments. Le pilote de sécurité devra avoir un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, sinon un observateur compétent, en communication avec le pilote de sécurité, devra occuper à bord un emplacement d'où son champ de vision complète de façon satisfaisante celui du pilote de sécurité.

2.4 Instrument flight under fictitious conditions

An aircraft will not not flight under fictitious instrument flight conditions unless:

a) it is equipped with double commands in perfect operating order; and:

b) a qualified pilot is seated at the controls allowing him to intervene as a safety pilot assisting the person piloting under fictitious instrument flight conditions. The safety pilot should have a sufficient field of view ahead and on each side of the aircraft, otherwise, a qualified observer, communicating with the safety pilot, should take a seat on board from which his field of view satisfactorily completes that of the safety pilot.

2.5 Manœuvres sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome

Un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome :

a) surveille la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions et les abordages;

b) s'intègre dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tient à l'écart ;

c) effectue tous les virages à gauche quand il effectue une approche, et après décollage, sauf instruction contraire ;

d) atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction;

e) se conforme aux textes, procédures et consignes particulières, définies pour un aérodrome considéré et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

f) sauf instruction particulière contraire, s'inclut dans la circulation d'aérodrome en vue de l'atterrissage selon l'itinéraire passant par les points de report portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

2.5 Manoeuvres on an aerodrome or on its surroundings

An aircraft manoeuvring on an aerodrome or on its surroundings:

a) monitor aerodrome traffic in order to avoid (ground or air) collisions;

b) inserts into the traffic of other manoeuvring aircraft or remains outside the traffic;

c) makes all left turns during approach, and after take-off, unless otherwise instructed;

d) lands and takes off windward side, unless if the safety, the runway configuration or the air traffic requirements impose another direction;

e) complies with the texts, procedures and special instructions, defined for an aerodrome considered and informed to users via aeronautic information services;

f) unless specially instructed otherwise, inserts into the aerodrome traffic for landing along the route passing through reporting points informed to users via aeronautic information services.

2.5.1 Pénétration dans la circulation d'aérodrome

Sauf clairance contraire, un aéronef n'utilisant pas un aérodrome se tient à l'écart de la circulation d'aérodrome de l'aérodrome considéré.
De plus, dans le cas d'exercice d'attaque de terrain ou à l'occasion d'exercices particuliers, programmés ou non, prévoyant le passage à la verticale des installations d'un aérodrome, la pénétration dans la circulation d'aérodrome devra s'effectuer selon des conditions visant à ne pas mettre en cause la sécurité des aéronefs susceptibles d'y évoluer.

2.5.1 Insertion into aerodrome traffic

Unless otherwise cleared, an aircraft not using an aerodrome remains away from the aerodrome traffic of the considered aerodrome.
Furthermore, in case of field attack exercises or special exercises, scheduled or not, providing passage vertically above aerodrome installations, insertion into aerodrome traffic must be performed along conditions not impeding the safety of aircraft that are likely to fly therein.

2.5.2 Atterrissage

Un aéronef évoluant selon les règles de la CAM se conforme, pour l'atterrissage, aux consignes d'utilisation de l'aérodrome et le cas échéant aux clairances de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne.

Les avions d'armes pourront, après l'atterrissage et lorsque les conditions le permettront, se maintenir sur la partie de la piste prévue pour la complète décélération , dite « bande lente », afin de permettre la poursuite des autres atterrissages.

2.5.2 Landing

An aircraft operating under military air traffic rules complies, for landing, with the instructions for using the aerodrome and, where applicable, the clearances of the air traffic control organization.

The weapon aircraft could, after landing or when conditions so allow, stay on the portion of the runway designed to complete deceleration, called "slow strip", in order to enable other landings to take place.

2.5.3 Décollage

2.5.3.1 Sauf clairance contraire ou entente préalable des commandants de bord dans le cas d'un aérodrome non contrôlé, un aéronef au départ ne commence pas son décollage tant que l'aéronef qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de piste ou amorcé un virage ou tant que les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste.

2.5.3.2 Lorsqu'une clairance pour un décollage immédiat a été acceptée par le pilote d'un aéronef avant qu'il ne pénètre sur la piste, celui-ci pénètre et décolle sans délai.

2.5.3.3 Les aéronefs d'une même formation peuvent être alignés sur la piste simultanément et effectuer leur décollage en formation ou selon une certaine cadence. La procédure choisie est alors annoncée sur la fréquence de l'organisme de la circulation aérienne par le chef de la formation avant l'alignement.

2.5.3 Take-off

2.5.3.1 Unless otherwise cleared or prior agreement of the aircraft commanders in case of a non-controlled aerodrome, a departing aircraft does not take off as long as the preceding aircraft has not crossed the runway end or has initiated its turn or as long as the arriving aircraft preceding it have not cleared the runway.

2.5.3.2 When a clearance for an immediate take-off has been accepted by the pilot of an aircraft before he enters the runway, he enters and takes off without delay.

2.5.3.3 The aircraft of the same formation can be simultaneously aligned on the runway and take off in formation or at a certain rate. The procedure decided is then announced before alignment on the frequency of the air traffic organism by the formation leader.

2.6 Manœuvres à flot

Note.- En plus des dispositions de 2.6.1, certaines parties du Règlement international pour prévenir les abordages en mer, élaboré par la Conférence internationale sur la révision des règles internationales pour prévenir les abordages en mer (Londres, 1972), peuvent s'appliquer dans certains cas.

2.6.1 En rapprochement

Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage ou de collision, le pilote de l'aéronef évoluera avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou du navire.

2.6.1.1 Routes convergentes

Un aéronef ayant un autre aéronef ou un navire à sa droite cède le passage à celui-ci et se tient à distance.

2.6.1.2 Approche de face

Un aéronef qui se rapproche de face, ou presque de face, d'un autre aéronef ou d'un navire modifie son cap vers la droite et se tient à distance.

2.6.1.3 Dépassement

L'aéronef ou le navire dépassé a la priorité de passage. L'aéronef dépassant modifie son cap et se tient à distance.

2.6.1.4 Amerrissage et décollage

Un aéronef amerrissant ou décollant à la surface de l'eau se tient, dans la mesure du possible, à distance de tous les navires et évite d'entraver leur navigation.

2.6.2 Feux réglementaires des aéronefs à flot

De nuit, tout aéronef à flot allume les feux prescrits par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (révisé en 1972) à moins que cela ne soit pratiquement impossible, auquel cas, il allume des feux aussi semblables que possible, en ce qui concerne leurs caractéristiques et leur position, à ceux qui sont spécifiés par le Règlement international.

Note 1 - Les spécifications des feux que doivent allumer les hydravions à flot figurent dans les Appendices à la 1re et à la 2e Partie de l'Annexe 6 de l' OACI.

2.6 Water-borne manoeuvres

Note.- In addition to the provisions of 2.6.1, certain parts of the International Regulation for preventing collisions at sea, drafted by the International Conference on the revision of international rules for preventing collisions at sea (London, 1972), can apply in certain cases.

2.6.1 Approaching

When two aircraft or an aircraft and a ship approach one another and there is a risk of collision, the pilot of the aircraft will operate with precaution, bearing in mind the circumstances, especially the possibilities of the aircraft or the ship.

2.6.1.1 Converting routes

An aircraft having another aircraft or a ship to its right yields the right of way to it and stays at a distance.

2.6.1.2 Head-on approach

An aircraft approaching another aircraft or a ship head-on, or almost head-on, changes its heading to the right and stays at a distance.

2.6.1.3 Overtaking

The overtaken aircraft or ship has the right of way. The overtaking aircraft changes its heading and stays at a distance.

2.6.1.4 Water landing and take-off

An aircraft landing or taking off on a water surface stays, insofar as possible, at a distance from all the ships and avoids interfering in their navigation.

2.6.2 Regulatory lights of aircraft on water

By night, any aircraft on water lights up the lights specified by the International Regulation for preventing collisions at sea (revised in 1972) unless it is practically impossible, in which case, it lights up the lights that as similar as possible, with respect to their characteristics and position, to those specified by the International Regulation.

Note 1 - The specifications for lights that must be lit by float aircraft are given in the Appendices to the 1st and 2nd Parts of Annex 6 of the ICAO.

Note 2 - Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer stipule que les règles relatives aux feux réglementaires doivent être appliquées entre le coucher et le lever du soleil. Toute autre période d'une durée moindre ne peut donc être prescrite conformément à 2.6.2 entre le coucher et le lever du soleil dans les régions où le Règlement international pour prévenir les abordages s'applique, par exemple en haute mer.

Note 2 - The International Regulation for preventing collisions at sea stipulates that the rules on regulatory lights must be applied between sundown and sunrise. Any other period with a shorter period therefore cannot be specified in accordance with 2.6.2 between sundown and sunrise in regions where the International Regulation for preventing collisions is applied, for instance, on high seas.

3. Plans de vol

3. Flight plan

3.1 Dépôt du plan de vol

3.1 Submission of a flight plan

3.1.1 Définitions

Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol programmé, pour un aéronef ou plusieurs aéronefs évoluant en formation, sont communiqués aux organismes des services de la circulation aérienne militaire sous forme d'un plan de vol dans la majorité des cas ou sous une autre forme pour certaines missions particulières.

3.1.1 Definitions

The information details of a scheduled flight or part of flight, for an aircraft or several aircraft flying in formation, are communicated to the military air traffic service organism in the form of a flight plan in most cases or in another form for certain special missions.

3.1.2 Conditions

Tout vol effectué en CAM fait l'objet d'un dépôt de plan de vol et de messages complémentaires. Toutefois, cette règle ne s'applique pas :

a) aux vols dont les éléments nécessaires aux organismes de la circulation aérienne sont transmis sous d'autres formes (certains vols dans les zones temporairement réservées **ne nécessitant pas la réservation de cabines de contrôle d'un CDC**, vols locaux, missions de sûreté aérienne, **mission de service public ou de police, mission de sécurité publique ou de secours,** approche-approche, **vols participants à une opération SAR**, vols d'essais / réception / à caractère technique) ;

b) aux vols à vue pour lesquels il n'est pas possible de déposer ou de clôturer un plan de vol (mouvements d'hélicoptères en provenance et/ou à destination d'hélisurfaces ou de plates-formes embarquées par exemple).

Dans le cas d'un vol mixte, incluant des phases de vol effectuées en CAM et en CAG, un plan de vol mixte est établi.

3.1.2 Conditions

All CAM flights require the submission of a flight plan and of complementary messages. However, this rule is not applicable:

*a) to flights the details of which, needed by the air traffic organisms, are submitted in other forms (certain flights in temporarily reserved areas **not requiring control booths reservation in DCC**, local flights, aerial safety missions, **public service or police mission, public safety or security mission,** approach-approach, **flights participating in a SAR operation**, test / acceptance / technical flights);*

b) to visual flights for which it is not possible to submit or to close a flight plan (movements of helicopters coming from and/or heading to helicopter strips or embarked platforms for example).

A mixed plan is drafted in the case of a mixed flight the includes OAT and GAT flight phases.

3.1.3 Dépositaires

Un plan de vol est soumis au bureau d'information de vol centralisé, à un bureau de piste des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol.

3.1.3 Submission offices

A flight plan is submitted to the Central Flight Information Office (BIVC), a reporting office of the air traffic services or to the air-ground control radio station.

3.1.4 Délais

Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol est déposé au plus tard soixante minutes avant l'heure de départ, sauf instructions contraires de l'autorité compétente.

3.1.4 Delays

When the air traffic control service is ensured for a flight, the flight plan is submitted, at the latest, sixty minutes before the departure time, unless otherwise instructed by the relevant authority.

3.2 Teneur du plan de vol

Un plan de vol comprend les renseignements ci-après :

a) Identification de l'aéronef
b) Règles de vol et type de vol
c) Nombre et type (s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage
d) Équipement
e) Aérodrome de départ
f) Heure estimée de départ du poste de stationnement
g) Vitesse (s) de croisière
h) Niveau (x)
i) Route à suivre et / ou zone d'entraînement
j) Aérodrome de destination et durée totale estimée
k) Aérodrome (s) de dégagement
l) Autonomie
m) Nombre de personnes à bord
n) Équipement de secours et de survie
o) Renseignements divers

3.2 Content of flight plan

A flight plan contains the following information:

a) aircraft identification
b) Flight rules and flight type
c) Number and type(s) of aircraft and category of wake turbulence
d) Equipment
e) Departure aerodrome
f) Estimated departure time from apron
g) Cruise speed(s)
h) Level(s)
i) Route followed and / or training area
j) Destination aerodrome and total flight time estimated
k) Alternate aerodrome(s)
l) Autonomy
m) Number of persons on board
n) Emergency and life support equipment
o) Miscellaneous information

3.3 Etablissement du plan de vol

Les procédures de rédaction et de communication des plans de vol CAM sont définies à l'ENR 1.10.

3.3 Drafting of the flight plan

The procedures for drafting and communicating OAT flight plans are defined in ENR 1.10.

3.4 Modifications au plan de vol

Un aéronef évoluant en CAM peut demander ou se voir imposer par les organismes de la circulation aérienne des modifications au plan de vol déposé. Elles font l'objet d'un échange radiotéléphonique entre le pilote et l'organisme de la circulation aérienne concerné.

Un aéronef évoluant en CAM à vue doit communiquer, dès que possible, toute modification au plan de vol à l'organisme le plus proche apte à rendre les services de la CAM.

3.4 Modifications to the flight plan

An aircraft flying under OAT can request, or be imposed by air traffic organisms, modifications to the flight plan that was submitted. The modifications are made over radio-telephone exchanges between the pilot and the concerned air traffic organism.

An aircraft flying under visual OAT must communicate any modification to the flight plan, as soon as possible, to the closest organism capable of providing OAT services.

3.5 Clôture du plan de vol

Tout plan de vol CAM est clôturé à l'arrivée et fait l'objet d'un compte rendu d'arrivée. Dans le cas d'un vol CAM à vue, la responsabilité de la clôture du plan de vol appartient au pilote.

3.5 Closure of the flight plan

An OAT flight plan is closed upon arrival and forms the subject of an arrival report. In the case of a visual OAT flight, it is up to the pilot to close the plan.

3.5.1 Principe

Un compte rendu d'arrivée est remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.

3.5.1 Principle

For all flights giving rise to the submission of a flight plan covering the entire flight or the part of the flight remaining up to the destination aerodrome, an arrival report is submitted directly to the concerned air traffic service organism of the arrival aerodrome, by radio-telephone exchange or over the data link.

3.5.2 Pour une partie du vol

Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il est clos par un compte rendu approprié à l'organisme des services de la circulation aérienne militaire concerné.

3.5.2 For a part of the flight

When a flight plan was submitted only for a part of a flight, other than the part of the flight remaining up to the destination, it is closed by an appropriate report to the concerned military air traffic service organism.

3.5.3 En cas d'absence d'organisme de la CAM à l'arrivée

S'il n'existe pas d'organisme des services de la circulation aérienne militaire à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée est établi, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organisme des services de la circulation aérienne militaire le plus proche.

3.5.3 In case of absence of military air traffic service organism at the arrival aerodrome

If there is no military air traffic service organism at the arrival aerodrome, the arrival report is drafted, at the earliest after landing, and communicated over the fastest means to the closest military air traffic service organism.

3.5.4 En cas de moyens de communications insuffisants à l'arrivée

Lorsque le pilote sait que les moyens de communication à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il prend les dispositions ci-après. Juste avant l'atterrissage, il transmet, à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée.

3.5.4 In case of insufficient communication means at the arrival aerodrome

When the pilot knows that the communication means at the arrival aerodrome are insufficient and that other ground means for communicating the arrival report are not available, he takes the following measures. Just before landing, he transmits a message acting as an arrival report to the concerned air traffic service organism.

3.5.5 Les comptes rendus d'arrivée

Transmis par les pilotes ils comportent les renseignements suivants :

a) identification de l'aéronef ;
b) aérodrome de départ ;
c) aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement) ;
d) aérodrome d'arrivée ;
e) heure d'arrivée.

3.5.5 Arrival reports

These reports are transmitted by the pilots and contain the following information:

a) aircraft identification;
b) departure aerodrome ;
c) destination aerodrome (in case of diversion only);
d) arrival aerodrome;
e) time of arrival.

3.6 Annulation du plan de vol

a) un plan de vol CAM peut être annulé avant que le vol concerné soit entrepris ;
b) un plan de vol CAM ne peut pas être annulé en vol.

3.6 Cancellation of the flight plan

a) an OAT flight plan can be cancelled before the concerned flight is undertaken;
b) an OAT flight plan cannot be cancelled during the flight.

3.7 Transformation du plan de vol

Un plan de vol CAM peut être transformé :

a) de CAM I en CAM V ou en CAM T ;
b) de CAM V en CAM I ou en CAM T ;
c) de CAM T en CAM V ou en CAM I ;
d) de CAM en CAG IFR ou VFR.

Par ailleurs, si l'aéronef entre dans les catégories des bénéficiaires décrites au paragraphe 1.1, un plan de vol CAG IFR ou VFR peut être transformé en plan de vol CAM aux instruments, **à vue ou tactique selon les besoins et conditions de vol.**

La transformation est effective après accusé de réception de l'organisme des services de la circulation aérienne concerné et, si nécessaire, après délivrance d'une clairance.

3.7 Conversion of the flight plan

An OAT flight plan can be converted:

a) from I OAT to V OAT or T OAT;
b) from V OAT to I OAT or T OAT;
c) from T OAT to V OAT or I OAT;
d) from OAT to IFR or VFR GAT.

Furthermore, if the aircraft forms part of the beneficiaries described in paragraph 1.1, an IFR or VFR GAT flight plan can be converted into a instrument, ***visual or tactic OAT flight plan, as required and flight conditions.***

Conversion is effective after acknowledgement by the concerned air traffic service organism and, if necessary, after a clearance is issued.

4. Signaux

4.1 Actions à entreprendre

Lorsqu'il aperçoit ou qu'il reçoit l'un quelconque des signaux décrits à l'Appendice du RCAM, le pilote prend toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, indiquées par cet appendice.

4.2 Sens des panneaux

Lorsqu'on utilise les signaux décrits à l'Appendice du RCAM, ceux-ci ont le sens indiqué dans cet appendice. Ils ne sont utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux n'est utilisé.

4.3 Responsabilité du signaleur

Le signaleur a la responsabilité d'effectuer des signaux de guidage normalisés clairs et précis à l'intention des aéronefs, en utilisant les signaux décrits à l'Appendice du RCAM.

4.4 Formation des signaleurs

Personne ne guide un aéronef sans avoir été formé et qualifié pour remplir la fonction de signaleur et sans avoir reçu l'approbation nécessaire de l'autorité compétente.

4. Signals

4.1 Actions to be undertaken

When the pilot notes or receives any one of the signals described in Appendix of the RCAM, he takes all the necessary steps to follow the instructions corresponding to this signal, that are given in this appendix.

4.2 Significance of panels

When the signals described in Appendix of the RCAM are used, their significance is given in this appendix. They are used only for the purposes given and no other signal that can be confounded with these signals is used.

4.3 Responsibility of signalman

The signalman is in charge of executing clear and precise standard guidance signals to the aircraft, using the signals described in Appendix of the RCAM.

4.4 Training of signalmen

No one guides an aircraft without having been trained and qualified to fulfil the signalman function and without having received the necessary approval from the relevant authority.

4.5 Equipement vestimentaire du signaleur

Le signaleur porte un gilet distinctif fluorescent permettant à l'équipage de conduite de l'identifier comme étant la personne chargée de l'opération de guidage.

4.6 Equipement technique du signaleur

Pendant les heures du jour, tout le personnel au sol participant à l'opération de guidage utilise des bâtons, des raquettes ou des gants fluorescents. De nuit ou par faible visibilité, il utilise des bâtons lumineux.

5. Heure

5.1 Le temps utilisé

Le temps utilisé est le Temps universel coordonné (UTC), exprimé en heures, minutes et, s'il y a lieu, secondes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.

5.2 La vérification de l'heure

L'heure est vérifiée avant le début d'un vol et toutes les fois que cela est nécessaire au cours du vol.

5.3 La précision du temps

Le temps utilisé dans les applications des communications par liaison de données est exact à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

6. Service du contrôle de la circulation aérienne militaire

6.1 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne militaire (ou Clairances)

6.1.1 Objet

Les clairances sont délivrées dans le seul but d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne militaire en fonction :

a) du trafic connu ou observé ;
b) des conditions opérationnelles ;
c) des mesures de régulation de trafic mises en place pour tenir compte de la capacité de contrôle et des impératifs de la défense,

4.5 Clothing outfit of signalman

The signalman wears a distinct fluorescent jacket allowing the control crew to identify him as being the person in charge of the guidance operation.

4.6 Technical equipment of signalman

During day hours, all ground personnel taking part in guidance operations uses fluorescent wands, rackets or gloves. By night or under low visibility conditions, he uses flash light wands.

5. Time

5.1 Time used

The time used is the Universal Time Coordinated (UTC), expressed in hours, minutes and, if necessary, seconds, the day lasting 24 hours starting at midnight.

5.2 Time check

The time is checked before the start of a flight and each time necessary during the flight.

5.3 Time accuracy

The time used in data link communication applications is accurate to within a second with respect to the UTC time.

6. Military air traffic control service

6.1 Military air traffic control authorisations (or Clearances)

6.1.1 Purpose

Clearances are issued exclusively for ensuring the military air traffic control service as a function of :

a) the known or observed traffic;
b) the operational conditions;
c) the traffic regulation measures set up to take account of the control capacity and of defence imperatives,

Ces clairances ne dégagent en aucune façon la responsabilité du pilote vis-à-vis :

a) de l'exercice d'une vigilance constante en vue d'éviter les abordages avec d'autres aéronefs et les collisions avec les obstacles ou le sol, sauf éventuellement dans les cas prévus au paragraphe 2 ;
b) du suivi de la route fixée ;
c) du respect des règlements et procédures en vigueur.

These clearances do not release the pilot in no way from his responsibility with respect to:

a) exercising constant vigilance with a view to avoiding collisions with other aircraft and collisions with obstacles or ground, with the possible exception of the cases provided in paragraph 2 ;
b) following the route set;
c) complying with the regulations and procedures in force.

De plus, si un pilote n'est pas ou n'est plus en mesure de respecter une clairance qui lui a été délivrée, il en informe au plus tôt l'organisme de contrôle concerné.

Further, if a pilot is not or is no longer in a position to comply with a clearance issued to him, he informs this to the concerned control organism at the earliest.

6.1.2 Circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome contrôlé

Sur un aérodrome contrôlé, un aéronef ne peut circuler sur l'aire de manœuvre sans autorisation de la tour de contrôle de l'aérodrome et se conforme à toute indication donnée par cet organisme.

6.1.2 Circulation on the manoeuvring area of a controlled aerodrome

On a controlled aerodrome, an aircraft cannot move on the manoeuvring area without the permission of the aerodrome control tower and follows the indications given by this organism.

6.1.3 Obtention d'une clairance

En CAM, toutes les phases contrôlées d'un vol s'effectuent après obtention d'une clairance.

6.1.3 Obtaining a clearance

Under OAT, all the controlled phases of a flight are executed after obtaining a clearance.

6.1.4 Interruption du service du contrôle

En cas d'interruption du service du contrôle, le pilote :

a) poursuit son vol selon la dernière clairance reçue en respectant les règles de la CAM adaptées à la situation ;
b) applique les procédures prévues s'il se trouve dans une phase de vol particulière.

6.1.4 Interruption of the control service

In case of interruption of the control service, the pilot:

a) continues his flight along the last clearance received by observing the OAT rules adapted to the situation;
b) applies the scheduled procedures if he is in a particular flight phase.

6.2 Respect du plan de vol en vigueur

Un aéronef évoluant selon les règles de la CAM respecte le plan de vol déposé et les clairances délivrées par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne concerné.

Lorsque cet aéronef est contrôlé sans l'aide du radar dans un espace aérien de classe A à D ou dans un espace aérien réservé, il doit, en l'absence de clairance particulière de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne, se conformer au plan de vol et aux procédures d'arrivée ou de départ publiées.

6.2 Compliance of the flight plan in force

An aircraft flying along OAT rules complies with the flight plan submitted and the clearances issued by the concerned air traffic control organism.

When this aircraft is controlled without the radar assistance in an airspace of class A to D or in a reserved airspace, in the absence of a special clearance from the air traffic control organism, it must comply with the flight plan and with the arrival or departure procedures published.

6.3 Comptes rendus de position

6.3.1 Généralités

À moins d'en être exempté un aéronef en vol contrôlé signale à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne militaire, sa position au moment du passage de chaque point de compte rendu obligatoire désigné, ainsi que tout autre renseignement nécessaire.

6.3.1.1 Vol contrôlés par liaison de données

Les vols contrôlés qui transmettent par liaison de données les informations de position à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne ne font de comptes rendus de position vocaux que sur demande.

➔ **6.3.1.2**

En l'absence de points de compte rendu désignés, des comptes rendus de position sont transmis à des intervalles réguliers prescrits par l'autorité compétente ou spécifiés par l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

6.3 Position reports

6.3.1 General

Unless exempted, an aircraft under controlled flight informs the concerned organism of the military air traffic services of its position at the moment of passage of each mandatory reporting point designated, as well as any other information that is necessary.

6.3.1.1 Flights controlled via data link

The controlled flights transmitting position information over the data link to the concerned organism of the air traffic services provide vocal position reports only when requested.

6.3.1.2

In lack of designated reporting points, position reports are transmitted at regular intervals prescribed by the competent authority or specified by the competent body of the air traffic services.

6.3.2 Règles d'emploi

6.3.2.1 Vol aux instruments

Sauf le cas particulier d'exercice ou manœuvre dont l'exécution nécessiterait une procédure radio spécifique, le pilote d'un aéronef évoluant en CAM aux instruments transmet à la demande de l'organisme de la circulation aérienne l'ayant en charge, un compte rendu de position :

a) au point spécifié par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne ;
b) au passage d'un point géographique ou radioélectrique spécifié ;
c) en croisant une hauteur, une altitude ou un niveau de vol spécifié ;
d) au début ou à la fin d'une manœuvre particulière (par exemple entraînement au combat ou au ravitaillement, dans des espaces réservés) ;
e) à la conclusion d'un auto transfert entre organismes de la circulation aérienne.

6.3.2.2 Vol à vue

Les aéronefs évoluant en CAM à vue transmettent aux organismes de la circulation aérienne concernés par les espaces traversés, des comptes rendus de position dans les conditions définies.

6.3.2.3 Vol CAM tactique

Les aéronefs évoluant en CAM tactique à l'intérieur d'espaces aériens réservés transmettent aux organismes de la circulation aérienne concernés des comptes rendus de position dans les conditions définies par les procédures particulières liées à l'exécution de ces vols.

Les aéronefs évoluant en CAM tactique en dehors d'espaces aériens réservés transmettent aux organismes de la circulation aérienne concernés par les espaces traversés, des comptes rendus de position dans les conditions définies.

6.3.2 Utilisation rules

6.3.2.1 Instrument flight

Except in the particular case of training or manoeuvre the execution of which would require a specific radio procedure, the pilot of an aircraft flying under instrument OAT transmits, the request of the air traffic organism in charge of it, a position report :

a) at the point specified by the air traffic control organism;
b) at the passage of a specified geographic or radio-electric point;
c) when crossing a height, an altitude or a specified flight level;
d) at the start or end of a special manoeuvre (for example, training for combat or for refuelling, in reserved spaces);
e) at the end of an auto-transfer between air traffic organisms.

6.3.2.2 Visual flight

The aircraft flying under visual OAT transmit position reports under defined conditions to the air traffic organisms concerned by the spaces crossed.

6.3.2.3 Tactical OAT flight

The aircraft flying under tactical OAt within reserved airspaces transmit position reports under conditions defined by special procedures related to the execution of these flights, to the concerned air traffic organisms.

The aircraft flying under tactical OAT outside reserved airspaces transmit position reports under defined conditions to the air traffic organisms concerned by the spaces crossed.

6.3.2.4 Contenu des comptes rendus de position

Les comptes rendus de position transmis contiennent tout ou partie des éléments suivants :

a) type et indicatif de (des) l'aéronef(s) ;
b) nombre d'aéronefs ;
c) position géographique, point de passage, cap ;
d) heure ;
e) niveau de vol, altitude ou hauteur ;
f) prochain point de passage ;
g) nature de la mission (notamment en ce qui concerne l'auto-information : assaut, navigation basse altitude).

6.3.2.4 Content of position reports

The position reports transmitted contain all or part of the following elements:

a) aircraft type and call sign;
b) number of aircraft;
c) geographic position, way-point, heading;
d) time;
e) flight level, altitude or height;
f) next way-point;
g) nature of the mission (in particular as concerns auto-information: assault, low-altitude navigation).

6.4 Communications

6.4.1 Ecoute permanente des communications

Sauf impossibilité technique, un aéronef en vol CAM établit des communications bilatérales appropriées avec l'organisme intéressé de la circulation aérienne et garde une écoute permanente des communications.

6.4.2 Interruption des communications.

En cas d'interruption des communications radio, un aéronef évoluant en CAM doit tenter de rétablir le contact avec l'organisme de la circulation aérienne approprié sur les fréquences de cet organisme, puis en appelant sur la fréquence de détresse (121,5Mhz ou 243 Mhz). En l'absence de contact, il applique alors la procédure normale définie à l' ENR 1.2. (CAM à vue), à l' ENR 1.3. (CAM aux instruments) ou à l'ENR 1.4. (CAM tactique).

6.4 Communications

6.4.1 Permanent listening of communications

Unless it is technically impossible, an aircraft under OAT flight sets up appropriate two-way communications with the concerned air traffic organism and listens to the communications permanently.

6.4.2 Communication interruption

In case of radio-communication interruption, an aircraft flying under OAT must attempt to reset contact with the appropriate air traffic organism on the frequencies of this organism, then by calling on the distress frequency (121.5Mhz or 243 Mhz). In the absence of contact, it then applies the normal procedure defined in ENR 1.2. (visual OAT), in ENR 1.3. (instrument OAT) or in ENR 1.4. (tactical OAT).

7. Intervention illicite

Un pilote dont l'aéronef est l'objet d'une intervention illicite s'efforce d'en aviser l'organisme intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.
Il s'efforce aussi d'afficher le code spécifié indiquant l'intervention illicite, à moins que les circonstances justifient l'emploi du code spécifié indiquant l'urgence en vol.

7. Unlawful intervention

A pilot, whose aircraft undergoes unlawful intervention, tries to inform of this to the concerned organism by indicating all the important circumstances associated to this intervention and any deviation with respect to the flight plan in force that would be required by the circumstances to that this organism can give him priority and reduce, in as much as possible, any incompatibility with the traffic of other aircraft.
He also tries to display the specified code indicating unlawful intervention, unless the circumstances justify the use of the specified code indicating flight emergency.

8. Interception

8.1 Généralités

Les missions d'interception sont :

a) les missions de sûreté aérienne ;
b) les missions d'assistance aux aéronefs en état d'urgence.

L'interception d'un aéronef pour des impératifs de sûreté aérienne ne peut être effectuée que sur ordre de l'autorité compétente chargée de la défense aérienne.

En cas de mise en œuvre du service d'assistance, l'interception peut être décidée par l'organisme approprié de la circulation aérienne.

Les missions de sûreté aérienne et, lorsque les circonstances le justifient, les missions d'assistance en vol ont priorité sur tous les mouvements CAG et CAM. Cette priorité se traduit par la possibilité de demander à l'organisme de contrôle qui a en compte l'aéronef intercepté de faire modifier la route de celui-ci ou la route des aéronefs environnants afin de faciliter l'interception.

8.2 Aéronef en vol CAM intercepté

Le pilote d'un aéronef en vol CAM intercepté respecte les consignes édictées par les états-majors et directions concernés. Les signaux à utiliser en cas d'interception (intercepteur et intercepté) sont décrits dans l'appendice du RCAM.

8. Interception

8.1 General

The interception missions are:

a) the air safety missions;
b) the assistance missions to aircraft in a state of emergency.

The interception of an aircraft, for air safety imperatives, can only be undertaken on an order from the relevant authority in charge of air defence.

In case the assistance service is implemented, interception can be decided by the appropriate air traffic organism.

The air safety missions and, when circumstances so justify, the in-flight assistance missions have priority over all GAT and OAT movements. This priority results in the possibility to request the organism controlling the aircraft to modify its route or that of the surrounding aircraft, in order to facilitate interception.

8.2 Aircraft under intercepted OAT flight

The pilot of an aircraft under intercepted OAT flight follows the instructions laid down by the respective headquarters and directorates. In case of interception (intercepting or intercepted aircraft), the signals to be used are described in Appendix of the RCAM.

9. Minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages

Minimum visibility and distance VMCs with respect to clouds

Les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages figurent dans le tableau ci-après.

The minimum visibility and distance VMCs with respect to the clouds are given in the following table.

			Vol à ou au-dessous du plus haut des 2 niveaux : *Flight at or below the highest of the 2 levels:* **3000ft AMSL ou 1000ft ASFC et hors espace aérien contrôlé** *and outside controlled airspace*			**Vol au-dessus du plus haut des 2 niveaux :** *Flight above the highest of the 2 levels:* **3000ft AMSL ou 1000ft ASFC ou en espace aérien contrôlé** *or within controlled airspace*		
	Aéronef *Aircraft*		**Visibilité en vol la plus élevée** *Highest in-flight visibility*		**Distance par rapport aux nuages** *Distance to clouds*	**Visibilité en vol la plus élevée** *Highest in-flight visibility*		**Distance par rapport aux nuages** *Distance to clouds*
JOUR *DAY*	**Avion (dans tous les cas)** *Aircraft (in all cases)*		1500 m	**Distance parcourue en 30 secondes de vol** *Distance covered in 30 seconds of flight*	**Hors des nuages et en vue de la surface** *Outside of clouds and in view of the surface*	8 km **si** / *if* FL 100 (1)	**Distance parcourue en 30 secondes de vol** *Distance covered in 30 seconds of flight*	**Horizontale** *Horizontal* ≥ 1500 m **Verticale** *Vertical* ≥ 300 m (1000 pieds)
	Hélicoptère *Helicopter*	**Cas général** *General case*	500 m (800 m **pour les formations** *for formations*		**Hors des nuages ou en vue de la mer** *Out of clouds or with sea visible*	5 km **si** / *if* < FL100 (1)		
		Haute mer *Open sea*	500 m (800 m **pour les formations** / *for formations)*			3000 m		**Hors des nuages** *Outside of clouds*
NUIT *NIGHT*	**Avion** *Aircraft*	**Cas général** *General case*	8 Km (2)	**Distance parcourue en 30 secondes de vol** *Distance covered in 30 seconds of flight*	**Hors des nuages et en vue de la surface** *Outside of clouds and in view of the surface*	8 Km (2)	**Distance parcourue en 30 secondes de vol** *Distance covered in 30 seconds of flight*	**Horizontale** *Horizontal* ≥ 1500 m **Verticale** *Vertical* ≥ 450 m (1500 pieds)
		Haute mer *Open sea*	3000 m					
	Hélicoptère *Helicopter*	**Cas général** *General case*	3000 m (3) 1500 m (4) (2000m pour les formations)(4)		**Hors des nuages ou en vue de la mer** *Out of clouds or with sea visible*	5 Km		
		Haute mer *Open sea*	1500 m (2000 m pour les formations)			3000 m		

(1) ou 10 000 pieds si l'altitude de transition est > à 10 000 pieds */ or 10,000 feet if transition altitude is > than 10,000 feet*

(2) 5 km pour un vol local : vol circulaire sans escale exécuté à l'intérieur d'une CTR ou d'une zone R associée à un aérodrome. / *5 km for a local flight: circular flight without stop-over executed within a CTR or an area R associated to an aerodrome.*

(3) Sans système d'intensification de lumière ou tout autre dispositif de vision nocturne. / *Without a light intensification system or any other night vision device.*

(4) Avec système d'intensification de lumière ou tout autre dispositif de vision nocturne. / *With a light intensification system or any other night vision device.*

AMSL = au dessus du niveau moyen de la mer (Above Mean Sea Level)

ASFC = au dessus du sol ou de l'eau (Above Surface)

10. Urgence en vol

Dans l'éventualité où un cas d'urgence se déclare en vol, le pilote prend toute mesure qu'il estime nécessaire dans de telles circonstances pour éviter tout danger immédiat. La nature du cas d'urgence est notifiée, aussitôt que possible, à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

Les équipages appliquent les règles définies par les états-majors et directions concernés, notamment en ce qui concerne les procédures d'abandon de bord.

10. Emergency in flight

If a state of emergency is declared in flight, the pilot takes all steps that he deems as necessary in such circumstances to avoid any immediate danger. The nature of the state of emergency is notified, as soon as possible, to the concerned air traffic organism.

The crew members apply the rules defined by the respective headquarters and directorates, in particular as concerns bailout procedures.

11. Transpondeur

Le pilote branche et affiche en permanence dès le décollage les modes et codes, y compris le mode C, selon les prescriptions des organismes de la circulation aérienne.

Des codes, particuliers aux missions de la défense, sont utilisés selon les conditions prévues par les règlements en vigueur. Il affiche le code approprié en cas :

a) de détresse (3/A 7700) ;
b) de panne de radiocommunications (3/A 7600) ;
c) d'intervention illicite (3/A 7500) ;
d) de manoeuvres particulières telles que missions de sûreté aérienne réelle (3/A 7400), ravitaillement en vol.

En cas de panne du transpondeur, le pilote respecte les procédures et consignes portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. De plus, si la panne intervient :

a) avant le décollage, la mission est reportée ;
b) au cours du vol, la mission est poursuivie selon des procédures particulières.

Les aéronefs d'une même formation appliquent les dispositions suivantes :

a) le responsable de la formation branche et affiche en permanence dès le décollage les modes et codes, y compris le mode C, selon les prescriptions des organismes de la circulation aérienne.
b) les pilotes des autres aéronefs positionnent leurs transpondeurs sur « stand-by ». Ils n'affichent les modes et codes, y compris le mode C, que sur ordre des organismes de la circulation aérienne ou lorsque la formation est dissociée.

11. Transponder

As of take-off, the pilot connects and permanently displays the modes and codes, including mode C, according to the recommendations of air traffic organisms.

Codes that are particular to defence missions are used according to the conditions defined by the regulations in force. He displays the appropriate code in case:

a) of distress (3/A 7700);
b) of radio-communications failure (3/A 7600);
c) of unlawful intervention (3/A 7500);
d) of special manoeuvres such as real air safety missions (3/A 7400), in-flight refuelling missions.

In case of transponder failure, the pilot follows the procedures and instructions informed to users via the aeronautic information service. Furthermore, if the failure occurs:

a) before take-off, the mission is postponed;
b) during flight, the mission is continued along special procedures.

The aircraft of a formation apply the following provisions:

a) as of take-off, the formation leader connects and permanently displays the modes and codes, including mode C, according to the recommendations of air traffic organisms.

b) the pilots of the other aircraft set their transponders to "stand-by". They display the modes and codes, including mode C, only when ordered by the air traffic organisms or once the formation is dissociated.

12. Compte rendu d'incident de la circulation aérienne

Les procédures à suivre pour rendre compte d'une infraction ou d'un événement ATM font l'objet respectivement des instructions 1450/DSAÉ/DIRCAM et 1150/DSAÉ/DIRCAM.

12. Air traffic incident report

The procedures to report a violation or an ATM event form the subject of instructions 1450/DSAÉ/DIRCAM and 1150/DSAÉ/DIRCAM respectively.

13. Compte rendu d'auto-information

Un compte rendu d'auto-information est un compte rendu de position émis par un aéronef sur la fréquence désignée dans le but d'informer de sa position les autres aéronefs se trouvant à proximité, de leur faire part de ses intentions et de préciser la nature et le lieu de sa mission.

L'emploi de ces fréquences d'auto-information s'effectue dans les conditions précisées dans le MIAM ENR 1.2. Ces informations sont prises en compte, chaque fois que possible, par les cabines multi-services des centres de détection et de contrôle.

13. Auto-information report

An auto-information report is a position report transmitted by an aircraft on the designated frequency, aimed at informing its position to other aircraft in its vicinity, at informing them on its intentions and at specifying the nature and location of its mission.

These auto-information frequencies are used under the conditions specified in MIAM ENR 1.2. Whenever possible, these reports are taken into account by the multi-service cabins of control and reporting centres.

14. Priorités

14.1 Priorités au décollage et à l'atterrissage

Ce sont dans l'ordre :

Priorité n° 1 : EMERGENCY :

Tout aéronef s'annonçant en «Emergency» a priorité sur tous les autres aéronefs.

Priorité n° 2 : ALERTE :

Les aéronefs décollant sur alerte ont priorité pour les séquences de roulage et de décollage sur tous les autres aéronefs.

Les décollages en alerte d'exercice («practice scramble») n'ont pas priorité sur ceux qui ont une mission à caractère humanitaire.

Priorité n° 3 : EVASAN/SAR :

Les aéronefs dont la mission présente un caractère humanitaire (EVASAN - Recherches SAR) ont priorité à l'atterrissage et au décollage sur les autres aéronefs, hormis ceux en «emergency» ou ceux décollant pour une mission d'alerte réelle.

Priorité n° 4 : VIP :

Dans la mesure du possible, et lorsque les priorités précédentes ont été assurées, les aéronefs transportant des VIP ont la priorité à l'atterrissage et au décollage.

14. Priorities

14.1 Take-off and landing priorities

These are, in order:

Priority No. 1 : EMERGENCY:

Any aircraft announcing that it is in a state of "Emergency" has priority over all the other aircraft.

Priority No. 2 : ALERT:

The aircraft taking off on an alert have priority over all the other aircraft for taxiing and take-off phases.

The aircraft taking off for "practice scramble" do not have priority over those taking off for humanitarian missions.

Priority No. 3 : EVASAN/SAR:

The aircraft carrying out a humanitarian mission (EVASAN - SAR) have landing and take-off priority over the other aircraft, except for those in a state of "emergency" or those taking off for a real alert mission.

Priority No. 4 : VIP:

Insofar as possible, and once the above priorities have been ensured, the aircraft carrying VIPs have landing and take-off priority.

14.2 Priorités carburant à l'arrivée

Autonomie d'attente > 10 minutes : pas de règle particulière.

Autonomie d'attente < 10 minutes : priorité à l'aéronef (ou à la patrouille) ayant l'autonomie la plus faible.

Autonomie d'attente égale :

- priorité à l'aéronef en provenance d'un aérodrome étranger ;
- priorité au pilote dont la qualification est moindre.

NOTA : Des priorités particulières entre les différents types d'aéronefs en service dans chaque armée ou grand commandement peuvent être fixées par les états-majors compétents.

14.2 Fuel priorities upon arrival

Hold autonomy > 10 minutes : no special rule.

Hold autonomy < 10 minutes : priority to the aircraft (or to the patrol) with the lowest autonomy.

Equal hold autonomy :

- priority to aircraft coming from a foreign aerodrome;

- priority to the pilot with lower qualification.

NOTE : Special priorities between between different types of aircraft in service in each army or major command can be defined by the relevant headquarters.

15. Utilisation des aérodromes défense

Les règles et les procédures applicables aux aéronefs utilisant les aérodromes défense sont définies par **l'arrêté du 12 juillet 2019**, complétées par les dispositions du PCAM.

Certaines de ces dispositions sont applicables aux aérodromes dont le Ministre de la Défense est affectataire.

La définition et l'application des couleurs terrain relèvent des états-majors.

15. Use of military aerodromes

*The rules and procedure applicable to aircraft using the defence aerodromes are defined in the order dated **12 July 2019,** completed by the provisions of the PCAM.*

Certain of these provisions are applicable to aerodromes for which the Ministry of Defence is the assigning authority.

The definition and application of the field colours are decided by the headquarters.

16. Phénomènes aérospaciaux non identifiés

Le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) a mis en place en son sein le Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés (GEIPAN).
Le CAPCODA (Centre Air de Planification et de Conduite des Opérations et de Défense Aérienne) assure, pour l'Armée de l'Air et de l'Espace, la mission de recueil et filtrage des observations des PAN puis leur transmission aux organismes chargés de leur étude (CNES/GEIPAN)

Le système de recueil de l'information sur ces phénomènes nécessite la collaboration des services de la circulation aérienne (contrôleur) et des exploitants d'aéronefs (pilotes).
Il est donc demandé aux équipages témoins de phénomènes aérospatiaux inexplicables :

a) d'en aviser immédiatement l'organisme de la circulation aérienne concerné afin que les enregistrements (radar, radiotéléphoniques et téléphoniques) soient conservés aux fins d'étude par le GEIPAN.

b) d'adresser au CAPCODA (Centre Air de Planification et de conduite des Opérations et de Défense Aérienne) un compte-rendu d'observation du phénomène constaté, au moyen du formulaire de la page suivante.

16. Unknown aerospace phenomena

The National Space Research Centre (Centre National d'Etudes Spatiales - CNES) has set up the Research and Information Group on Unknown Aerospace Phenomena (Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés - GEIPAN).
The CAPCODA (French air operations center) collects and filters, for the Air Force, the observations of PANs then transmits them to the organism in charge of research (CNES/GEIPAN)

The system for collecting information on these phenomena requires the collaboration of air traffic services (controller) and of aircraft operators (pilots).

The crew members witnessing unexplainable aerospace phenomena are therefore requested to :

a) immediately inform this to the concerned air traffic organism so that the recordings (radar, radio-telephone and telephone) can be preserved for research purposes by the GEIPAN.

b) send an observation report to the CAPCODA (French air operations center) on the phenomenon observed, using the form given on the next page.

Centre Air de Planification et de Conduite des Opérations et de Défense Aérienne
Base aérienne 942 Lyon Mont-verdun
BP19
69579 LIMONEST Cedex

Heures ouvrables 04.78.14.31.27
Heures non ouvrables 04.78.14.31.35

Working hours 04.78.14.31.27
Non-working hours 04.78.14.31.35

Formulaire page 1/2 / *Form, page 1/2*

CENTRE NATIONAL DES OPERATIONS AERIENNES
Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU / *REPORT FORM*

Formulaire à utiliser par les pilotes désirant adresser des comptes rendus d'observations de phénomènes aérospatiaux non identifiés, et les agents des organismes de contrôle de la circulation aérienne qui constatent ou reçoivent de tels comptes rendus par téléphone, télétype ou radio.
Form to be used by pilots wishing to send observation reports on unknown aerospace phenomena, and by the officers of air traffic control organisms who observe or receive such reports over the telephone, teletypewriter or radio.

A	**PILOTE (*)** *PILOT* (*) ☐	**CONTROLEUR (*)** *CONTROLLER* (*) ☐
B	**Grade, nom, prénoms** *Grade, name, first name*	
C	**Compagnie ou service de contrôle Adresse** *Company or control service Address*	
D	**Identification appareil** *Aircraft identification*	
E	**Type /** *Type*	
F	**Indicatif d'appel /** *Call sign*	
G	**Aérodrome départ** *Departure aerodrome*	
H	**Destination** *Destination*	
I	**Position estimée et cap au début de l'observation** *Estimated position and heading at the start of observation*	
J	**Date et heure UTC au début de l'observation** Date and UTC time at the start of observation	
K	**Altitude calage altimétrique au début de l'observation** *Altimeter setting altitude at the start of observation*	
L	**Type de plan de vol** *Flight plan type*	**IFR** ☐ **VFR** ☐

(*) Rayer la mention inutile

Voir suite du compte rendu/*See continuation of the report*

Formulaire page 2/2

M	**Météorologie** *Meteorology*	**…. m/ft au dessus/au dessous des nuages/ brouillard/brume sèche** *…. m/ft above/below clouds/fog/haze* **…. m/ft distance horizontale des nuages** *…. m/ft horizontal distance from clouds* **Entre couches de nuages** ☐ **Volant soleil de face/de dos** **Visibilité en vol estimée ……. m/NM** *Between cloud layers* *Flight with sun in eyes/on back* *Estimated flight visibility ……. m/NM*
N	**Description de l'observation/du phénomène:** *Description of observation/phenomenon:* **Trajectoire/position relative/durée/forme/ couleur/autre** *Flight path/relative position/duration/colour/ other* **Croquis:** *Sketch:*	
O	**Radar sol** *Ground radar*	**Lieu du centre de contrôle radar :** *Location of radar control centre :* **échos OUI /** *YES*.....☐ *echoes* **NON /** *NO*.....☐
P	**Radar bord** *On-board radar*	**échos OUI /** *YES*.....☐ *echoes* **NON /** *NO*.....☐
Q	**Détecteur CAT/TAC** CAT/TAC detector	**Déclenchement OUI**.....☐ Triggered **NON**....☐
R	**Fonctionnement anormal instruments de vol** *Normal operation of flight instruments*	**OUI** / *YES*.....☐ **Description :** **NON** / *NO*.....☐
S	**L'observation a-t-elle été signalée par radio/ téléphone, télétype?** *Was the observation informed over radio/tel- ephone, teletypewriter?*	☐..OUI RADIO ☐ TELEPHONE ☐ ☐..NON TELETYPE ☐
	A quel organisme? *To which organism?*	Organisme civil ☐ militaire ☐
T	**Date** / *Date* : **Heure UTC du compte-rendu :** *UTC time of report :*	**Signature du rapporteur :** *Signature of reporter :*

ENR 1.2
Règles de vol CAM à vue (CAM V)
Visual OAT (OAT V) flight rules

1. Conditions météorologiques minimales

Exception faite des vols effectués suivants les conditions particulières définies en 2, les vols CAM à vue sont effectués dans des conditions météorologiques minimales spécifiées dans le tableau de l' ENR 1.1.§ 9.

1. Minimum meteorological conditions

Except for flights under particular conditions defined in 2, the visual OAT flights are carried out under minimum meteorological conditions specified in the table of ENR 1.1.§ 9.

2. Conditions particulières de vol en CAM V

2.1 Le vol CAM V spécial

Sauf autorisation d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne, dite « clairance CAM V spécial», un aéronef en vol CAM à vue ne doit ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la circulation de cet aérodrome :

a) lorsque le plafond est inférieur à 450 m (1 500 ft); ou
b) lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.

Une clairance CAM V 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.

2.2 Conditions particulières d'arrivées et départs à vue pour les aéronefs de combat

Des arrivées et des départs à vue sont possibles aux conditions météorologiques établies par le code des couleurs terrain.

2. OAT V particular flight conditions

2.1 Special OAT V flight

Unless clearance is obtained from the air traffic control organism, called "special OAT V clearance", an aircraft in visual OAT flight must neither take off from an aerodrome located in a control area, nor land on this aerodrome, nor penetrate the traffic of this aerodrome:

a) when the ceiling is below 450 m (1 500 ft); or
b) when the ground visibility is less than 5 km.

A special OAT V clearance is necessary to penetrate or to fly in a control area, when the pilot estimates that the meteorological conditions for visual flight are not met or will no longer be met.

2.2 Particular visual arrival and departure conditions for combat aircraft

Visual arrivals and departures are possible under meteorological conditions defined by the field colour code.

3. Les vols CAM V de nuit

Exception faite des vols effectués suivants les conditions particulières définies en 2, les vols CAM V de nuit sont effectués dans des conditions météorologiques minimales spécifiées dans le tableau de l' ENR 1.1. § 9.

3. OAT V night flights

Except for flights under particular conditions defined in 2, the OAT V night flights are carried out under minimum meteorological conditions specified in the table of ENR 1.1. § 9.

4. Les niveaux minimaux, niveaux maximaux et niveaux de croisière

4.1 Niveaux à respecter pour les vols en CAM V

Sauf pour les manœuvres liées au décollage et à l'atterrissage, les niveaux minimaux, maximaux et de croisière sont définis dans le tableau suivant :

4. Minimum levels, maximum levels and cruising levels

4.1 Levels to be complied with for OAT V flights

Except for take-off and landing manoeuvres, the minimum, maximum and cruising levels are defined in the following table :

	Aéronef *Aircraft*	Hauteur de vol minimum *Minimum flight altitude* (1) (2)	Niveau de croisière / *Cruising level*		Niveau maximum *Maximum level*
			Hauteur de vol **ou au-dessous** du plus haut des 2 niveaux : *Flight altitude **or below** the highest of the 2 levels:* 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC ou à l'altitude de transition *or at transition altitude*	Hauteur de vol **au-dessus** du plus haut des 2 niveaux : *Flight altitude **above** the highest of the 2 levels:* 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC *ou à l'altitude de transition* *or at transition altitude*	
JOUR / *DAY*	Réacteur *Jet aircraft*	150 m (500 pieds)	Altitude au QNH régional *Altitude* *at* *regional QNH*	Niveau de vol semi-circulaire CAM *Semi-circular* *flight level* *OAT*	FL 195 (ou plancher de l'UTA s'il est différent) *(or UTA floor if different)*
	Hélice *Propeller-driven aircraft*	100 m (330 pieds)			
	Hélicoptère *Helicopter*	50 m (170 pieds)			
NUIT / *NIGHT*	Tous types *All types*	300 m (1000 pieds)			

(1) Au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon égal à la distance parcourue en 10 secondes de vol par un aéronef. Exception peut être faite dans les régions montagneuses pour le survol des obstacles situés par le travers :

– sur décision expresse de l'autorité ordonnant la mission (pour les aéronefs étrangers, cette décision est soumise à l'accord de l'état-major de l'Armée de l'air, EMAA) ;
– sur initiative du pilote en cas de force majeure liée aux conditions météorologiques ne lui permettant pas de respecter la règle générale ou de prendre de l'altitude en vue de son passage en vol contrôlé.

(2) Les missions d'entraînement des appareils à réaction étrangers autorisés à évoluer au-dessus du territoire national français sont, sauf dérogation, interdites à une hauteur inférieure à 300 m (1000 pieds). Les demandes de dérogation sont à adresser à l'EMAA.

AMSL = au dessus du niveau moyen de la mer (Above Mean Sea Level)

ASFC = au dessus du sol ou de l'eau (Above Surface)

4.2 Règles complémentaires

Les hauteurs de vol minimum définies ci-dessus sont majorées pour :
a) le survol de certaines installations et agglomérations (conformément à l'appendice du RCAM);

b) le survol des parcs nationaux et réserves naturelles.

5. Vol CAM V au dessus du FL 195[1]

Ces vols ne sont pas autorisés,sauf au-dessus de la haute mer et après autorisation des états-majors ou directions concernés.

6. Vol en CAM V en Secteur d'Information de Vol (SIV).

Dans le cadre de la sécurité des vols et lorsque sa mission le lui permet, l'aéronef en CAM V établit et maintient une liaison radio bilatérale avec l'organisme gestionnaire de secteur d'information de vol traversé.

- au-dessus de 1500 ft ASFC, à défaut de contact il applique la procédure d'auto-information décrite en ENR 1.2 §12 ;
- autant que possible en-dessous de 1 500 ft ASFC en complément de l'exécution de la procédure d'auto-information décrite en ENR 1.2 §12.

Nota : le centre de contrôle et de détection adéquat peut aussi être contacté pour obtenir de l'information de vol en l'absence de SIV ou à défaut de contact avec l'organisme gestionnaire du SIV traversé.

[1] Ou plancher de l'UTA s'il est différent

(1) Above the highest obstacle located in a radius equal to the distance covered in 10 seconds of flight by an aircraft. An exception can be made, in mountainous regions, for flying over obstacles located abeam :

– on an express decision of the mission ordering authority (for foreign aircraft, this decision is subject Air Force General Staff, EMAA);
– on the initiative of the pilot, in case case of a fortuitous event arising from meteorological conditions preventing him from complying with the general rules or from taking the visual altitude during passage to controlled flight.

(2) The training missions of foreign jet aircraft authorised to fly over the French national territory are, except in case of waivers, prohibited at an altitude of below 300 m (1000 feet). The waiver requests are to be submitted to the EMAA.

***AMSL** = Above Mean Sea Level*

***ASFC** = Above Surface*

4.2 Complementary rules

The minimum flight altitudes defined above are revised upwards for:
a) flying over certain installations and community areas (in accordance with Annex of the RCAM - Military Air Traffic Regulations);

b) flying over national parks and nature reserves.

5. OAT V flight above FL 195[1]

These flights are not authorised, except above the high seas and subject to authorization from the military staff or departments concerned.

6. OAT Type V Flights in Flight Information Sectors (FIS)

As part of flight and when its mission so allows, the OAT Type V aircraft establishes and maintains two-way radio communication with the managing authority of the flight information sector crossed.

- Above 1500 ft ASFC, failing a contact it applies auto-information procedure describes at ENR 1.2 §12 ;
- As far as possible below 1 500 ft ASFC in addition to the auto-information procedure describes at ENR 1.2 §12.

Note : the proper control and reporting centre can also be contacted to get flight information in the absence of SIV or in case of non contact with the crossed FIS managing authority.

[1] *Or UTA floor if different*

	SIV *FIS*	**Pas de SIV** *No FIS* **Pas de contact SIV** *No FIS contact*
	Contact SIV VHF + Autant que possible auto-info *Contact FIS VHF* *+* *As far as possible auto-info*	Auto-info UHF *UHF auto-info*
1 500 ft ASFC		
	Auto-info UHF + Autant que possible contact SIV VHF *UHF auto-info* + *As far as possible contact FIS VHF*	Auto-info UHF *UHF auto-info*

7. Vol CAM V effectué dans un espace aérien contrôlé

Un aéronef en vol CAM V bénéficie du service du contrôle de la CAM dans la mesure où il a obtenu une clairance et s'il :

a) il vole dans un espace aérien de classe A[2], B, C ou D ; ou
b) il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé ; ou
c) il effectue un vol CAM V spécial.

Vols CAM V sans clairance dans un espace où la clairance est obligatoire

Lorsque pour des motifs d'ordre opérationnel technique, ou par nécessité absolue (mission de police, de sécurité publique ou de secours) un vol CAM V est amené à pénétrer, sans clairance, dans un espace où l'obtention d'une clairance est normalement obligatoire pour la circulation aérienne générale, celui-ci doit manœuvrer, avec l'assistance éventuelle d'un organisme de la CAM, pour maintenir sa route suffisamment éloignée des autres aéronefs, afin de pallier l'absence de fourniture de séparation ou d'information de trafic. Le vol en CAM V amené à pénétrer sans clairance se tiendra à l'écart des circuits d'aérodrome et des axes d'arrivée et de départ des vols IFR.

En dernier ressort, la prévention des collisions repose sur l'application des règles de l'air par l'ensemble des aéronefs de chaque circulation.

8. Radiocommunications

8.1 Obligation

Tout aéronef évoluant en CAM V est muni de l'équipement de radiocommunication conformément à l'instruction 1650/DSAÉ/DIRCAM et permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés et assure l'écoute permanente sur une fréquence radio définie :

a) lorsqu'il effectue un vol dans un espace aérien de classe A, B, C ou D;
b) lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;

[2] CAM V admis en dérogation en classe A

7. OAT V flight in a controlled airspace

An aircraft in OAT V flight is provided with services by the Military Air Traffic control insofar as it has obtained clearance and if :

a) it flies in a class an airspace of class A[2], B, C or D; or
b) it forms part of the aerodrome traffic of a controlled aerodrome; or
c) it executes a special OAT V flight.

OAT V flights without clearance in an airspace in which clearance is mandatory

In cases where, for operational or technical reasons or because of absolute necessity (police, public safety or emergency mission) a military air traffic V flight is required to enter, without clearance, into a space where clearance for general air traffic must generally be obtained, this flight must maneuver, possibly with the assistance of a military air traffic organization, in such a way as to keep its path at a sufficient distance from other aircraft, in order to mitigate the lack of sufficient separation or traffic. The OAT V flight that penetrates without clearance will stay away from aerodrome circuits and arrival and departure axes of IFR flights.

As a last resort, collision prevention is based on applying the air regulations for all aircraft in each traffic.

8. Radiocommunications

8.1 Obligation

Any aircraft operating under OAT V has radiocommunication equipment, in accordance with instruction 1650/DSAÉ/DIRCAM. This allows for permanent two-way communication with the designed ground organizations and ensures permanent listening on a specific radio frequency:

a) when it is flying in an airspace of class A, B, C or D;
b) when it is flying in portions of airspace or along routes informed to users via the aeronautic information service;

[2] OAT V allowed as waiver for class A

c) lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;

d) lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau.

En outre, il respecte les règles concernant l'auto-information en vol prescrites à l'ENR 1.1. § 13.

c) when it uses certain aerodromes informed to users via the aeronautic information service;

d) when it no longer sees the ground or water.

Further, it complies with the auto-information flight rules specified in ENR 1.1. § 13.

8.2 Interruption des communications

Les aéronefs évoluant en CAM V poursuivent leur vol en maintenant les conditions VMC pour l'atterrissage sur l'aérodrome approprié (de destination ou de dégagement) et affichent, lorsque cela est possible, le code 3/A 7600 à 10 NM de cet aérodrome.

8.2 Communication interruption

Aircraft flying in OAT V continue their flight while maintaining the VMC conditions for landing on the appropriate aerodrome (destination or alternate) and set, whenever possible, code 3/A 7600 when at 10 NM from this aerodrome.

9. Passage d'un vol CAM V vers un vol aux instruments

Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de la CAM V et désire passer à l'application des règles de vol aux instruments, tant en CAM qu'en CAG, doit :

a) si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur, ou

b) si le vol répond aux conditions prescrites au RCAM.4001-02, soumettre un plan de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne et obtenir une autorisation avant de passer en vol aux instruments dans l'espace aérien contrôlé.

9. Passage from a OAT V flight to an instrument flight

A pilot executing a flight along OAT V rules and wishing to switch to instrument flight rules, both for OAT and for GAT, should:

a) if a flight plan was filed, transmit the changes to be made to the flight plan in force, or

b) if the flight meets the conditions specified in RCAM.4001-02, file a flight plan to the organism concerned by air traffic services and obtain permission before switching to instrument flight in the controlled airspace.

10. Radionavigation

Les aéronefs évoluant en CAM V doivent être muni de l'équipement de radionavigation adapté à la route à suivre :

a) lorsqu'ils quittent la vue du sol ou de l'eau ;

b) dans les autres cas où un tel équipement est utile.

10. Radio-navigation

The aircraft flying in OAT V must be equipped with radio-navigation equipment adapted to the route to be followed:

a) when they no longer see the ground or water;

b) in the other cases where such equipment is useful.

11. Restrictions pour les vols effectués en CAM V à une hauteur inférieure à la plus élevée des 2 valeurs : 3000 pieds (900 m) AMSL ou 1000 pieds (300 m) AGL

En dehors des exercices et manœuvres, aucun vol n'est, en principe, prescrit les samedi après-midi, dimanche et jours fériés.
La vitesse maximale des aéronefs est limitée à Mach 0.95 (les grands commandements français concernés par des besoins particuliers peuvent accorder des dérogations).

11. Restrictions for flights executed in OAT V at an altitude less than the highest of the 2 values : 3000 feet (900 m) AMSL or 1000 feet (300 m) AGL

Outside exercises and manoeuvres, no flight is, in theory, to executed on Saturday afternoons, Sundays and Holidays.
The maximum speed of the aircraft is limited to Mach 0.95 (the major French commands, concerned by special requirements, can grant waivers).

12. Procédure d'auto-information

La procédure d'auto-information consiste à diffuser systématiquement ou périodiquement des messages de position en anglais en «BROADCAST» permettant d'orienter la surveillance du ciel et de faciliter les évitements entre aéronefs en vol à vue.

La procédure d'auto-information est exécutée sur la fréquence UHF 339,725 MHz :
- en-dessous de 1 500 ft ASFC ;
- au-dessus de 1 500 ft ASFC en l'absence de SIV ou en l'absence de contact avec l'organisme gestionnaire du SIV traversé ;
- autant que possible et lorsque la mission le permet au-dessus de 1 500 ft ASFC en complément du maintien de la liaison radio bilatérale établie avec l'organisme gestionnaire du SIV traversé
(Cf. ENR 1.2 §6).

12. Auto-information procedure

The auto-information procedure consists in automatically and periodically broadcasting position messages in order to orient airspace monitoring and to facilitate evasive manoeuvres between visual flying aircraft.

The auto-information procedure is executed on UHF 339,725 MHz frequency :
- *below 1 500 ft ASFC ;*
- *above 1 500 ft ASFC in absence of FIS or if no contact with the managing authority of the crossed FIS ;*
- *As far as possible when the mission allows it above 1 500 ft ASFC in addition for maintening the bilateral radio link established with the managing authority of the crossed FIS (Cf. ENR 1.2 §6).*

12.1 Message de position

Un message de position doit être émis :
- En espace aérien non contrôlé :
  - o lors de chaque pénétration;
  - o à chaque point tournant, changement de cap ou d'altitude notable et systématiquement au passage de 1 500 ft ASFC ;
- chaque fois qu'il est jugé utile pour la sécurité de l'aéronef ou de la patrouille.

12.1 Position message

A position message must be sent :
- in a class G airspace :
  - o each time when entering;
  - o at each turning point or, notable change of heading or altitude and systematically when crossing 1 500 ft ASFC in a class G airspace ;
- each time it is judged as useful for aircraft or patrol safety.

Contexture : Le message de position doit comprendre :

- l'indicatif opérationnel de l'aéronef ou de la patrouille ;
- le nombre et le type d'aéronef (s) ;
- la mention « sous JVN » lorsque le vol est effectué dans ces conditions ;
- la position cardinale ou intercardinale par rapport à des points caractéristiques rapidement identifiables par tous les pilotes ;
- le cap suivi ;
- le point caractéristique suivant ;
- une indication d'altitude par rapport au QNH régional peut être fournie en cas de situation conflictuelle.

EX : CHARCOT ALPHA - 2 MIRAGE 2000 - SUD-OUEST NEUFCHATEAU POUR 11 NM – CAP 270 - VERS TROYES

EX : BRAVO CHARLIE - 1 GAZELLE « SOUS JVN » - SUD-EST VALENSOLE POUR 2,7 NM – CAP 180 - VERS QUINSON

NOTA : L'emploi de la fréquence d'auto-information ne dispense pas d'assurer les liaisons nécessaires avec les organismes de contrôle.

13. Procédure d'urgence

En cas d'impossibilité de maintenir les VMC, le pilote contraint d'interrompre son vol CAM V applique la procédure ci-après en vue d'une prise en compte par un organisme de contrôle de la CAM.

Le pilote :

- affiche le transpondeur 3/A 7700 et monte au niveau-refuge associé à sa position (FL 55 ou FL 115), soit au cap de sa route, soit au cap lui paraissant le plus approprié pour sa sécurité et celle des autres usagers;
- appelle l'organisme de contrôle militaire le plus proche sur la fréquence de détresse (en utilisant si nécessaire la phraséologie d'urgence) pour obtenir le contrôle du vol.

Le contrôleur :

- prend en compte le vol aussitôt que possible en vue de sa poursuite en vol contrôlé ;
- effectue une coordination immédiate avec les autres organismes de contrôle concernés.

Context : The position message must contain:

- *the operational call sign of the aircraft or of the patrol;*
- *the number and type of aircraft;*
- *the indication "under JVN" when the flight is executed under these conditions;*
- *the cardinal or inter-cardinal position with respect to landmarks that can rapidly be identified by all the pilots;*
- *the heading followed;*
- *the following landmark;*
- *an indication of altitude with respect to the regional QNH can be supplied in case of a conflictual situation.*

E.G.: CHARCOT ALPHA - 2 MIRAGE 2000 - SOUTH-WEST NEUFCHATEAU FOR 11 NM – HEADING 270 - TO TROYES

E.G.: BRAVO CHARLIE - 1 GAZELLE "UNDER NVG" - SOUTH-EAST VALENSOLE FOR 2;7 NM – HEADING 180 - TO QUINSON

NOTE : The use of the auto-information frequency does not exempt from setting up the necessary links with the control organisms.

13. Emergency procedure

In case it is impossible to maintain the VMCs, forcing interruption of OAT V flight, the pilot applies the following procedure so that the OAT can be taken into account by a control organism.

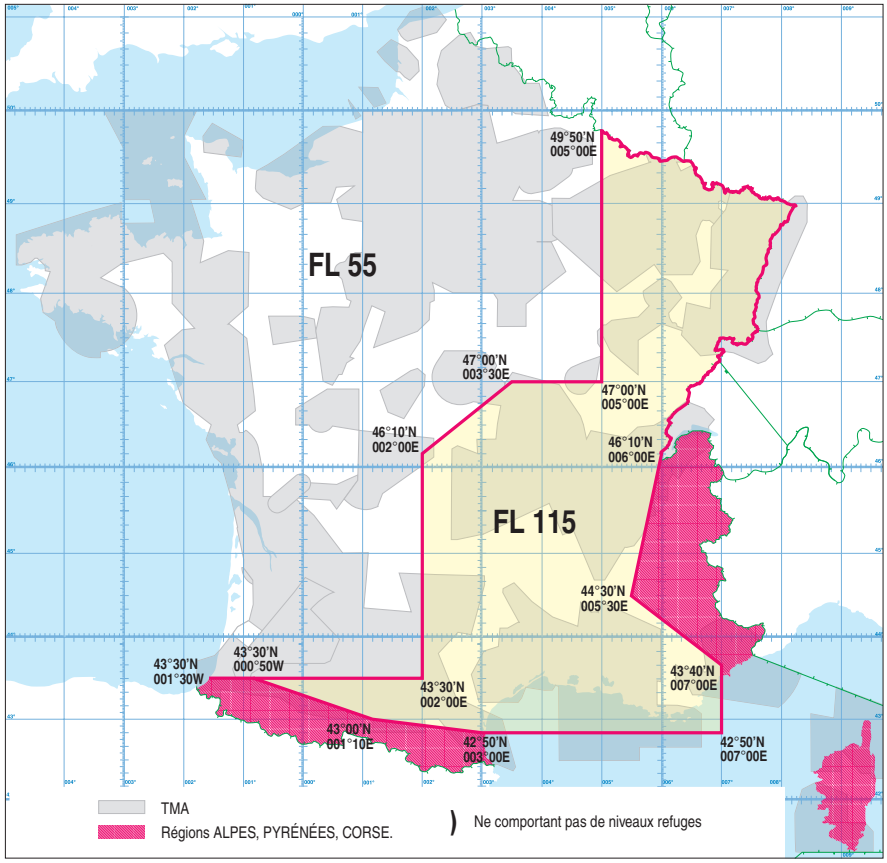
The pilot :

- *sets the transponder to 3/A 7700 and climbs to the safety level associated to his position (FL 55 or FL 115), either on the heading of his route, or on the heading that is most appropriate for him for his safety and for that of the other users;*
- *contacts the closest military control organism on the distress frequency (if necessary using the emergency phrasing) to obtain flight control.*

The controller :

- *takes account of the flight as soon as possible for its continuation in controlled flight;*
- *immediately coordinates with the other control organisms concerned.*

CARTE NIVEAUX REFUGES / *SAFETY LEVELS CHART*



REGION ALPES / *ALPS REGION*		REGION PYRENEES / *PYRENEES REGION*		CORSE / *CORSICA*
Bellegarde	)	Biarritz	)	Totalité de l'île/ Entire island
Saint Genix	)	Pau	) VOIE FERREE / *RAILWAY TRACK*	
Grenoble	) VOIE FERREE / *RAILWAY TRACK*	Tarbes	(	
Aspres	)	Saint Gaudens	(	
Sisteron	)	Foix	(ROUTE / *ROAD*	
Chateau-Arnoux	(ROUTE / *ROAD*	Carcassonne	(	
Barrème	)	Narbonne	) VOIE FERREE / *RAILWAY TRACK*	
Entrevaux	) VOIE FERREE / *RAILWAY TRACK*			
Nice	)			

Il n'est pas défini de niveau-refuge pour les Alpes, les Pyrénées et la Corse, régions au-dessus desquelles les vols CAM V ne doivent être ordonnés que lorsque les conditions météorologiques ne présentent pas de risques de dégradation.

En outre les niveaux-refuges ne s'appliquent pas aux TMA en raison du caractère évolutif de trafic CAG qui s'y déroule et que les itinéraires en CAM V doivent éviter lorsque les conditions météorologiques présentent des risques de dégradation rapide.

For the Alps, Pyrenees and Corsica regions, no safety level is defined above which flights must be ordered only when the meteorological conditions do not present downgrading risks.

Besides, the shelter levels do not apply to TMAs due to the changing character of GAT traffic and since the routes in OAT V flight must be avoided when the meteorological conditions risk to downgrade rapidly.

ENR 1.3

Règles de vol CAM aux instruments (CAM I)

Instrument OAT (OAT I) flight rules

1. Équipement des aéronefs

Un aéronef effectuant un vol CAM I doit être équipé des instruments nécessaires à l'exécution de la mission conformément à l'instruction 1650/DSAÉ/DIRCAM.

1.1 Radiocommunication

Les aéronefs évoluant en CAM I doivent être munis de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale avec les organismes au sol désignés.

1.2 Interruption des communications

Lorsqu'il y a interruption des communications radio, le pilote en vol CAM I tente de rétablir la liaison radio sur la fréquence de détresse.
En cas d'insuccès, il applique l'une des procédures suivantes :

a) s'il est en mesure d'assurer son vol vers l'aérodrome de destination grâce à des moyens de navigation et d'approche autonomes, il :
   1. affiche le code transpondeur 3/A 7600 ;
   2. poursuit le vol jusqu'aux limites des clairances reçues, puis conformément au plan de vol en vigueur
   3. effectue les procédures d'arrivée, d'approche et d'atterrissage que lui permettent les moyens dont il dispose.

b) s'il estime ne pas être en mesure d'assurer son vol vers l'aérodrome de destination, il :
   1. affiche le code transpondeur 3/A 7700 (emergency) ;
   2. prend un niveau CAM, en conditions de vol à vue si possible, et affiche le régime d'endurance maximum ;
   3. se dirige vers l'aérodrome proche le plus approprié, tous feux de navigation et anti-collision allumés

1. Aircraft equipment

An aircraft operating a military air traffic I flightmust be equipped with the instruments necessary in order to complete the mission in accordance with instruction 1650/DSAÉ/DIRCAM.

1.1 Radiocommunications

The aircraft flying in OAT I must be equipped with communication facilities to set up a two-way link with the designated ground organisms.

1.2 Communication interruption

When communications are interrupted, the pilot flying in OAT I attempts to reset the radio link on the distress frequency.
If unsuccessful, he applies the following procedures:

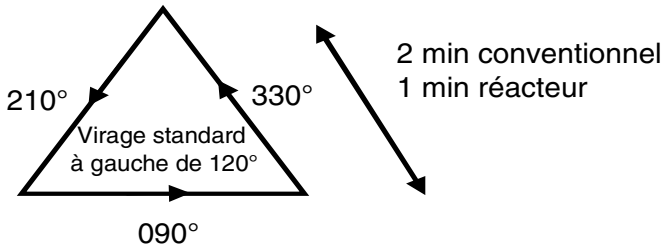
a) if he can ensure his flight to the destination aerodrome using autonomous navigation and approach facilities, he:
   1. sets the transponder code to 3/A 7600;
   2. continues flight up to the limits of clearances received, then along the flight plan in force;
   3. executes the arrival, approach and landing procedures enabled by the facilities at his disposal.

b) if he estimates that he cannot ensure his flight up to the destination aerodrome, he:
   1. sets the transponder code to 3/A 7700 (emergency);
   2. takes an OAT level, under visual flight conditions if possible, and selects the maximum endurance regime;
   3. heads towards the closest and most appropriate aerodrome with all navigation and anti-collision lights lit;

4. effectue deux triangles de détresse à gauche dont les côtés et les caps sont conformes au schéma ci-après, puis des hippodromes à gauche avec lignes droites de cinq minutes en vue de faciliter l'interception par un aéronef d'escorte; il évite dans toute la mesure du possible la verticale des aérodromes et les routes aériennes ;
5. effectue en fin d'autonomie (sécurité carburant) les procédures d'arrivée, d'approche et d'atterrissage que lui permettent les moyens dont il dispose.

4. executes two left distress triangles, along the dimensions and heading of the following diagram, then executes racetrack patterns to the left with straight lines of five minutes in order to facilitate interception by an escort aircraft; insofar as possible, he avoids the vertical of aerodromes and the air routes;

5. at the end of autonomy (fuel safety), executes the arrival, approach and landing procedures enabled by the facilities at his disposal.



c) si au cours de l'exécution de l'une de ces procédures, le pilote trouve les conditions de vol à vue avec vue du sol et s'estime en mesure d'assurer la navigation et la prévention des abordages, il peut décider de passer en CAM à vue; dans ce cas, il :

1. libère rapidement l'espace aérien supérieur s'il s'y trouve ;
2. affiche le code transpondeur prévu pour le passage en CAM à vue ou pour la classe de l'espace aérien dans lequel il évolue ;
3. maintient la vue du sol pour atterrir sur l'aérodrome de destination ou sur un aérodrome plus approprié ;
4. affiche le code transpondeur 3/A 7600 à 10 NM de l'aérodrome choisi.

c) if, during fulfillment of one or the procedures, the pilot establishes the visual conditions based on their view of the ground, and the pilot thinks he is capable of navigating and preventing collisions, he may decide to transition to visual military air traffic; in this case, he:

1. rapidly exits the upper airspace if he is situated in it;
2. sets the transponder code to the value scheduled for switching to visual OAT or for the class of airspace in which he is flying;
3. maintains the ground in sight to land on the destination aerodrome or on a more appropriate aerodrome;
4. sets the transponder code to 3/A 7600 at 10 NM from the aerodrome selected.

L'organisme du contrôle de la circulation aérienne, dès la détection du code 3/A 7600 ou 3/A 7700 (emergency), vérifie par des instructions appropriées, transmises sur la fréquence adéquate (commune ou particulière) et en cas d'insuccès, sur la fréquence de détresse, si le pilote dispose encore de la réception radio.

Dans l'affirmative le guidage du vol est assuré jusqu'à l'aérodrome de destination ou sur un aérodrome plus approprié.

As of detection of code 3/A 7600 or 4/A 7700 emerge (emergency), the air traffic control organism checks, by appropriate instructions transmitted on the adequate frequency (common or special) and, if not successful, on the distress frequency, if the pilot still has radio reception available.

If radio reception is available, the flight is guided up to the destination aerodrome or a more appropriate aerodrome.

2. Niveaux de vol

2.1 Niveaux minimaux

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs en CAM aux instruments ne volent pas au-dessous du niveau minimal suivant :

a) altitude minimale de sécurité[1]

b) plancher de contrôle[2]

c) distance spécifiée de la limite inférieure de l'espace aérien réservé, fixée par consignes des états-majors et directions concernés ou dans les ordres de vol.

2.2 Niveaux de vol

Des niveaux de vols semi-circulaires CAM sont prévus pour l'exécution des vols de la circulation aérienne militaire (calage 1013,2 hPa). Ces niveaux appelés «niveaux de vol CAM» sont intercalés entre les niveaux de vol CAG-IFR.

Un aéronef en vol CAM aux instruments dans la phase de croisière utilise un niveau figurant dans les tableaux des niveaux de vol en CAM (ENR 1.7) choisi suivant sa route magnétique, sauf autorisation contraire de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

3. Changement de type de vol

3.1 Poursuite d'un vol CAM I en vol CAM V , CAM T ou CAG / VFR

Hormis dans un espace aérien de classe A, un vol CAM aux instruments peut être poursuivi en vol à vue sous réserve d'une part, du respect des conditions météorologiques et des conditions normales d'exécution de ce type de vol, et, d'autre part, de la communication expresse à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne des modifications à apporter au plan de vol pour le transformer en PLN CAM V , CAM T ou CAG / VFR.

[1] Altitude minimale de sécurité assurant une marge de franchissement d'obstacle spécifiée dans une portion d'espace déterminée

[2] Le plancher de contrôle est défini comme la plus contraignante de trois données suivantes : altitude minimum de détection augmentée de 2000 pieds ou altitude de sécurité telle qu'une hauteur de 3000 pieds soit toujours disponible entre l'aéronef et l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 25 Nm autour de sa position ou altitude minimale de contact radio bilatéral entre l'aéronef et la station sol augmentée de 2000 pieds.

2. Flight levels

2.1 Minimum flight levels

Except for take-off and landing, the aircraft in instrument OAT do not fly below the following minimum level:

a) minimum safety altitude[1]

b) control floor[2]

c) distance specified as the reserved airspace lower limit, defined by instructions of the headquarters or directorates concerned or contained in the flight orders.

2.2 Flight levels

Semi-circular OAT flight levels are scheduled for executing military air traffic flights (setting 1013.2 hPa). These levels, called 'OAT flight levels" are inserted between the GAT-IFR flight levels.

An aircraft in instrument OAT flight, in the cruise phase, uses a level given in the OAT flight level tables (ENR 1.7) selected according to its magnetic heading, unless otherwise authorised by the air traffic control organism.

3. Change of flight type

3.1 Operating a OAT I flight in OAT V, OAT T or GAT/VFR

Except in a class A airspace, a military air traffic flight with instruments may be operated visually subject, on the one hand, to respecting meteorological conditions and normal operation conditions for this kind of flight and, on the other hand, to expressly informing the organization involved in the air traffic services of the changes to be made to the flight plan, with a view to changing it to PLN OAT V, OAT T or GAT/VFR.

[1] Minimum safety altitude providing an obstacle crossing margin specified in a determined portion of space

[2] The control floor is defined as the most constraining of the three following data: minimum detection altitude increased by 2000 feet or safety altitude such that an altitude of 3000 feet is always available between the aircraft and the highest located obstacle in a 25 NM radius around its position or minimum two way radio contact altitude between the aircraft and the ground station increase by 2000 feet.

3.2 Poursuite d'un vol CAG / IFR en vol CAM aux instruments

Un pilote qui décide de poursuivre son vol CAG/IFR en vol CAM aux instruments doit aviser l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne que le vol IFR est annulé et communique les modifications à apporter au plan de vol en vigueur à l'organisme CAM concerné.

3.2 Continuing a GAT / IFR flight in instrument OAT flight

A pilot who decides to continue his GAT/IFR flight in instrument OAT flight must inform the concerned organism of the air traffic control services that the IFR flight is cancelled and communicates the modifications to be made to the flight plan in force to the concerned OAT organism.

4. Compatibilité des vols CAM I et des vols CAG

Les organismes du contrôle de la CAM assurent la prévention des abordages au profit des vols CAM I, à l'égard de tous les aéronefs connus ou observés.

4. Compatibility of OAT I flights and GAT flights

The military air traffic control organizations prevent collisions for military air traffic I flights, for all known and seen aircraft.

4.1 En espace aérien inférieur

La diversité des activités se déroulant en espace aérien inférieur implique que certains vols soient effectués à l'intérieur d'espaces adaptés, permanents ou temporaires, perméables ou non.
En espace aérien inférieur, la pénétration des vols CAM I dans les espaces aériens contrôlés de classe A à D, exception faite des AWY et de la LTA de classe D, est subordonnée à l'obtention, par l'organisme du contrôle de la CAM, d'un accord de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne générale.

4.1 In the lower airspace

The diversity of the activities taking place in the lower airspace implies that certain flights are executed within adapted spaces, permanent or temporary, permeable or not.
In the lower airspace, penetration of OAT I flights in controlled air spaces of class A and D, except for AWYs and LTAs of class D, is subject to obtaining, by the Military Air Traffic control organism, permission from the general air traffic control organism.

4.2 En espace aérien supérieur

Par principe, il n'existe pas, comme en espace aérien inférieur, d'espaces attribués à titre permanent à l'une ou l'autre des circulations aériennes. La règle de cohabitation doit reposer principalement sur la coordination entre organismes du contrôle de la circulation aérienne concernés. Cependant certaines portions d'espace aérien peuvent être temporairement réservées au profit des vols CAM I.

De plus, certaines activités peuvent se dérouler dans les zones R et D publiées par la voie de l'information aéronautique.

4.2 In the upper airspace

In theory, as in the lower airspace, no spaces are assigned permanently to one or other type of air traffic. The cohabitation rule must mainly be based on the coordination of the concerned air traffic control organisms. However, certain airspace portions can be temporarily reserved for OAT I flights.

Further, certain activities can take place in R and D areas published by the aeronautical information service.

5. Prévention des abordages entre aéronefs

5.1 Principes généraux

Les méthodes utilisées par les organismes du contrôle de la circulation aérienne militaire pour prévenir les abordages entre les aéronefs en vol contrôlé sont :

- ✈ la séparation;
- ✈ l'information de trafic.

Les vols CAM I bénéficient d'une séparation vis-à-vis :

- ✈ de tous les vols dans les espaces aériens de classe A à C ;
- ✈ de tous les vols connus ou détectés dans les espaces aériens de classe E à G ;
- ✈ des vols CAM I, CAM T, IFR, VFR spécial, CAM V spécial dans les espaces aériens de classe D ;
- ✈ des vols CAM I, CAM T, IFR dans les volumes particuliers associés à un aérodrome ;

Les vols CAM I bénéficient de l'information de trafic vis-à-vis :

✈ des vols VFR et CAM V en espace aérien de classe D et dans les volumes particuliers associés à un aérodrome ;

L'application des normes de séparation à l'égard des autres vols détectés ou connus étant une responsabilité du contrôle, tout ordre d'évitement est immédiatement exécutoire. L'ordre d'évitement est aussitôt répété par le pilote à titre d'accusé de réception.

Dès que l'évitement est réalisé, le contrôle en informe le pilote et lui fait rejoindre sa route ou son niveau.

Le contrôle peut modifier la trajectoire prévue pour conserver l'ACFT dans la zone de détection radar.

5. Prevention of collisions between aircraft

5.1 General principles

The methods used by military air traffic control organization to prevent collisions between aircraft operating as controlled flight are:

- ✈ *separation;*
- ✈ *traffic information.*

The OAT I flights benefit of a separation with respect to:

- ✈ *from all flights in class A to C airspaces;*
- ✈ *from all known or detected flights in class E to G airspaces;*
- ✈ *from OAT I, OAT T, IFR, special VFR, special OAT V in class D airspaces;*
- ✈ *from OAT I, OAT T, IFR flights in specific volumes associated with an aerodrome;*

OAT I flights are given traffic information regarding :

✈ *VFR and OAT V flights in class D airspace and in specific volumes associated with an aerodrome.*

Since the control is responsible for applying separation standards with respect to other detected and known flights, any avoidance order is immediately effective. The avoidance order is immediately repeated by the pilot in terms of acknowledgement.

As soon as avoidance is performed, the control informs this to the pilot and asks him to joint his route or his level.

The control can also modify the scheduled path to keep the ACFT in within the radar detection zone.

5.2 Normes de séparation radar en route

L'organisme prestataire du service du contrôle en route est responsable de l'application des normes de séparation entre les aéronefs qu'il contrôle et entre ces aéronefs et les autres vols connus ou détectés. Sauf décision plus restrictive des autorités d'emploi, les minimums de séparation à respecter sont :

- ✈ SÉPARATION LATÉRALE > 5 NM

  ou

- ✈ SÉPARATION VERTICALE EFFECTIVE :
  - ➢ 1000 ft < **FL 290-**➢ 2000 ft > FL 290

Dans la tranche de niveaux FL 290-FL410 inclus (RVSM), les modalités suivantes peuvent être appliquées **dans les deux cas suivants :**

Séparation verticale CAM/CAG en espace RVSM :
Le minimum réduit de séparation verticale (300 m / 1000 ft) peut être appliqué entre les aéronefs homologués RVSM, opérant en CAM et les aéronefs homologués RVSM opérant en CAG **sous réserve que :**

- des moyens de coordination civilo-militaire, permettent aux différents contrôleurs de connaître le statut RVSM de tous les aéronefs concernés;

- des liaisons téléphoniques directes entre contrôleurs existent.

Séparation verticale CAM/CAM en espace RVSM :
Un minimum réduit de séparation verticale (300 m / 1000 ft) peut être appliqué entre les aéronefs homologués RVSM, opérant en CAM, sous réserve :

- de coordination téléphonique entre contrôleurs pour confirmation du statut RVSM des aéronefs concernés.

5.2 En-route radar separation standards

The organism ensuring the en-route control service is in charge of applying separation standards between aircraft controlled by it and between these aircraft and the other known or detected aircraft. Unless a more restrictive decision is taken by the utilisation authorities, the separation minima to be complied with are :

- ✈ *LATERAL SEPARATION > 5 NM*

  or

- ✈ *EFFECTIVE VERTICAL SEPARATION :*
  - ➢ *1000 ft < **FL 290-***
  - ➢ *2000 ft > FL 290*

*In the level sections of FL 290-FL410 inclusive (RVSM), the following methods can be applied **in the following two cases :***

OAT/GAT vertical separation in RVSM space:

*The reduced vertical separation minimum (300 m / 1000 ft) can be applied between RVSM certified aircraft flying under OAT and the RVSM certified aircraft flying under GAT, **provided that :***

- civilian-military coordination facilities, enable the different controllers to know the RVSM status of all the aircraft concerned;

- direct telephone links are available between controllers.

OAT/OAT vertical separation in RVSM space:
A reduced vertical separation minimum (300 m / 1000 ft) can be applied between RVSM certified aircraft, flying under OAT, provided :

- telephone coordination exists between controllers for confirming the RVSM status of the concerned aircraft.

5.3 Phraséologie associée à la prévention des abordages entre aéronefs

Changement de cap ou de niveau :
C'est une modification de trajectoire ordonnée à temps pour garantir les minimums de séparation. Elle est exécutée sans retard par le pilote aux taux standards. La phraséologie utilisée est la suivante :

« (indicatif avion) de (indicatif station) » TOURNEZ à gauche (ou à droite) ((nombre) DEGRÉS) ou (CAP (nombre)) CAUSE TRAFIC (gisement par indication horaire et distance)
MONTEZ (ou DESCENDEZ) (niveau) CAUSE TRAFIC (gisement par indication horaire et distance)

Manœuvre d'évitement :
C'est une manœuvre d'urgence, immédiatement exécutoire par le pilote en utilisant les possibilités maximales de son aéronef. La langue permettant la meilleure compréhension entre pilote et contrôleur est utilisée.

IMMÉDIATEMENT TOURNEZ [A GAUCHE (ou A DROITE)] CAP (trois chiffres) (ou (nombre) DEGRES) IMMÉDIATEMENT POUR ÉVITER TRAFIC [NON IDENTIFIÉ] (gisement par indication horaire ou relèvement et distance)
IMMÉDIATEMENT MONTEZ (ou DESCENDEZ) (nombre) PIEDS [QNH OU QFE] (ou NIVEAU [DE VOL] IMMEDIATEMENT POUR ÉVITER TRAFIC [NON IDENTIFIÉ] (gisement par indication horaire ou relèvement et distance)

5.3 Phraseology of the prevention of collisions between aircraft

Change of heading or level:
This is a change of flight path ordered in time to guarantee separation minima. It is executed without delay by the pilot at standard rates. The wording used is as follows:

« (aircraft call sign) from (station call sign) » *TURN left (or right)* *((number) DEGREES) or (HEADING (number))* *DUE TO TRAFFIC* *(bearing by clock-reference and range)*
CLIMB (or DESCENT) *(level)* *DUE TO TRAFFIC* *(bearing by clock-reference and range)*

Avoidance manoeuvre :
This is an emergency manoeuvre, to be immediately executed by the pilot using the maximum capabilities of his aircraft. The language for best understanding between the pilot and controller is used.

IMMEDIATELY TURN [LEFT (or RIGHT)] HEADING (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference or bearing and distance)
IMMEDIATELY CLIMB (or DESCEND) (number) FEET [QNH OR QFE] IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference or bearing and distance)

6. Procédures en cas de panne radar du contrôle en route

Toute perte de contact radar du contrôle est annoncée immédiatement au pilote. Le pilote accuse réception et annonce ses conditions de vol (VMC ou IMC) :

✈ VMC :
le pilote est autorisé à poursuivre son vol en CAM V;
la responsabilité des abordages lui incombe.

✈ IMC :
le pilote se conforme aux instructions qui lui sont données; le contrôleur transfère l'aéronef à un organisme de contrôle voisin, à défaut, intervient pour obtenir une réservation de niveau.

6. Procedures in case of en-route control radar failure

Any loss of radar contact by the control is immediately announced to the pilot. The pilot acknowledges reception and announces his flight conditions (VMC or IMC).

✈ *VMC :*
the pilot is allowed to continue his flight in OAT Type V;
He is responsible for avoiding collisions.

✈ *IMC :*
the pilot follows the instructions given to him; the controller transfers the aircraft to a neighbouring control organism, otherwise, takes action to obtain level reservation.

ENR 1.3.3
Procédures d'exécution des vols à profil mixte HAUT-BAS-HAUT
Procedures for executing mixed profile flights HIGH-LOW-HIGH

Les vols à profil mixte haut-bas-haut sont des missions qui ne peuvent être exécutées en totalité à basse altitude pour des raisons opérationnelles ou techniques. Ils comportent des phases alternatives de vols contrôlés et non contrôlés.

The mixed high-low-high profile flights are missions that can be executed fully in low altitude for operational or technical reasons. They include alternate flight phases controlled or not controlled.

1 DESCENTE

1.1 Descente sous contrôle d'une approche

La descente sous la couche en cours de mission n'est autorisée que si la trajectoire correspond à celle qui serait choisie pour une présentation dans le circuit d'atterrissage.

1.2 Descente sous contrôle d'un CCT

1.2.1 Règle

Le contrôle est autorisé à faire descendre les ACFT en cours de mission :

- sous contrôle d'un même CCT pendant la phase de descente et à l'intérieur de sa zone de responsabilité;

- hors des points de convergence des routes et des secteurs d'activité aérienne dense;

- obligatoirement au taux de descente standard de 1000 ft par nautique lorsque les conditions IMC risquent d'être rencontrées;

- jusqu'à l'altitude du plancher de contrôle défini comme la plus contraignante des deux données suivantes :
  - altitude MINI de détection augmentée de 2000 ft,
  - altitude de sécurité telle qu'une hauteur de 3000 ft soit toujours disponible entre l'ACFT et l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 25 NM autour de sa position.

En dessous du plancher de contrôle, le vol ne peut être poursuivi qu'en CAM type V.

1 DESCENT

1.1 Descent under approach control

Descent below the current mission layer is allowed only if the flight path corresponds the path that would have been chosen for a presentation in the landing circuit.

1.2 Descent under CCT control

1.2.1 Rule

The control is allowed to descent the ACFT in course of mission :

- under the control of the same CCT during the descent phase and within its responsibility area;

- outside convergence points of routes and dense flying activity sectors;

- mandatorily at the standard descent rate of 1000 ft per NM when there is a risk of encountering IMC conditions;

- up to the control flow altitude defined as the most constraining of the following two values :
  - *MIN detection altitude increased by 2000 ft;*
  - *safety altitude such that an altitude of 3000 ft is always available between the ACFT and the highest located obstacle in a 25 NM radius around its position.*

Below the control flow, the flight can be continued only in OAT type V.

1.2.2 Procédures

Avant la descente le pilote précise ses intentions au contrôle au moins trois minutes avant le début de descente en indiquant :

- le point de début de descente ou le point d'arrivée à basse altitude;
- l'altitude de début de descente.

Le contrôle :

- propose, si nécessaire, au pilote une trajectoire plus favorable;
- transmet, dans l'ordre, les renseignements suivants : QNH régional, altitude du plancher de contrôle, conditions météorologiques de l'aérodrome le plus proche;
-ordonne le début de descente;
-demande au pilote d'annoncer ses passages aux altitudes multiples de 5000 ft.

Pendant la descente le pilote annonce régulièrement :
- ses passages aux altitudes multiples de 5000 ft;
- ses conditions de vol.

Le contrôle :
- fait stabiliser l'ACFT si le contact radar ne peut être maintenu ou si l'altitude du plancher de contrôle est atteinte sans que le pilote soit en VMC, puis le fait remonter ou le transfère à une approche;
- autorise le passage en CAM type V si le pilote est en VMC au plus tard lorsqu'il atteint le plancher de contrôle.

2 PHASE DE VOL NON CONTRÔLÉ

La phase de vol CAM V et la remontée en altitude (passage en vol contrôlé) sont exécutées selon les règles et procédures fixées au chap. ENR 1.2-1 MIL.

1.2.2 Procedures

Before descent, the pilot states his intentions to the control at least three minutes before starting descent, by indicating :

- the descent start point or the low-altitude arrival point;
- the descent start altitude.

The control:

- proposes a more favourable path to the pilot, if necessary;
- transmits the following information in the order: regional QNH, control flow altitude, meteorological conditions of the nearest aerodrome;
- orders the start of descent;
- asks to pilot to make announcements to his passengers at altitudes multiples of 5000 ft.

During descent, the pilot regularly announces:
- his passages to altitudes multiples of 5000 ft;
- his flight conditions.

The control :
- stabilises the ACFT if radar contact cannot be maintained or if the control floor altitude is reached without the pilot being in VMC, then makes it to climb or transfers it to an approach;
- authorises passage to OAT type V if the pilot is in VMC at the latest when he reaches the control floor altitude.

2 NON-CONTROLLED FLIGHT PHASE

The OAT V flight phase and climbing to altitude (passage to controlled flight) are executed according to the rules and procedures defined in chap. ENR 1.2-1 MIL.

ENR 1.4

Règles de vol CAM tactique (CAM T)

Tactical OAT (OAT T) flight rules

1. Préambule

L'entraînement des forces, la réalisation d'opérations particulières de souveraineté ou de service public et les vols d'essais, de réception ou à caractère technique, doivent parfois être réalisés selon des modalités spécifiques qui requièrent l'utilisation de règles adaptées.

La prise en compte de ces spécificités a conduit à définir des règles de vol particulières, appelées « règles de vol CAM Tactique » (CAM T), destinées à permettre l'exécution de ces vols sous réserve de garantir un niveau de sécurité acceptable pour les autres usagers aériens ainsi que pour les personnes et les biens à la surface.

En complément ,le chef d'état-major de l'armée de terre, le chef d'état-major de la marine, le chef d'état-major de l'armée de l'air, le directeur général de l'armement, le directeur général de la gendarmerie nationale, le directeur général des Douanes et Droits indirects et le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises veillent à :

a) l'élaboration de règles d'exploitation (instructions, directives, consignes d'emploi, …) pour l'exécution de ces vols ;

b) la bonne exécution des vols effectués selon les règles de la CAM T au sein de ses forces.

Le commandant de l'aviation légère de l'armée de terre, le commandant la force d'aéronautique navale, le commandant des forces aériennes stratégiques, le commandant des forces aériennes, le directeur des ressources humaines de l'armée de l'air, le commandant du centre d'expériences aériennes militaires, le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale, **le directeur de la direction nationale garde-côtes des douanes,** le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises et le directeur de DGA Essais en vol établissent et font appliquer **les rêgles d'exploitation liées à l'exécution des ces vols.**

1. Foreword

The training of forces, execution of special sovereignty or public service operations and test, acceptance or technical flights must sometimes be carried out along specific methods that require the use of adapted rules.

Consideration of these specificities leads to defining special flight rules called "Tactical OAT flight rules" (OAT T), designed for executing these flights with a reserve for guaranteeing an acceptable safety level for the other aeronautical users as well as for the persons and goods on the ground.

Furthermore, the chief of staff of the army, the chief of staff of the navy, the chief of staff of the air force, the director general of armaments, the director general of the national gendarmerie, the director general of Customs and Excise and the director general of civil security and crisis management ensure :

a) the preparation of operating rules (instructions, directives, instructions for use) for the operation of these flights;

b) successful completion of the flighs operated according to the rules of military air traffic T within the forces.

The army's light aviation squadron leader, the naval aeronautics force squadron leader, the strategic air forces squadron leader, the air force squadron leader, the air force human resources manager, the military air adventure center squadron leader, the national gendarmerie air force squadron leader, ***the director of the national direction coast guard of customs,*** *the director general of civil security and crisis management and the Flight test director of DGA establish and enforce* ***the operating rules related to the execution of these flights.***

2. Domaine d'emploi

La CAM T s'applique à tous les vols qui, pour des besoins d'entraînement ou pour des raisons techniques ou opérationnelles ne peuvent être effectués ni en CAM V ni en CAM I et sont exécutés soit :

a) à l'intérieur d'espaces publiés dans des conditions spécifiées au § 7.1 ;

b) en dehors d'espaces publiés dans des conditions spécifiées au § 7.2.

Les autorités désignées au paragraphe ci-dessus définissent pour les équipages placés sous leur autorités les types de missions susceptibles d'être réalisés en CAM T.

➔ **Le commandant de bord doit annoncer à l'organisme de contrôle tout passage en CAMT ainsi que ses conditions de vol (CAMT en vol à vue ou CAM T aux instruments)**

2. Scope

The OAT T applies to all flights that, for training requirements or for technical or operational reasons, cannot be executed either in OAT V or in OAT I and are executed either :

a) within published spaces, under the conditions specified in § 7.1;

b) outside of published spaces, under the conditions specified in § 7.2;

The authorities designated in the paragraph above determine, for the crews for which they are responsible, the types of missions which may be performed under OAT T.

The pilot-in command shall announce to the control agency all change in T OAT and its flight conditions (T OAT in visual flight or T OAT with instruments)

3. Équipement des aéronefs

Un aéronef effectuant un vol CAM T doit être équipé des instruments nécessaires à l'exécution du vol conformément à l'instruction 1650/DSAÉ/DIRCAM.

3.1 Radiocommunications

Les aéronefs évoluant en CAM T doivent être munis de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale avec les autres aéronefs en vol et les organismes au sol, aéroportés ou embarqués désignés.

3.2 Interruption des communications

Les états-majors et directions établissent les procédures particulières pour les cas de panne de radiocommunications.

3.3. Utilisation du transpondeur

Sauf impératifs précisément définis par les textes particuliers visés au § 1, l'utilisation du transpondeur est conforme aux dispositions de l'ENR 1.6.

3.4. Utilisation des feux des aéronefs

Les aéronefs évoluant en CAM T utilisent les feux conformément aux dispositions du RCAM.3215.

3. Aircraft equipment

An aircraft flying a military air traffic T flight must be equipped with the instruments necessary for the flight, in accordance with instruction 1650/DSAÉ/DIRCAM.

3.1 Radiocommunications

The aircraft flying in OAT T must be equipped with communication facilities to set up a two-way link with the other aircraft in flight and the designated ground, airborne or on-board organisms.

3.2 Communication interruption

The headquarters and directorates draft the special procedures for all cases of communication failure.

3.3. Use of transponder

Unless in case of imperatives clearly specified in special texts given in § 1, the use of the transponder complies with the requirements of ENR 1.6.

3.4. Use of aircraft lights

Aircraft operating under OAT T use their lights in accordance with the provisions of RCAM 3215.

4. Conditions météorologiques minimales

Les vols CAM T peuvent se dérouler soit en vol à vue soit en vol aux instruments.

Les autorités, définies au paragraphe 1, définissent, dans des textes particuliers, les conditions météorologiques minimales d'exécution dans lesquelles les équipages placés sous leur autorité peuvent exécuter les vols CAM T.

5. Niveaux minimaux utilisables

Les autorités, définies au paragraphe 1, définissent, dans des textes particuliers, les niveaux minimaux dans lesquels les équipages placés sous leur autorité peuvent exécuter les vols CAM T en fonction de la mission à exécuter, des espaces aériens concernés et des moyens utilisés.

Conformément aux dispositions prévues par l'article 5 de l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes et d'animaux, les états-majors et directions peuvent accorder pour les aéronefs exploités en CAM T et relevant de leur compétence, des dérogations aux règles de survol prévues par cet arrêté.

Les vols CAM T doivent aussi respecter les dispositions réglementaires concernant les réserves naturelles et les parcs nationaux.D'autres sites spécifiés par les autorités compétentes peuvent faire l'objet de restrictions particulières.

6. Plan de vol

Les dispositions de l'ENR 1.10. s'appliquent.

Chaque partie du vol exécutée en CAM T est notifiée au plan de vol.

4. Minimum meteorological conditions

Military air traffic T flights may be operated either under IFR or VFR.

The authorities specified in paragraph 1 determine, in specific texts, the minimum meteorological conditions for operation according to which the crews for which they are responsible may operate OAT T flights.

5. Minimum levels available

The authorities specified in paragraph 1 determine, in specific texts, the minimum levels according to which the crews for which they are responsible may operate OAT T flights, depending on the mission to be completed, the airspaces concerned and the resources used.

In accordance with the provisions of article 5 of the order of October 10, 1957 regarding flying over cities and gatherings of people and animals, military staff and departments may grant, for aircraft operating under OAT T and for which they are responsible, exemptions to the flyover rules provided by this order.

OAT T flights must also respect regulatory provisions concerning nature reserves and national parks.

Specific restrictions may apply to other sites specified by relevant authorities.

6. Flight plan

The provisions of ENR 1.10. are applicable.

Each part of the flight executed in OAT T is noted in the flight plan.

[1] Altitude/hauteur minimale de sécurité assurant une marge de franchissement d'obstacle spécifiée dans une portion d'espace déterminée

[1] *Minimum safety altitude/height ensuring an obstacle crossing margin specified in a defined portion of space*

7. Compatibilité des vols CAM T avec les autres vols

7.1. Vols réalisés à l'intérieur d'espaces aériens publiés à titre permanent ou temporaire

Afin de garantir la sécurité, certaines missions en CAM T nécessitent d'être séparées des autres usagers de l'espace aérien. Ces vols peuvent bénéficier d'un service radar.

Dans ce cas, les espaces suivants peuvent être utilisés :

a) zones R, D, ou P, permanentes ou temporaires ;

b) TSA, TRA ou CBA ;

c) les espaces aériens ou des parties des espaces aériens de classe A à D ;

➔ - ayant fait l'objet **d'une réservation de secteur ou de volume (éventuellement défini localement)** auprès de l'organisme gestionnaire par coordination actique;

ou

- par application d'un protocole (ou disposition particulières publiées)

ou

- ayant fait l'objet d'une création d'espace aérien, temporaire ou non, portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

d) en espace de classe E

- compte tenu du fait que la classe E est perméable aux VFR sans contact radio ni transpondeur, et en l'absence de radar primaire, les appareils évoluant en CAM T doivent en permanence être en mesure d'appliquer le principe «Voir et éviter» vis à vis de tout autre aéronef. Ils évoluent selon les conditions météorologiques minimales fixées par les autorités citées au chapitre VI.1.

A l'intérieur de ces espaces, les directions et les états-majors concernés définissent les conditions d'éxécution des vols CAM T

En dernier ressort, la prévention des abordages repose sur l'application des règles de l'air par l'ensemble des aéronefs de chaque circulation.

7. Compatibility of OAT T flights with other flights

7.1. Flights made inside airspaces published on a permanent or temporary basis

In order to guarantee security, some OAT T missions must be separated from other airspace users. These flights may have a radar service.

In this case, the following spaces may be used :

a) permanent or temporary R, D or P areas;

b) TSA, TRA or CBA;

c) class A to D airspaces or parts of such airspaces :

*- which were subject **to sector or volume reservation (possibly locally defined)** from the managing authority by tactical coordination;*

or

- by application of a protocol (or specific published provisions) ;

or

- which were subject to the creation of an airspace, regardless of whether or not it is temporary, of which users were informed using the Aeronautical Information Services.

d) class E airspace :

- bearing in mind the fact that class E is permeable to VFR with neither radio communications nor a transponder, and in the absence of a primary radar system, aircraft operating under OAT T must be permanently capable of applying the «See and Avoid» principle as regards any other aircraft. The aircraft operate according to the minimum meteorological conditions established by the authorities cited in chapter VI.1.

Inside these airspaces, the departments and military staff concerned determine the conditions for operating OAT T flights.

As a last resort, collision prevention is based on the application of the rules of the air by all aircraft operating under all traffic rules.

7.2. Vols réalisés en-dehors des espaces aériens publiés

Afin de garantir une certaine liberté d'action aux forces et d'interférer le moins possible avec les autres usagers aériens, des vols CAM T peuvent être effectués en dehors d'un espace réservé, en espace de classe G uniquement et :

a) au-dessous de 150 mètres/surface pour les vols de jour ;

b) au-dessous de 300 mètres/surface pour les vols de nuit.

Les états majors ou directions concernés définissent dans des textes particuliers les portions d'espace considérées et les procédures employées.

Ces portions d'espace doivent se situer en dehors des emprises des aérodromes et de leurs circuits associés et n'interférer avec aucun espace aérien contrôlé ou zone réglementée, dangereuse ou interdite. Elles ne disposent d'aucun gestionnaire et n'offrent aucune protection aux aéronefs y évoluant vis-à-vis des autres usagers. Les aéronefs les utilisant en CAM T doivent être en mesure d'appliquer en permanence le principe « voir et éviter » vis à vis de tout autre aéronef.

Ces limitations de hauteur ne sont pas applicables aux aéronefs en mission réelle de sûreté (PPS) et aux autres missions réelles ordonnées par l'autorité compétente (mission de police, de sécurité publique, de secours ou de sauvetage...).

7.3. Cas particulier

Dans les espaces décrits aux paragraphes 7.1[2] et 7.2, et par nécessité absolue de service, un aéronef en mission de police, de sécurité publiques ou de secours peut être amené à pénétrer dans ces espaces aériens sans dérogation, accord, autorisation ou coordination préalables.

Dans ce cas, cet aéronef doit maintenir les conditions de vol à vue, afficher le transpondeur prévu pour ce type de mission, appliquer strictement la règle «voir et éviter» et informer l'organisme gestionnaire de sa position et de ses prévisions d'évolution.

7.2. Flights operated outside of published airspaces

In order to guarantee a certain freedom of action to the forces and to interfere in the least possible manner with other airspace users, OAT T flights can be executed outside a reserved space, in class G space only and :

a) below 150 meters/surface for daytime flights;

b) below 300 meters/surface for nighttime flights.

The concerned headquarters or directorates define, in special texts, the concerned portions of space and the procedures implemented.

These portions of space must be located outside the rights of way of aerodromes and their associated circuits and must not interfere with any controlled airspace or regulated, dangerous or prohibited area. They are not covered by any controller and do not provide any protection to aircraft flying therein with respect to other users. The aircraft using them in OAT T must be in a position to continuously apply the "see and avoid" principle with respect to any other aircraft.

The height limitations are not applicable to aircraft on a real security mission (PPS) or to other real missions ordered by the relevant authority (police, public safety, emergency or rescue mission, etc...).

7.3. Specific cases

In the airspaces described in paragraph 7.1[2] and 7.2, and due to an absolute service need, an aircraft on a police, public safety or emergency mission may need to enter into these airspace without a prior exemption, approval, authorization or without prior arrangements having been made.

In such cases, this aircraft must maintain visual flight conditions, display the transponder provided for this type of mission, strictly apply the "see and avoid" rule and inform the managing authority of their position and forecast flight routes.

8. Prévention des abordages

Les prestataires de services de la CAM, les états-major, les directions, les directeurs d'exercice, et les organismes gestionnaires d'espace définissent, chacun en ce qui le concerne, les procédures destinées à assurer la prévention des abordages entre :

a) lles aéronefs évoluant en CAM T entre eux ;

b) les aéronefs évoluant en CAM T et les autres aéronefs..

Des mesures particulières relatives à la gestion d'espaces aériens temporaires doivent être portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

La prévention des collisions des aéronefs évoluant en CAM T dans un espace réservé, vis à vis des autres aéronefs, est principalement garantie par le satut et la gestion de l'espace consideré. Toutefois, toutes les dispositions doivent être prises pour assurer la séparation avec tout aéronef susceptible d'interférer avec les aéronefs en CAM T.

Les modalités de la coordination entre organisme gestionnaires de l'espace et organismes tactiques, hormis s'ils sont confondus, doivent être régies par la mise en oeuvre de protocoles permanents ou temporaires ou d'ordres d'exercices.

Les équipages évoluant en CAM T ne doivent pas relâcher la vigilance à bord des aéronefs de manière à pouvoir éviter les abordages et les collisions en toute circonstance (autres aéronefs, activités avec câble, ULM, éoliennes, navires porteurs d'aéronefs, plates-formes de forage, obstacles de toute nature...).

Les pilotes évoluant dans le RTBA appliquent cette règle s'ils le peuvent.

Les équipages évoluant en vol à vue en CAM T appliquent les dispositions des § 6 et 12 du chapitre ENR 1.2 du MILAIP.

[2] à l'exclusion, cependant, du RTBA pour lequel des conditions spécifiques de pénétration sont définies dans l'instruction 3050/DSAÉ/DIRCAM.

8. Collision prevention

Military air traffic service providers, military staff, departments, exercise directors and airspace managing authorities determine, each as it pertains to them, the procedures intended to ensure prevention of collisions between :

a) the aircraft flying in OAT T between themselves;

b) the aircraft flying in OAT T and the other aircraft.

Users must be informed of specific measures involved in the management of temporary airspaces using the Aeronautical Information Services

The prevention of collisions of aircraft operating in OAT T in a reserved airspace, regarding the other aircraft, is mainly guaranteed by the status and the management of the considered airspace.However, all the provisions must be taken to ensure separation with any aircraft likely to interfere with the aircraft operating in OAT T.

The conditions of coordination between airspace managing authorities and tactical authorities, unless they are a single one, must be governed by the implementation of permanent or provisional protocols or exercise orders.

Flights crews operating in OAT T must keep fully aware onboard aircraft so as to be able to avoid collisions under any circumstance (other aircraft, activities with cables, ULM, windmills, aircarft-carrier ships, drilling platforms, obstacles of any type, etc...).

Pilots operating in the very low altitude network apply this rule if they can.

Crews flying in OAT T shall apply MILAIP ENR 1.2 § 6 and 12 provisions.

[2] excluding, however, the RTBA, for which specific entry conditions are provided in instruction 3050/DSAÉ/DIRCAM.

ENR 1.5 Vols... / *Flights...*

ENR 1.5.1

Vols CAM et/ou mixtes (CAM/CAG et/ou CAG/CAM) à destination ou en provenance de l'UIR Grande-Bretagne

OAT and/or mixed flights (OAT/GAT and/or GAT/OAT) heading to or coming from the UIR of Great-Britain

1 POINTS DE TRANSFERTS *1 TRANSFER POINTS*

POINT DE TRANSFERT *TRANSFER POINT*		TYPE DE TRANSFERT *TRANSFER TYPE*	PARTICULARITES
RUCAC (50°52'59"N - 001°44'31"E)	(1)	CAM -> OAT	(3)
	(2)	OAT -> CAM	
MEZRE (50°02'00"N - 000°12'06"W)	(1)	CAM -> OAT	(3)
	(2)	OAT -> CAM	
LIZAD (49°35'25"N - 004°19'49"W)	(1)	CAM -> OAT	(3)
	(2)	OAT -> CAM	
TUJAG (50°02'00"N - 001°28'00"W)	(1)	CAM -> OAT	(3)
	(2)	OAT -> CAM	
EXFOB (50°27'00"N - 000°55'00"E)	(1)	CAM -> OAT	(3)
	(2)	OAT -> CAM	

(1) Transfert à destination de la Grande-Bretagne	*(1) Transfer to Great-Britain*
(2) Transfert en provenance de Grande-Bretagne	*(2) Transfer from Great-Britain*
(3) Les aéronefs contrôlés en CAM en France à destination de la Grande-Bretagne doivent se conformer aux éléments de transferts fournis par LONDON MILITARY aux centres de contrôle militaires français (FL, IFF, cap pour prise en compte)	*(3) The aircrafts controlled under OAT in France heading to Great-Britain must comply with the transfer elements supplied by LONDON MILITARY to the French military control centres (FL, IFF, heading for taking into account)*

2 PLAN DE VOLS

Les plans de vols seront établis et adressés comme défini dans le chap. ENR 1.10-4 MIL.

Dans tous les cas, les plans de vols seront adressés à (réf. AIP United Kingdom chap. ENR 1.11 & EUROCONTROL Publication For harmonized Rules for Operational Air Traffic (OAT) under Instrument Flight Rules (IFR) inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT)) :

2 FLIGHT PLANS

The flight plans will be prepared and sent as defined in chap. ENR 1.10-4 MIL.

In all cases, flight plans will be sent to (ref. AIP United Kingdom chap. ENR 1.11 & EUROCONTROL Publication For harmonized Rules for Operational Air Traffic (OAT) under Instrument Flight Rules (IFR) inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT)) :

Flights requiring a service from SWANWICK MILITARY ATCC	EGZYOATT
Flights requiring a service from SCOTTISH MILITARY ATCC	EGZYOATP

3 PARTICULARITÉS

3.1 Interruption de communication

Les procédures d'auto-transfert sont définies dans la LOA entre London Area Control Center (LACC) et RAKI.

3 PARTICULARITIES

3.1 Communication interruption

The auto-transfer procedures are defied in the LOA between London Area Control Centre (LACC) and RAKI.

ENR 1.5.2

Vols CAM et/ou mixtes (CAM/CAG) à destination ou en provenance de l'UIR Belgique
OAT and/or mixed flights (OAT/GAT) heading to or coming from the UIR of Belgium

1 POINTS DE TRANSFERT — *1 TRANSFER POINTS*

POINT DE TRANSFERT *TRANSFER POINT*		TYPE DE TRANSFERT *TRANSFER TYPE*	PARTICULARITES
RSL 01 (49°39'00"N - 004°48'00"E)	(1)	CAM -> OAT	
	(2)	OAT -> CAM	
RSL 08 (50°59'57"N - 002°14'20"E)	(1)	CAM -> OAT	
	(2)	OAT -> CAM	
RSL 10 (49°57'00"N - 004°05'00"E)	(1)	CAM -> OAT	
	(2)	OAT -> CAM	
ADUTO (50°30'54"N - 003°21'42"E)	(3) (4)	CAM -> GAT	UN873 Tous niveaux / *All levels*
SORAL (49°06'50"N - 006°26'16"E)	(3) (5)	CAM -> GAT	UN873 Tous niveaux / *All levels*
MEDIL (50°20'32"N - 003°40'30"E)	(3) (4)	CAM -> GAT	UN872 Tous niveaux / *All levels*
GTQ (48°59'11"N - 006°42'52"E)	(3) (5)	CAM -> GAT	UN852 Tous niveaux / *All levels*

(1) Transfert à destination de la Belgique / *Transfer to Belgium*
Les aéronefs contrôlés en CAM en France à destination de la Belgique doivent se conformer aux éléments de transferts fournis par BELGA RADAR à METRO ou CHAMPAGNE (FL, IFF, cap).
The aircrafts controlled under OAT rules in France, heading to Belgium must comply with the transfer elements supplied by BELGA RADAR to METRO or CHAMPAGNE (FL, IFF, heading).

(2) Transfert en provenance de la Belgique / *Transfer from Belgium*

(3) Sous contrôle MUAC / *Under MUAC control*

(4) Sous contrôle Champagne au-dessus du FL 265. Sous contrôle Metro au-dessus du FL145 / *Under Champagne control above FL265. Under Metro control above FL145*

(5) Sous contrôle Champagne au-dessus du FL145 / *Under Champagne control above FL145*

2 PLANS DE VOLS — *2 FLIGHT PLANS*

Les plans de vols seront établis et adressés comme défini dans le chap. ENR 1.10-4 MIL.

The flight plans will be prepared and sent as defined in chap. ENR 1.10-4 MIL.

Dans tous les cas, les plans de vols seront adressés à (réf. MILAIP Belgium chap.ENR 1.11) :
- EBMIZGZF (BELGA RADAR, organisme de contrôle militaire belge),

In all cases, the flight plans will be sent to (ref. MILAIP Belgium chap.ENR 1.11) :
- *EBMIZGZF (BELGA RADAR, belgian military control organism),*

3 INTERRUPTION DE COMMUNICATION — *3 COMMUNICATION INTERRUPTION*

Les procédures d'auto-transfert sont définies dans la LOA entre la Force Aérienne Belge et l'Armée de l'Air.

The auto-transfer procedures are defined in the LOA between the Belgian Air Force and the Air Force.

ENR 1.5.3

Vols CAM à destination ou en provenance de l'UIR Italie
OAT flights heading to or coming from the UIR of italy

1 POINTS DE TRANSFERT — *1 TRANSFER POINTS*

POINT DE TRANSFERT *TRANSFER POINT*		TYPE DE TRANSFERT *TRANSFER TYPE*	COORDONNEES / *COORDINATES*	NIVEAU MINIMUM / *MINIMUM LEVEL*
ROM07	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	43°10'00"N - 009°45'00"E	FL 205
ROM08	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	42°37'00"N - 009°45'00"E	FL 205
ROM09	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	42°10'00"N - 009°45'00"E	FL 205
ROM10	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	41°35'00"N - 009°45'00"E	FL 205
ROM11	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	41°20'00"N - 008°30'00"E	FL 205
ROM12	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	41°00'00"N - 008°00'00"E	FL 205
ROM13	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	40°10'00"N - 008°00'00"E	FL 205
ROM14	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	39°20'00"N - 008°00'00"E	FL 265
MIL01	(4)	CAM -> OAT	45°11'09"N - 007°09'23"E	FL 205
MIL02	(3)	CAM -> OAT	45°00'31'N - 006°46'48"E	FL 205
MIL03	(3)	CAM -> OAT	44°08'44"N - 007°37'31"E	FL 205
MIL04	(3)	CAM -> OAT	43°49'10"N - 007°45'19"E	FL 205
MIL05	(4)	CAM -> OAT	43°32'16"N - 007°59'28"E	FL 205
MIL06	(4)	CAM -> OAT	43°27'44"N - 008°42'44"E	FL 205

(1) Transfert à destination de l'Italie (ROME ACC) / *Transfer to Italy (ROME ACC)*
(2) Transfert en provenance de l'Italie (ROME ACC) / *Transfert fromItaly (ROME ACC)*
(3) Transfert à destination de l'Italie (MILAN ACC) / *Transfer to Italy (MILAN ACC)*
(4) Transfert en provenance de l'Italie (MILAN ACC) / *Transfer from Italy (MILAN ACC)*

2 PLANS DE VOLS

Les plans de vols seront établis et adressés comme défini dans le chap. ENR 1.10-4 MIL.

Compte tenu de la règlementation inscrite dans le MILAIP Italie, un plan de vol spécifique sera transmis aux organismes italiens. Ce plan de vol devra se conformer aux règles d'écritures mentionnées dans le MILAIP ITALIE :

Case 8 :
- Préciser IO pour un vol OAT contrôlé ;
- Préciser VO pour un vol OAT non contrôlé.

Case 15 :
La mention « IOAT » devra être insérée au début de la phase OAT contrôlée en Italie et la mention « VOAT » au début de la phase OAT non-contrôlée en Italie.

Exemple : ROM09/M085F325 IOAT DCT ELB …

2 FLIGHT PLANS

The flight plans will be prepared and sent as defined in chap. ENR 1.10-4 MIL.

To be compliant with the regulation specified in the MILAIP ITALIA, a specific flight plan will be sent to the Italian centers. This flight plan will be compliant with the syntax rules specified in the MILAIP ITALIA :

Item 8 :
- *Specify IO for an OAT controlled flight ;*
- *Specify VO for an OAT non-controlled flight.*

Item 15 :
The reference "IOAT" will be inserted in the beginning of the OAT controlled phase in Italia and the reference "VOAT" in the beginning of the OAT non-controlled phase in Italia.

Example : ROM09/M085F325 IOAT DCT ELB …

3 PARTICULARITES

3.1 Auto-transfert Rambert – UIR Milan

En cas d'interruption de communication téléphonique, la procédure d'auto-transfert est appliquée :

• Italie -> France Rambert Radar
Fréquence 317,5 Mhz ou 143,55 Mhz
IFF/SIF 3A 5077

• France -> Italie
Jusqu'au FL 260 : 266,55 Mhz ou 125,55 Mhz
FL265 – FL310 : 298,25 Mhz ou 126,05 Mhz
FL315 – FL350 : 358,80 Mhz ou 124,03 Mhz
FL355 – FL600 : 358,80 Mhz ou 128,15 Mhz

3.2 Procédures de transferts

Les procédures de transferts sont définies dans la lettre d'accord entre les Forces Aériennes Italiennes et la DIRCAM n° 4472/2018 du 1er janvier 2019.

3 PARTICULARITIES

3.1 Auto-transfer Rambert – UIR Milan

In case of telephone communication interruption, the auto-transfer procedure is applied :

• *Italy -> France Rambert Radar*
Fréquency 317,5 Mhz ou 143,55 Mhz
IFF/SIF 3A 5077

• *France -> Italy*
Up to FL 260 : 266,55 Mhz ou 125,55 Mhz
FL265 – FL310 : 298,25 Mhz ou 126,05 Mhz
FL315 – FL350 : 358,80 Mhz ou 124,03 Mhz
FL355 – FL600 : 358,80 Mhz ou 128,15 Mhz

3.2 Transfer procedures

The transfer procedures are defined in the agreement letter between the Italian Air Forces and the DIRCAM n° 4472/2018 dated 01 january 2019.

ENR 1.5.4
Vols CAM et/ou mixtes (CAM/CAG et/ou CAG/CAM) à destination ou en provenance de l'UIR Espagne
OAT and/or mixed flights (OAT/GAT and/or GAT/OAT) heading to or coming from the UIR of Spain

1 POINTS DE TRANSFERT — *1 TRANSFER POINTS*

POINT DE TRANSFERT TRANSFER POINT		TRANSFERT TRANSFER TYPE	PARTICULARITES
LERGI	(1)	CAM -> CAG	Transfert à Bordeaux ACC Transfer to Bordeaux ACC
BAKTA			
EQLIQ			
ECKAP	(2)	CAG -> CAM	Transfert de Bordeaux ACC Transfer from Bordeaux ACC
VELIR	(1)	CAM -> CAG	Transfert à Bordeaux ACC Transfer to Bordeaux ACC
BUROX	(2)	CAG -> CAM	Transfert de Bordeaux ACC Transfer from Bordeaux ACC
DIRAX			
PIR01 (44°12'00"N - 003°35'00"W)	(1)	CAM -> OAT	Transfert à l'ECAO Madrid Transfer to ECAO Madrid
	(2)	OAT -> CAM	Transfert de l'ECAO Madrid Transfer from ECAO Madrid
PIR02 (42°47'57"N - 000°34'14"W)	(1)	CAM -> OAT	Transfert à l'ECAO Madrid Transfer to ECAO Madrid
	(2)	OAT -> CAM	Transfert de l'ECAO Madrid Transfer from ECAO Madrid
PIR03 (42°23'00"N - 002°30'00"E)	(1)	CAM -> OAT	Transfert à l'ECAO Barcelona Transfer to ECAO Barcelona
	(2)	OAT -> CAM	Transfert de l'ECAO Barcelona Transfer from ECAO Barcelona

PIR04 (42°10'00''N - 004°10'00''E)	(1)	CAM -> OAT	Transfert à l'ECAO Barcelona Transfer to ECAO Barcelona
PIR05 (41°40'00''N - 004°40'00''E)	(2)	OAT -> CAM	Transfert de l'ECAO Barcelona Transfer from ECAO Barcelona FL > FL 250 Non utilisable en plan de remplacement Not usable as a replacement plan
PIR06 (41°08'00''N - 004°40'00''E)	(2) (1) (3)	OAT -> CAM CAM -> OAT	Transfert de l'ECAO Barcelona Transfer from ECAO Barcelona Transfert à l'ECAO Barcelona Transfer to ECAO Barcelona
PIR07 (39°40'00''N - 004°40'00''E)	(2) (1) (4)	OAT -> CAM CAM -> OAT	Transfert de l'ECAO Barcelona Transfer from ECAO Barcelona Transfert à l'ECAO Barcelona Transfer to ECAO Barcelona

(1) Transfert à destination de l'Espagne / Transfer to Spain

(2) Transfert en provenance d'Espagne / Transfer from Spain

(3) Pour les vols qui participent au TLP Albacete et quand les corridors correspondants LETR84 (L/M/H) ont été activés auparavant. Son utilisation se fera toujours au-dessus du FL265 en raison des limitations de la couverture radio / *For flights participating in the Albacete TLP and when the corresponding corridors LETR84 (L/M/H) have been activated before. Its use will always be above the FL265 due to the limitations of radio coverage.*

(4) Son utilisation se fera toujours au-dessus du FL265 en raison des limitations de la couverture radio / *Its use will always be above the FL265 due to the limitations of radio coverage.*

2 PLAN DE VOL

Les plans de vols seront établis et adressés comme défini dans le chap. ENR 1.10-4 MIL.

Les plans de vol OAT à destination de l'Espagne doivent être adressés aux organismes espagnols suivants :

- LESCYFPX dans tous les cas,
- LECBYXYX pour les vols contrôlés par l'ECAO* Barcelone,
- LECMYXYX pour les vols contrôlés par l'ECAO* Madrid.

* ECAO : Escuadrilla de la Circulacion Aerea Operativa

2 FLIGHT PLAN

The flight plans will be prepared and sent as defined in chap. ENR 1.10-4 MIL.

The OAT flight plans heading to Spain must be sent to the following Spanish organisms:

- *LESCYFPX in all cases,*
- *LECBYXYX for flights controlled by the Barcelona ECAO*,*
- *LECMYXYX for flights controlled by the Madrid ECAO*.*

** ECAO: Escuadrilla de la Circulacion Aerea Operativa*

ENR 1.5.5
Vols CAM à destination ou en provenance de l'UIR Allemagne
OAT flights heading to or from the UIR of Germany

1 POINTS DE TRANSFERT

1 TRANSFER POINTS

POINT DE TRANSFERT *TRANSFER POINT*		TYPE DE TRANSFERT *TRANSFER TYPE*	PARTICULARITES
RSL 02 (49°10'30'N - 007°02'00''E)	(1)	CAM -> OAT	
	(2)	OAT -> CAM	
RUSTI (48°10'36''N - 007°39'36''E)	(1)	CAM -> OAT	
	(2)	OAT -> CAM	

(1) Transfert à destination de l'Allemagne / *Transfer to Germany*
(2) Transfert en provenance de l'Allemagne / *Transfer from Germany*

2 PLANS DE VOL

Les plans de vols seront établis et adressés comme défini dans le chap. ENR 1.10-4 MIL

Dans tous les cas, les plans de vols seront adressés à (réf. MILAIP Germany chap. ENR 1.11) :

- ETCCZQZX
- ETJAYVYX
- EDDXYIYX

pour tous les vols militaires,
pour les vols à destination d'aérodromes militaires et pour les vols à destination d'emprises militaires situées sur un aérodrome civil.

2 FLIGHT PLANS

The flight plans will be prepared and sent as defined in chap. ENR 1.10-4 MIL.

In all cases, flight plans will be sent to (ref. MILAIP Germany chap. ENR 1.11) :

- *ETCCZQZX*
- *ETJAYVYX*
- *EDDSYIYX*

for all military flight movements,
for flights to military aerodromes and for flights to the military part of civil aerodromes.

ENR 1.5.6
Vols CAM et/ou mixtes (CAM/CAG et/ou CAG/CAM) à destination ou en provenance de l'UIR Suisse
OAT and/or mixed flights (OAT/GAT and/or GAT/OAT) heading to or coming from the UIR of Switzerland

1 POINTS DE TRANSFERT *1 TRANSFER POINTS*

POINT DE TRANSFERT *TRANSFER POINT*		TYPE DE TRANSFERT *TRANSFER TYPE*	PARTICULARITÉS *PARTICULARITIES*
LES EPLATURES / RSL 07 (47°05'00"N - 006°47'00"E)	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	Transfert avec ADDC ou Payerne radar. *Transfer with ADDC or Payerne radar.*
RBT 01 (45°30'19"N - 006°22'37"E)	(1) (2)	CAM -> OAT OAT -> CAM	Transfert avec ADDC ou Payerne radar. *Transfer with ADDC or Payerne radar.*
GIRKU (46°03'05"N - 005°54'17"E)	(1)	CAM -> GAT	Route obligatoire. *Mandatory track.* GIRKU -> VANAS -> MEDAM -> NITAM Transfert avec Genève ACC *Transfer with Geneva ACC* (3)
VANAS (45°27'26"N - 006°44'49"E)	(1)	CAM -> GAT	Route obligatoire. *Mandatory track.* VANAS -> MEDAM -> NITAM Transfert avec Genève ACC *Transfer with Geneva ACC* (3)
GIGUS (45°23'23"N - 006°26'30"E)	(2)	GAT -> CAM	Route obligatoire. *Mandatory track.* RONOP -> GIGUS Transfert avec Genève ACC *Transfer with Geneva ACC* (3)

(1) Transfert à destination de la Suisse / *Transfer to Switzerland*
(2) Transfert en provenance de la Suisse / *Transfer from Switzerland*
(3) Route seulement disponible en espace non RVSM / *Route only available outside RVSM airspace*

2 PLANS DE VOL

Les plans de vols seront établis et adressés comme défini dans le chap. ENR 1.10-4 MIL.

Dans tous les cas, les plans de vols seront adressés à (réf. MILAIP Switzerland chap. ENR 1.11 & EUROCONTROL Publication For harmonized Rules for Operational Air Traffic (OAT) under Instrument Flight Rules (IFR) inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT)) :

- LSASSUIX
- LSASSUID
- LSAGZFZX
- LSAZZFZX

2 FLIGHTS PLAN

The flight plans will be prepared and sent as defined in chap. ENR 1.10-4 MIL.

In all cases, flight plans will be sent to (ref. MILAIP Switzerland chap. ENR 1.11 & EUROCONTROL Publication For harmonized Rules for Operational Air Traffic (OAT) under Instrument Flight Rules (IFR) inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT)) :

- *LSASSUIX*
- *LSASSUID*
- *LSAGZFZX*
- *LSAZZFZX*

ENR 1.6

Principe d'allocation et de distribution des codes IFF/SIF mode 3/A
IFF/SIF - Allocating principle and distribution of SSR mode 3/A codes

1. Généralités

Les codes SSR mode 3/A sont limités en nombre et les besoins sont de plus en plus grands en raison de l'accroissement continu du trafic aérien, en dépit de la mise en œuvre du mode S. Le Bureau EUR/NAT de l'OACI a établi un plan de gestion des codes SSR européens pour fournir aux États de la région EUR de l'OACI un moyen de coordonner l'utilisation des codes SSR sur la base des principes de la méthode d'attribution des codes de la région d'origine (Originating Region Code Assignment Method - ORCAM), qui permet l'utilisation la plus efficace et la plus économique des codes. Ce plan fait l'objet du Doc OACI EUR 023.

L'ORCAM comprend dix zones participantes (participating areas - PA) définies en fonction des flux de trafic aérien :

- PA EUR «A» : Algérie, Espagne (FIR/UIR Madrid et Canaries), Maroc, Portugal (incluant les Açores)
- PA EUR «B» : Allemagne, Belgique, Espagne (FIR/UIR Barcelone), France, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse
- PA EUR «C» : Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Norvège, Suède
- PA EUR «D» : Albanie, Autriche, Bosnie Herzégovine, Chypre, Croatie, Grèce, Italie, Macédoine, Malte, Serbie-Montenegro, Slovénie, Tunisie, Turquie
- PA EUR «E» : Biélorussie, Bulgarie, Fédération de Russie, Hongrie, Lituanie, Moldavie, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie, Ukraine
- PA EUR «F» : Arménie, Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Géorgie
- PA EUR «G» : Fédération de Russie
- PA EUR «H» : Kazakhstan, Kirghizstan, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan
- PA EUR «I» : Fédération de Russie
- PA EUR « J » : Fédération de Russie

Une liste détaillée d'attribution des codes (code allocation list - CAL) pour les PA définies et certaines zones adjacentes a été élaborée. La CAL est tenue à jour par le Secrétariat du Code SSR et produite par le Bureau EUR/NAT de l'OACI en tant que pièce jointe au plan de gestion.

Les codes mode SSR mode 3/A sont répartis dans deux catégories :

- les codes de transit à usage international
- les codes domestiques à usage national

La CAL comprend les codes de transit et les codes domestiques.

1.General

Mode 3 / A SSR codes are limited in number and the need is increasing due to the continuous increase in air traffic, despite the implementation of Mode S. The European SSR Code Management Plan has been established by the ICAO EUR/NAT Office to provide States in the ICAO EUR Region with a means to coordinate the use of the SSR codes based on the principles of the Originating Region Code Assignment Method (ORCAM), which provide for the most efficient and economical use of codes.
This plan is the subject of Doc ICAO EUR 023.

The area covered by the ORCAM includes ten participating areas (PA) defined as a function of air traffic flow :

- PA EUR «A» : Algeria, Morocco, Portugal (including Azores), Spain (Canarias and Madrid FIR/UIRs)
- PA EUR «B» : Belgium, France, Germany, Ireland, Luxembourg, The Netherlands, Spain (Barcelona FIR/UIR) Switzerland, United Kingdom
- PA EUR «C» : Denmark, Estonia, Finland, Latvia, Norway, Sweden
- PA EUR «D» : Albania, Austria, Bosnia and Herzegovina, Croatia, Cyprus, Greece, Italy, Malta, Serbia and Montenegro, Slovenia, The former Yugoslav Republic of Macedonia, Tunisia, Turkey
- PA EUR «E» : Belarus, Bulgaria, the Czech Republic, Hungary, Lithuania, Poland, Republic of Moldova, Romania, Russian Federation, Slovakia, Ukraine
- PA EUR «F» : Armenia, Azerbaijan, Georgia, Russian Federation
- PA EUR «G» : Russian Federation
- PA EUR «H» : Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan
- PA EUR «I» : Russian Federation
- PA EUR « J » : Russian Federation

A detailed code allocation list (CAL) for defined PAs and certain adjacent areas has been drawn up. The CAL is updated by the SSR Code Secretariat and published by the ICAO EUR/NAT Office as an attachment to the Management Plan.

The IFF/SIF mode 3/A codes are divided into two categories :

- *transit codes for international use*
- *local codes for national use*

The CAL includes transit codes and local codes.

2. Principes d'attribution et d'utilisation des codes

2.1 Codes de transit
Les codes de transit sont attribués pour une affectation aux vols internationaux en transit.
Les aéronefs conserveront le code attribué dans les limites géographiques de la PA concernée ou, dans le cas d'un accord entre les États concernés, au-delà des frontières de la PA.
Les codes de transit sont attribués conformément aux principes suivants :

- lorsqu'un aéronef entre dans une PA (au départ ou en vol), un premier code lui sera attribué par le premier organisme ATC concerné ;
- chaque aéronef conservera au moins le code d'origine attribué lors de son entrée dans la PA pour tout le vol au sein de cette PA.

2.2. Codes domestiques
Les codes domestiques sont attribués aux aéronefs qui restent dans les limites de la zone de responsabilité convenue (normalement dans un État) ou, dans le cas d'un accord entre les États concernés, entre les zones de responsabilité convenues.
Les codes domestiques doivent être utilisés de manière à réaliser une économie maximale du nombre de codes requis. Afin de faciliter la coordination internationale requise pour l'utilisation des codes domestiques dans les zones frontalières, les principes suivants doivent être respectés :

- les codes utilisés à des fins de transit dans une PA peuvent être utilisés à des fins domestiques dans les États d'autres PA sous réserve de garantir qu'il n'y a pas d'interférence avec l'utilisation en transit de ces codes dans les PA adjacentes. Des exceptions à cette règle peuvent être faites sur la base d'accords appropriés entre les organismes ATC concernés et après coordination.
- les codes domestiques utilisés en TMA ou dans des parties spécifiées de l'espace aérien (secteurs) ou au-delà des frontières nationales devront systématiquement être préservés dans ces fonctions contre d'autres utilisations du même code.

2.3. Codes OTAN
Parmi les séries de codes, certaines sont gérées par l'OTAN. Cela représente 288 codes, réservés uniquement à usage militaire, en temps de paix, de crise ou de guerre.
Ils sont utilisables dans tout l'espace aérien OTAN excepté les Etats-Unis et le Canada.
On distingue deux séries. Les codes ou séries de codes de l'OTAN sont définis dans les tableaux ci-après.

2. Principles of allocation and use codes

2.1 Transit Codes
Transit codes are allocated for assignment to transit flights. Aircraft will retain the assigned code within the geographical limits of the relevant PA or, in the case of the agreement between States concerned, across PA boundaries.

Transit codes shall be assigned in accordance with the following principles :

- *when an aircraft enters a PA (either on departure or in flight), it will be assigned a discrete code by the first ATC unit concerned in that PA ;*
- *each aircraft will keep the original code assigned on entering the PA for the entire flight within that PA at least.*

2.2. Local codes
Local codes are allocated for use by aircraft remaining within the boundaries of the agreed area of responsibility (normally within one State) or, in the case of agreement between States concerned, across agreed areas of responsibility.
Local codes should be used so that utmost economy in the number of codes required is achieved. In order to facilitate required international coordination of the use of local codes in border areas, the following guidelines must be observed :

- *codes employed for transit purposes in a PA may be used for local purposes in States of other PAs subject to suitable systematic or procedural safeguards to ensure there is no interference with the transit use of those codes in adjacent PAs; based on appropriate agreements between the ATC Units affected, and after coordination through the appropriate body, exceptions to this rule may be made.*
- *local codes used for terminal purposes or within specified portions of the airspace (sectors) or across national boundaries will be assured protection in these functions from other uses of the same code.*

2.3. NATO Codes
Among the code series, some are managed by NATO. T his represents 288 codes, reserved only for military use, in peace time, crisis time or war time. They are usable in all NATO airspace except the United States and Canada.
There are two series. The NATO codes or series of codes are defined in the tables below.

a. série en XX00

a. XX00 series

			3000	4000	5000	6000
0100	1100	2100	3100	4100	5100	6100
0200	1200	2200	3200	4200	5200	6200
0300	1300	2300	3300	4300	5300	6300
0400	1400	2400	3400	4400	5400	6400
0500	1500	2500	3500	4500	5500	6500
0600	1600	2600	3600	4600	5600	6600
0700	1700	2700	3700	4700	5700	6700

b. série constituée de blocs

b. series formed of blocks

1301	à/ *to*	1327
1501	à/ *to*	1577
1601	à/ *to*	1677
1701	à/ *to*	1727
2401	à/ *to*	2477

3 Codes alloués aux organismes et activités de l'aviation d'État

Ce sont des codes domestiques et des codes OTAN.
S'agissant des codes domestiques, la DIRCAM est responsable de leur attribution en coordination avec la DSNA/DO.
La DSNA/DO représente la France dans les groupes de travail d'Eurocontrol chargés des travaux de mise à jour du plan de gestion des codes pour le Bureau EUR/NAT de l'OACI.
L'utilisation des codes OTAN est coordonnée entre la DIRCAM et l'OTAN.

3 Codes allocated to State aviation

The codes allocated to the organizations and activities of the ministry in charge of defense are local codes and NATO codes. Regarding local codes, DIRCAM is responsible for their allocation in coordination with DSNA/DO. DSNA/DO represents France in the Eurocontrol working groups in charge of updating the code management plan for the ICAO EUR/NAT Office.
The use of NATO codes is coordinated between DIRCAM and NATO.

4. Directives pour les usagers

Les codes domestiques et OTAN alloués doivent être utilisés de façon rigoureuse. Seuls les codes alloués dans le §5 peuvent être utilisés.
Le tableau de répartition du § 5 comprend également les codes alloués au CCM Guyane, bien que la Guyane ne fasse pas partie ni la zone EUR de l'OACI ni de la zone ORCAM.
Tout desiderata de changement dans la répartition suivante, incluant ou non un besoin nouveau, doit faire l'objet d'une demande adressée à la sous-direction réglementation de la DIRCAM :

DSAÉ/DIRCAM
BA 107
Route de Gisy
78129 VILLACOUBLAY AIR

4. Directives for users

Allocated local and NATO codes must be used rigorously. Only t he codes allocated in §5 can be used.
The following allocation table (§ 5) also includes the codes allocated to the CCM Guyane, although French Guiana is not part of either of the ICAO EUR zone or the ORCAM zone.
Any change request in the following distribution, including or not a new need, must be the subject of a request addressed to the Regulation sub-department of DIRCAM :

DSAÉ/DIRCAM
BA 107
Route de Gisy
78129 VILLACOUBLAY AIR

5. Répartition des Codes IFF/SIF OTAN et domestiques

5. Allocation of IFF/SIF NATO and local codes

D/O (1) L/N (1)	CODES	UTILISATION PAR LES ORGANISMES DEFENSE *DEFENSE USE*	UTILISATION PAR LES ORGANISMES CIVILS *CIVIL USE*
D/L	0001 à 0017	Opération navales en Atlantique et Méditerranée dans les limites FIR France *Atlantic and Mediterranean naval operations within FIR France limits.*	
D/L	0010 à 0017	Aéronefs autorisés à travailler en ZIT par CAPCODA quart nord-est *Local use for aircraft authorised by CAPCODA to work within temporary prohibited areas; northeast sector*	
D/L	0020 à 0027	Aéronefs autorisés à travailler en ZIT par CAPCODA quart sud-ouest *Local use for aircraft authorised by CAPCODA to work within temporary prohibited areas, southwest sector*	
D/L	0040 à 0047	Aéronefs autorisés à travailler en ZIT par CAPCODA quart sud-est *Local use for aircraft authorised by CAPCODA to work within temporary prohibited areas, southeast sector*	
D/L	0070 à 0076	Cibles et mobiles du centre d'essais des landes et de la méditerranée *Targets and mobiles of the Landes and Mediterranean test center*	
O/N	0300 (2)	Vol à vue en CAM V < FL 115 ou en CAM T *Visual flight OAT V < FL 115 or OAT T*	
O/N	0400 (2)	CAM V sans clairance en espace aérien contrôlé CAM V > FL 115 en LTA (3) *OAT V without clearance in controlled airspace OAT > FL 115 in LTA (3)*	
D/L	0460 à 0477	CMCC BREST	
D/L	1000 (2)		Aéronefs identifiés en utilisant l'indicatif d'appel transmis par mode S *Conspicuity code assigned to aircraft identified by call sign downlinked by mode S*
D/L	1201 à1237	CDC CINQ MARS dans sa zone de responsabilité partie nord - est (4) excepté CBA 1 *CDC CINQ MARS in area of responsibility north - east part except CBA 1 (4)*	Approches de / *Approaches of* : ANNECY, GRENOBLE, VALENCE, LYON, ST ETIENNE, TOULOUSE, RODEZ, AGEN, TARBES, BORDEAUX, LA ROCHELLE
D/L	1240 à 1267	VILLACOUBLAY Approche/ *Approach*	
O/N	1520 à 1547	EDCM dans les limites de l'espace aérien national *EDCM within the limits of the national airspace*	
O/N	1550 à 1557	ALAT (exercices et manœuvres en FIR France) *ALAT (exercises and manoeuvres in FIR France)*	
O/N	1560 à 1562	Drone en mission d'entrainement *Drone in training mission*	
O/N	1563 à 1577	Polygone Guerre Electronique *Electronic Warfare Range Control Centre*	
O/N	1601 à 1667	Exercices nationaux et internationaux (y compris en CBA1) (5) *National and international exercises (CBA1 included) (5)*	

D/O (1) L/N (1)	CODES	UTILISATION PAR LES ORGANISMES DEFENSE *DEFENSE USE*	UTILISATION PAR LES ORGANISMES CIVILS *CIVIL USE*
O/N	1670 à 1677	Aéronefs sous contrôle SDA dans les limites de l'espace aérien national *Aircraft under AEW control within the limits of the national airspace*	
O/N	1701 à 1727	Porte avion Atlantique et Méditerranée dans les limites de la FIR FRANCE (6) *Atlantic and Mediterranean aircraft carrier within the limits of FIR FRANCE (6)*	
		Polygone Guerre Electronique (7) *Electronic Warfare Range Control Centre (7)*	
D/L	2000 (2)		Aéronef entrant dans l'espace aérien national sans instruction de contrôle *Aircraft entering national airspace without instruction from control*
O/N	2401 à 2417	ALAT (exercices et manœuvres en FIR France) *ALAT (exercises and manoeuvres in FIR France)*	
O/N	2420 à 2477	Aéronefs sous contrôle SDA dans les limites de l'espace aérien national *Aircraft under AEW control within the limits of the national airspace*	
D/L	2601 à 2607	CCER TOULOUSE	
D/L	2610 à 2617	CCER TOULOUSE	
D/L	2620 à 2627	CCER TOULOUSE	
D/L	2630 à 2637	CCER AIX - CCER BREST	
D/L	2640 à 2646	CCER BORDEAUX	
D/L	2647	CCER BORDEAUX vol particulier axe GABY *CCER BORDEAUX special flight on GABY axis*	
D/L	2650 à 2657	CCER CAZAUX - CCER ISTRES	
D/L	2660 à 2667	CCER ISTRES	
D/L	2670 à 2676	CCER ISTRES - CCER MONT DE MARSAN	
D/L	2677	Code utilisable par tous les centres pour "vol CER en situation particulière" *Code usable by all the centres for "CER flight in special situation"*	
D/L	3401 à 3437	CCMAR ATLANTIQUE - CCMAR MÉDITERRANÉE	Approches de / *Approaches of* : BEAUVAIS, CHALONS, ROUEN, MELUN, BÂLE, TOULOUSE, RODEZ, BERGERAC, POITIERS
D/L	3401 à 3477	CCM GUYANE	
D/L	3401 à 3450	ORANGE Approche / *Approach*	
D/L	3440 à 3467	Force d'action navale (bâtiments mettant en œuvre des hélicoptères) *Naval Action Force (ships implementing helicopters)*	
D/L	3601 à 3677	CDC LYON dans sa zone de responsabilité (4) *CDC LYON in area of responsibility (4)*	
		Porte-avions en Atlantique et Méditerranée (6) *Aircraft carrier in Atlantic ocean and Mediterranean sea (6)*	
		LE LUC Approche / *Approach*	

D/O (1) L/N (1)	CODES	UTILISATION PAR LES ORGANISMES DEFENSE *DEFENSE USE*	UTILISATION PAR LES ORGANISMES CIVILS *CIVIL USE*
D/L	3601 à 3647	ORLEANS Approche / *Approach* - NANCY Approche / *Approach*	
D/L	3601 à 3641	CMC CAZAUX	
D/L	4201 à 4277	CDC MARSAN dans sa zone de responsabilité (4) *CDC MARSAN in area of responsibility (4)*	Approches de / *Approaches of* : PARIS - LE BOURGET, PARIS - CDG, ISSY, TOUSSUS, ORLY, PONTOISE
D/L	4201 à 4227	LORIENT Approche / *Approach*	
D/L	4260 à 4277	LANVEOC Approche / *Approach*	
D/L	4401	Avions légers de la Police Nationale en vol à vue *Police light aircraft in visual flight intervention*	
D/L	4501 à 4577	EACA ROISSY CDG	Approches de / *Approaches of* : PARIS - CDG, CLERMONT FERRAND, ST YAN
D/L	4501 à 4533	ETAIN Approche / *Approach*	
D/L	4501 à 4557	CMC ISTRES	
D/L	4501 à 4547	Tous CDC : activité en CBA1 hors exercices nationaux et internationaux Tous CDC, COGNAC APP : avions PC21 en LF-R49, ZRT 7X1 et 7X2 ainsi qu'en TSA9 *All CDC : activities in CBA1 except national and international exercises* *All CDC, COGNAC APP : aircraft PC21 activities within LF-R49, , ZRT 7X1 and 7X2, TSA9*	
D/L	4601 à 4607	COGNAC Approche / *Approach*	
D/L	4601 à 4637	DAX Approche / *Approach*	
D/L	4601 à 4627	CDC CINQ MARS dans sa zone de responsabilité partie nord - est (4) excepté CBA 1 *CDC CINQ MARS in area of responsibility north - east part except CBA 1 (4)*	
D/L	4630 à 4647	CDC MARSAN hors de sa zone de responsabilité ou en cas d'activation des plans de remplacement, dans la partie nord-est de la zone du CDC CINQ MARS (4) *CDC MARSAN outside area of responsibility or in case of activation of substitution plans, in north – east- part of CDC CINQ MARS area (4)*	
D/L	4650 à 4667	CDC LYON hors de sa zone de responsabilité ou en cas d'activation des plans de remplacement, dans la partie nord – est de la zone du CDC CINQ MARS (4) *CDC LYON outside area of responsibility or in case of activation of substitution plans, in north – east- part of CDC CINQ MARS area (4)*	
D/L	5001 à 5057	HYÈRES Approche / *Approach*	
D/L	5001 à 5027	CMCC AIX (uniquement en zone déléguée Genève) CDC LYON hors de sa zone de responsabilité ou en cas d'activation des plans de remplacement dans la zone du CDC MARSAN (4) *CMCC AIX (only in Geneva delegated area)* *CMCC LYON outside its area of responsability or in case of activation of substitution plans in CDC MARSAN area (4)*	

D/O (1) L/N (1)	CODES	UTILISATION PAR LES ORGANISMES DEFENSE *DEFENSE USE*	UTILISATION PAR LES ORGANISMES CIVILS *CIVIL USE*
D/L	5030 à 5047	CDC MARSAN hors de sa zone de responsabilité ou en cas d'activation des plans de remplacement dans la zone du CDC LYON *CDC MARSAN outside its area of responsability or in case of activation of substitution plans in CDC LYON area*	
D/L	5050 à 5077	CDC CINQ MARS hors de sa zone de responsabilité ou en cas d'activation des plans de remplacement dans la zone du CDC LYON ou du CDC MARSAN *CDC CINQ MARS outside its area of responsability or in case of activation of substitution plans in CDC LYON or in CDC MARSAN*	
D/L	5070 à 5077	Aéronefs autorisés à travailler en ZIT par CAPCODA quart nord-ouest incluant les départements du Pas de Calais et du Nord *Local use for aircraft authorised by CAPCODA to work within temporary prohibited areas ; northwest sector including Pas de Calais and Nord departments*	
D/L	5401 à 5440	ST DIZIER Approche / *Approach*	Approches de / *Approaches of* : LYON, NICE, ,MARSEILLE, MONTPELLIER
D/L	5401 à 5427	ALAT entrainement VSV en LF-R 41 et 42 *ALAT instrument flight training within LF-R 41 and 42*	
D/L	6001 à 6077	Champ de tir de SUIPPES (LF-R4A, B et C, LF-R175 A et B) *SUIPPES shooting range (LF-R4A, B and C, LF-R175 A and B)*	
D/L		LANDIVISIAU Approche / *Approach*	
D/L		SALON Approche / *Approach*	
D/L		CMC SOLENZARA	
D/L		COGNAC Approche / *Approach*	
D/L	6001 à 6030	EVREUX Approche / *Approach*	
D/L	6001 à 6060	MONT DE MARSAN Approche / Approach	
D/L	6001 à 6067	AVORD Approche / *Approach*	
D/L	6001 à 6037	LUXEUIL Approche / *Approach*	
D/L	6040 à 6067	PHALSBOURG Approche / *Approach*	
D/L	6101 à 6120	CDC MARSAN hors de sa zone de responsabilité ou en cas d'activation des plans de remplacement, dans la partie ouest de la zone du CDC CINQ MARS (4) *CDC MARSAN outside area of responsibility or in case of activation of substitution plans, in west part of CDC CINQ MARS area (4)*	Approches de / *Approaches of* : CALAIS, Le TOUQUET, LILLE, MERVILLE, COLMAR, STRASBOURG, AIX
D/L	6201 à 6257	CDC CINQ MARS dans sa zone de responsabilité partie ouest (4) *CDC CINQ MARS in area of responsibility west part (4)*	Approche de / *Approaches of :* METZ
D/L	6201 à 6247	CMCC AIX	
D/L	6260 à 6277	CDC LYON hors de sa zone de responsabilité ou en cas d'activation des plans de remplacement, dans la partie ouest de la zone du CDC CINQ MARS (4) *CDC LYON outside area of responsibility or in case of activation of substitution plans, in west part of CDC CINQ MARS area (4)*	

D/O (1) L/N (1)	CODES	UTILISATION PAR LES ORGANISMES DEFENSE *DEFENSE USE*	UTILISATION PAR LES ORGANISMES CIVILS *CIVIL USE*
D/L	6501 à 6577	CMCC PARIS	
D/L		CMCC REIMS	
D/L		CMCC BORDEAUX	
O/N	6700 (2)	Réseau TBA *Very low altitude defense network*	
D/L	7000	Vol VFR en espace aérien non contrôlé *VFR flight in class G airspace*	
D/L	7014 et 7015	Transports d'urgence hospitaliers (HOSP national - Hélicoptères du SMUR, de la Sécurité Civile, de la Gendarmerie et des armées *Emergency hospital transports (National HOSP - SMUR, Civil security, Gendarmerie and Military helicopters)*	
D/L	7050 à 7057	Transit VFR en zone d'approche militaire *Transit VFR in military approach area*	
D/L	7066 et 7067	Ballons (codes utilisables après accord DIRCAM) *Balloons (prior permission from DIRCAM requested before use)*	Ballons / *Balloons*
D/L	7074 à 7076	Avions de la Sécurité Civile en vol à vue en intervention sur les feux (8) *Civil Security aircraft in visual flight intervention on fires (8)*	
D/L	7400 à 7407	Mission réelle de sûreté aérienne chasseur *Live air policing fighter mission*	
D/L	7410 à 7414	Mission réelle de sûreté aérienne hélicoptère et avion léger *Live air policing helicopter and light aircraft mission*	
D/L	7415	SDA en CAM en transit pour des missions prioritaires (pouvant imposer de modifier un vol en cours) *AEW in OAT transiting for priority missions (that may require modification of a flight in progress)*	
D/L	7416	SDA en CAG en transit pour des missions prioritaires (pouvant imposer de modifier un vol en cours) *AEW in GAT transiting for priority missions (that may require modification of a flight in progress)*	
D/L	7417	Aéronef en procédure CERISE (9) *Aircraft under "CERISE" (9) procedure*	
D/L	7420	Missions d'intervention étatique civile d'intérêt public (hors transport d'urgence hospitalier) sur l'ensemble du territoire national métropolitain (10) (MINT national, Hélicoptères de la sécurité civile, de la gendarmerie, de la douane et des armées) *Civilian state intervention missions of public interest (except emergency hospital) transports on the whole national metropolitan territory (10) (National MINT, Civil security, Gendarmerie, Customs and military helicopters)*	
D/L	7421	Coordinations CAM / CAG particulières ou coordination pour les transferts CAM <-> CAG (11) *Special OAT / GAT coordination or coordination for handover OAT <-> GAT (11)*	
		Vols de contrôle en LF-R25 C/H *Control flights in LF-R25 C/H*	
D/L	7422	Missions d'entrainement aux mesures de sûreté aérienne Training for live air policing missions	
D/L	7423	SDA sur EPT en CAG *AEW on preferential pattern in GAT*	
D/L	7424	SDA sur EPT en CAM *AEW on preferential pattern in OAT*	
D/L	7425	Vol dans le cadre du traité « Ciel Ouvert » *Flight under « Open Sky » treaty*	
D/L	7426 et 7427	Mission réelle drone *Drone in live mission*	

D/O (1) L/N (1)	CODES	UTILISATION PAR LES ORGANISMES DEFENSE *DEFENSE USE*	UTILISATION PAR LES ORGANISMES CIVILS *CIVIL USE*
D/L	7430	Changement de mission en vol pour mission de sûreté aérienne *Change of mission in flight to live air policing mission*	
D/L	7431	Vol avions ravitailleurs en patrouille en transit *Tanker patrol flight transit*	
		Coordinations CAM / CAG particulières en complément du code 7421 (en cas de séparation des dispositifs) *Special OAT / GAT coordination in addition to code 7421 (in case of separation of aircraft formations)*	
D/L	7432 à 7437	Mission de ravitaillement en vol *Air to air refueling flight*	
D/L	7500 (2)	Intervention illicite *Unlawful interference*	
D/L	7600 (2)	Panne radio *Radio failure*	
D/L	7601 (2)	Vol IFR en panne de radiocommunication poursuit son vol en maintenant les conditions VMC afin de se poser sur l'aérodrome adapté le plus proche. *IFR flight with radio communication failure continues its flight while maintaining VMC conditions to land at the nearest suitable aerodrome.*	
D/L	7700 (2)	Emergency	
D/L	7720 à 7727	Opérations SAR (l'utilisation de ces codes est à coordonner entre CCS Français et alliés lorsque l'opération a lieu en limite de zone de responsabilité) (12) *SAR Operations (the use of these codes is to be coordinated between the French and allied RCCs when operations take place at the edge of the responsibility area) (12)*	
D/L	7776	Test transpondeur sol (13) *Ground transponder test (13)*	
D/L	7777	Réglage stations radar (13) *Radar station setting (13)*	

(1) D / O : Domestique / OTAN.
(2) Ces codes sont uniques. Ils ne peuvent pas être déclinés en séries.
(3) L'emploi de ce code ne dispense pas du respect des conditions de pénétration des espaces aériens contrôlés considérés, notamment du contact radio.
(4) Les zones de responsabilités des CDC sont définies dans le MILAIP ENR 2.2. La zone de responsabilité de Cinq Mars la Pile est divisée en deux pour l'emploi des codes SSR mode 3/A :
- Ouest : ouest des lignes définies par les points géographiques 50°27'N – 000°53'E / 48°35'N – 003°01'E / 47°00'N – 004°00'E ;
- Nord - est : nord et est des lignes définies par les points ci-dessus.

(5) Ces codes sont gérés par la sous-direction Espaces aériens de la DIRCAM qui les assigne temporairement pour les exercices. Leur utilisation est soumise à son accord préalable.
La demande d'utilisation doit être effectuée avec un préavis permettant une publication aéronautique excepté pour TLP (Tactical Leadership Programm) qui peut les utiliser pour toutes ses missions quel que soit le pays dans lesquelles elles se déroulent.
(6) En Méditerranée : en FIR France privilégier les codes 1701 à 1727, l'emploi des codes 3601 à 3677 nécessite une coordination avec le CDC Lyon.
(7) Le polygone de guerre électronique utilise les mêmes codes en France et en Allemagne.
(8) Missions opérationnelles de service public d'intervention sur les feux effectuées en vol à vue et mises en place pour ces missions en vol à vue ou en vol aux instruments non contrôlé.
Ces codes ne doivent pas être utilisés pour d'autres types de missions (formation et entrainement, simples liaisons, etc.).
L'emploi de ces codes ne dispense pas du respect des autres conditions éventuelles de pénétration des espaces aériens.
(9) Procédure CERISE : croisement exceptionnel du réseau très basse altitude défense pour raison impérieuse de service.
(10) Missions de service public, d'action de l'État en mer, de police, de douane, de sécurité publique ou de secours effectuées en vol à vue et mises en place pour ces missions en vol à vue ou en vol aux instruments non contrôlé. Ce code ne doit pas être utilisé pour d'autres types de missions (formation et entrainement, simples liaisons, etc.).
L'emploi de ce code ne dispense pas du respect des autres conditions éventuelles de pénétration des espaces aériens.
(11) Transfert CAG <-> CAM : dispositifs peu manœuvrants d'aéronefs militaires entrant en espace aérien français en CAG et repris en CAM.
Transfert CAM <-> CAG : visualisation de l'aéronef par les systèmes de contrôle civils lors du transfert avant l'attribution d'un nouveau code par l'organisme de contrôle gagnant.
(12) Ces codes sont utilisables pour toutes les opérations de recherche et de sauvegarde sur terre ou sur mer.
Ceci comprend également les opérations SECMAR et SECTER de l'aéronautique navale.
(13) Le code 7700, affiché ou forcé directement à l'aide des fonctions emergency de certains transpondeurs, ne doit pas être utilisé pour des tests de transpondeurs au sol.
Si la validation du bon fonctionnement de la fonction emergency d'un transpondeur l'impose absolument, cet essai doit impérativement être coordonné par l'organisme de contrôle local qui alertera le CCS, le CRNA et le CDC concernés.

(1) L / N : Local / NATO.
(2) These codes are unique. They cannot be declined in series.
(3) The use of this code does not exempt from compliance with the conditions for entering the controlled airspace considered, in particular radio contact.
(4) The CDC's areas of responsibility are defined in MILAIP ENR 2.2 The area of responsibility of Cinq Mars la Pile is divided in two for the use of SSR codes mode 3/A :

- West : west side of the lines defined by the geographical points 50°27'N – 000°53'E / 48°35'N – 003°01'E / 47°00'N – 004°004'E ; North - east : east side of the lines defined by the geographical points above.

(5) These codes are managed by DIRCAM/Airspace sub-directorate, which assign them temporarily for the exercises. Their use is subject to prior permission. The request for use shall be made with a prior notice allowing aeronautical publication, except for Tactical Leadership Program (TLP), which can use it for all its missions, regardless of the country in which the missions take place.

(6) Mediterranean sea : in FIR France prefer codes 1701 to 1727, the use of codes 3601 to 3677 requires coordination with the CDC Lyon.
(7) Electronic Warfare Range Control Centre uses the same codes in France and in Germany.
(8) Public service interventions on fires under visual flight rules and installation for these missions under visual flight rules. These codes shall not be used for any other type of missions (learning and training, simple transport flights, etc.). The use of these codes does not exempt from compliance with other possible conditions for entering airspaces.

(9) "CERISE" procedure: exceptional crossing of the very low altitude defense network when avoidance is not possible.
(10) Public service, State action at sea, police, customs, public security or rescue missions under visual flight rules and installation for these missions (VFR or IFR in non-controlled airspace).
This code shall not be used for any other type of missions (learning and training, simple transport flights, etc.). The use of this code does not exempt from compliance with other possible conditions for entering airspaces.
(
11) Handover GAT <-> OAT: poor maneuvering military aircraft formations entering French airspace under GAT and taken over under OAT.
Handover OAT <-> GAT: visualization of the aircraft by civilian control systems during handover before a new code is assigned by the winning control unit.
(12) These codes are usable for all search and rescue operations above land or sea. This also includes the SECMAR and SECTER operations of the French naval aviation.

(13) The code 7700, displayed or forced directly by means of the emergency functions of certain transponders, must not be used for ground transponder tests. If the validation of the correct operation of the emergency function of a transponder absolutely requires it, this test must imperatively be coordinated by the local control unit which will alert the CCS, the CRNA and the CDC concerned.

6. Glossaire

ALAT : Aviation Légère de l'armée de terre
ATC : Air Traffic Control
CAG : Circulation Aérienne Générale
CAM : Circulation Aérienne Militaire
CAM V : Règles de vol CAM à vue
CAL : Code allocation list
CBA : Cross Border Area
CCER : Centre de la Circulation d'Essais et de Réception
CCM : Centre de Contrôle Militaire
CCMAR : Contre de Coordination et de Contrôle MARine
CCS : Centre de Coordination et de Sauvetage
CDC : Centre de Détection et de Contrôle
CERISE : Croisement Exceptionnel du RTBA pour Raisons Impérieuse de SErvice
CMC : Centre Militaire de Contrôle
CMCC : Centre Militaire de Coordination et de Contrôle
CAPCODA : Centre Air de Planification et de Conduite des Opérations et de Défense Aérienne
CRNA : Centre Régional de la Navigation Aérienne
CTR : Control Traffic Region
DIRCAM : Direction de la Circulation Aérienne Militaire
DSNA / DO : Direction des services de la navigation aérienne / Direction des opérations
EACA : Eléments air de contrôle d'approche de Roissy
EPT : Emplacement préférentiel de travail
EDCM : Escadron de détection et de contrôle mobile
EUR / NAT : Europe et Atlantique Nord
FIR / UIR : Flight Information Region / Upper Information Region
IFF / SIF : Identification Friend or Foe / Selective Identification Feature
LTA : Lower Traffic Area
OACI : Organisation de l'aviation civile internationale
ORCAM : Originated Region Code Assignment Method
OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PA : Participating area
RTBA : Réseau Très basse altitude
SAR : Search And Rescue
SDA : Système de détection aéroporté
SECMAR : Secours maritime
SECTER : Secours terrestre
SSR : Secondary surveillance radar
TBA : Très basse altitude
TMA :Terminal control area
VFR : Visual Flight Rules
VSV : Vol sans visibilité
ZIT : Zone Interdite Temporaire

6. Glossary

ALAT : Army light aircraft aviation
ALFAN : Admiral Chief of the Naval Action Force
APP : Approach control service
ATC : Air Traffic Control
CAL : Code allocation list
CBA : Cross border area
CCER : Flight testing and reception air traffic center
CER : Flight testing and reception air traffic
CCM : Military control center
CCMAR : Navy coordination and control center
CDC : Control and reporting center
CERISE : Exceptional crossing of the very low altitude defense network when avoidance is not possible
CMC : Military control center
CMCC : Military coordination and control center
CAPCODA : French air operations center
CRNA : Air control center
CTR : Control Traffic Region
DIRCAM : French Military ATM Directorate
DSNA/DO : Ops direction of DSNA (French civil air navigation service provider)
EACA : Air Force Roissy approach control unit
AEW : Airborne Early Warning
EDCM : Mobile detection and control unit
EUR / NAT : Europe and North Atlantic
FIR / UIR : Flight Information Region / Upper Information Region
GAT : General Air Traffic
ICAO : International Civil Aviation Organization
IFF / SIF : Identification Friend or Foe / Selective Identification Feature
LTA : Lower Traffic Area
OAT : Operational Air Traffic
OAT V : OAT visual flights rules
ORCAM : Originating Region Code Assignment Method
NATO : North Atlantic Treaty Organization
PA : Participating area
RCC : Rescue coordination center
SAR : Search and rescue
SECMAR : Maritime rescue
SECTER : Ground rescue
SSR : Secondary surveillance radar
TMA : Terminal control Area
VFR : Visual Flight Rules

ENR 1.7
Procédures de calage altimétrique et niveaux de vols CAM
Altimeter setting procedures and OAT flight levels

ENR 1.7.1
Calage altimétrique
Altimeter setting

1 BUT

Les procédures de calage altimétrique ont pour but d'assurer durant toutes les phases de vol :
- un espacement vertical entre les aéronefs ;
- un niveau de franchissement d'obstacles suffisant.

2 EXPRESSION DE LA POSITION DE L'AERONEF DANS LE PLAN VERTICAL

La position d'un aéronef dans le plan vertical est exprimée par l'altitude (calage QNH) si l'aéronef se trouve à l'altitude de transition ou au-dessous, et par le niveau de vol (calage 1013.25 hPa) si l'aéronef se trouve au niveau de transition ou au-dessus.

Lorsqu'un aéronef traverse la couche de transition, sa position dans le plan vertical est exprimée par le niveau de vol s'il monte et par l'altitude s'il descend.

La position d'un aéronef dans le plan vertical est exprimée par rapport à la surface pour les vols dits « très basse altitude » dans les espaces prévus à cet effet.

Pour les vols effectués aux abords d'aérodromes et dans des régions de contrôle terminales, la position de l'aéronef dans le plan vertical, sous réserve des dispositions ci-dessous, est exprimée par l'altitude ou la hauteur.
Si un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir termine son approche en utilisant la pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (QFE), la position de cet aéronef dans le plan vertical est exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome pendant la partie du vol pour laquelle le QFE peut être utilisé, exceptionnellement elle est exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau du seuil de la piste :

a) pour les pistes aux instruments dont le seuil se trouve à 16ft ou plus au-dessous de l'altitude de l'aérodrome;

b) pour les pistes avec approche de précision.

Pendant la phase de croisière, la position de l'aéronef dans le plan vertical est exprimée :

a) par un niveau de vol, si le vol est effectué à une altitude égale ou supérieure au niveau de vol le plus bas utilisable

b) par une altitude, si le vol est effectué à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable; sauf lorsque, en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne, une altitude de transition a été établie pour une région spécifiée, auquel cas les dispositions ci-dessus s'appliquent.

1 PURPOSE

The altimeter setting procedures are aimed at ensuring, during all flight phases:
- a vertical separation between the aircraft;
- a sufficient obstacle clearance level.

2 EXPRESSION OF AIRCRAFT VERTICAL POSITION IN VERTICAL PLANE

The position of an aircraft in the vertical plane is expressed by the altitude (QNH setting) if the aircraft is at the transition altitude or below it, and by the flight level (setting 1013.25 hPa) if the aircraft is at the transition level or above it.

When the aircraft crosses the transition layer, its position in the vertical plane is expressed by the flight level if it is climbing and by the altitude if it is descending.

The position of an aircraft in the vertical position is expressed with respect to the surface for "very low-altitude" flights in spaces scheduled for this purpose.

For flights executed around aerodromes and in terminal control regions, the position of the aircraft in the vertical plane, under reserved of the following provisions, is expressed by the altitude or the height.
If an aircraft that was authorised to land terminates its approach using the atmospheric pressure at aerodrome elevation (QFE), the position of this aircraft in the vertical plane is expressed as a function of the elevation above the aerodrome level during the part of the flight for which the QFE can be used, it is exceptionally expressed as a function of the height above the threshold elevation of the runway :

a) for runways with instruments the threshold of which is at 16ft or more below the elevation of the aerodrome;

b) for runways with precision approach.

During the cruise flight phase, the position of the aircraft in the vertical plane is expressed by:

a) a flight level, if the flight is executed at an altitude that is equal to or greater than the lowest usable flight level

b) an altitude, if the flight is executed at an altitude that is lower than the lowest usable flight level; except if, in virtue of regional air navigation agreements, a transition altitude was set for a specified region, in which case the above provisions are applicable.

ENR 1.7.2
Niveaux de vol CAM / *OAT flight levels*

Afin d'assurer un étagement de sécurité vis-à-vis des aéronefs navigant en CAG/IFR, des niveaux de vols semi-circulaires sont prévus pour l'exécution des vols de la CAM.

Ces niveaux appelés « niveaux de vol CAM » sont intercalés entre les niveaux de vol CAG/IFR. En espace inférieur, ils sont identiques aux niveaux de vol CAG/VFR.

In order to ensure a safety level separation with respect to aircraft flying in GAT/IFR, semi-circular flight levels are scheduled for executing OAT flights.

These levels, called 'OAT flight levels" are inserted between the GAT/IFR flight levels. In lower space, they are identical to the GAT/VFR flight levels.

Tableau des niveaux de vol CAM et altitudes dans les espaces dits « RVSM » : ESPACE SUPÉRIEUR		***Table of OAT flight levels and altitudes in "RVSM" spaces : UPPER AIRSPACE***

ROUTE MAGNETIQUE / *MAGNETIC HEADING*				
090° → 269°			**270° → 089°**	
	FL	**Alt.**	**FL**	**Alt.**
	etc.	**etc.**	**etc.**	**etc.**
	460	**46 000**	**480**	**48 000**
	420*	**42 000**	**440**	**44 000**
R	**385**	**38 500**	**405***	**40 500**
V	**345**	**34 500**	**365**	**36 500**
S	**305**	**30 500**	**325**	**32 500**
M				
	275	**27 500**	**285**	**28 500**
	255	**25 500**	**265**	**26 500**
	235	**23 500**	**245**	**24 500**
	215	**21 500**	**225**	**22 500**
			205	**20 500**

Note 1 : La séparation verticale entre deux vols CAM contrôlés est de :

- 1 000 pieds à partir et au-dessous du FL 285 ;
- 2 000 pieds au-dessus du FL 285.

* la séparation entre les FL 405 et 420 étant de 1500 pieds, ces 2 FL ne seront pas utilisés simultanément lors du croisement.

Note 2 : La séparation verticale entre deux vols CAM ou entre un vol CAM et un vol CAG en espace RVSM peut être réduite à 1000 pieds entre deux vols homologués RVSM.

Note 3 : Tout autre niveau de vol est utilisable sous réserve de coordination entre les organismes de la circulation aérienne concernés et doit faire l'objet d'une clairance.

Note 1: The vertical separation between two OAT controlled flights is :

- *1,000 feet from and below FL 285;*
- *2,000 feet above FL 285.*

** since separation between FL 405 and 420 is 1500 feet, these two FLs will not be used simultaneously during crossing.*

Note 2 : The vertical separation between two OAT flights or between an OAT flight and a GAT flight in RVSM space can be reduced to 1000 feet between two RVSM certified flights.

Note 3 : Any other flight level can be used provided it is coordinated between the concerned air traffic control organisms and must form the subject of a clearance.

Tableau des niveaux de vol CAM et altitudes dans les espaces dits « non RVSM »: ESPACE SUPÉRIEUR

Table of OAT flight levels and altitudes in "non-RVSM" spaces: UPPER AIRSPACE

ROUTE MAGNETIQUE / *MAGNETIC HEADING*			
090° → 269°		**270° → 089°**	
FL	**Alt.**	**FL**	**Alt.**
etc.	**etc.**	**etc.**	**etc.**
460	**46 000**	**440**	**44 000**
420	**42 000**	**400**	**40 000**
380	**38 000**	**360**	**36 000**
340	**34 000**	**320**	**32 000**
295	**29 500**	**285**	**28 500**
275	**27 500**	**265**	**26 500**
255	**25 500**	**245**	**24 500**
235	**23 500**	**225**	**22 500**
215	**21 500**	**205**	**20 500**

Note 1 : La séparation entre deux vols CAM contrôlés est de :
- 1 000 pieds au-dessous du FL 295 ;
- 2 000 pieds ***à partir et*** au-dessus du FL 295.

Note 1 : The separation between two OAT controlled flights is:
- *1,000 feet below FL 295;*
- *2,000 feet from and above FL 295.*

Note 2 : Tout autre niveau de vol est utilisable sous réserve de coordination entre les organismes de la circulation aérienne concernés et doit faire l'objet d'une clairance.

Note 2 : Any other flight level can be used provided it is coordinated between the concerned air traffic control organisms and must form the subject of a clearance.

➔

Tableau des niveaux de vol CAM et altitudes : ESPACE INFÉRIEUR

Table of OAT flight levels and altitudes : LOWER AIRSPACE

ROUTE MAGNETIQUE / *MAGNETIC HEADING*			
180° → 359°		000° → 179°	
FL	Alt.	FL	Alt.
185	18 500	195	19 500
165	16 500	175	17 500
145	14 500	155	15 500
125	12 500	135	13 500
105	10 500	115	11 500
85	8 500	95	9 500
65	6 500	75	7 500
45	4 500	55	5 500
25	2 500	35	3 500

Note 1 : La séparation entre deux vols CAM contrôlés est de 1 000 pieds en espace aérien inférieur.

Note 1 : The separation between two OAT controlled flights is 1,000 feet in lower airspace.

Note 2 : Les niveaux de vol CAM correspondent aux niveaux de vol VFR, pour ce qui concerne le FL 195 et les niveaux de vol inférieurs.

Note 2 : The OAT flight levels correspond to VFR flight levels as concerns FL 195 and the flight levels below.

Note 3 : Le niveau de vol 25 peut être utilisé en croisière lorsqu'une altitude de transition n'est pas établie et que le QNH est égal ou supérieur à 1031,7 hectopascals.

Note 3 : FL 25 can be used during cruise flight when a transition altitude is not set and when the QNH is equal to or greater than 1031.7 hPa.

Note 4 : Tout autre niveau de vol est utilisable sous réserve de coordination entre les organismes de la circulation aérienne concernés et doit faire l'objet d'une clairance.

Note 4 : Any other flight level can be used provided it is coordinated between the concerned air traffic control organisms and must form the subject of a clearance.

ENR 1.10
La planification des vols
Flight planning

1.10.1 Les procédures de dépôt des messages associés à un vol

Systématiques ou éventuels, des messages des services de la circulation aérienne sont établis pour permettre aux organismes de la circulation aérienne militaire de suivre le déroulement d'un vol CAM ou « mixte ».

Les messages sont transmis sur le Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques (RSFTA). A défaut, tout moyen de transmission disponible doit être utilisé pour adresser ces messages au bureau d'information de vol centralisé ou au premier organisme de la CAM concerné par le vol qui assurera la retransmission aux destinataires.

1.10.1 Flight message filing procedures

The air traffic service messages are systematically or possibly drafted to enable military air traffic organisms to follow the execution of an OAT or "mixed" flight.

The messages are transmitted over the Aeronautical Fixed Telecommunications Network (Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques - RSFTA). Otherwise, any other transmission facility available must be used to send these messages to the central flight information office or to the first military air traffic organism concerned by the flight, that will forward them to the addressees.

La rédaction des plans de vol devra désormais répondre aux exigences du format improved OAT Flight Plan (iOAT FPL) comme précisée dans l'IFPS User Manual – séction 29. Pour répondre aux besoins du ciel unique européen, les vols CAM contrôlés devront également être adressés à l'IFPS et obtenir un ACK. Avant déploiement de l'iOAT FPL dans d'autres nations, seuls les vols demeurant dans les espaces aériens de la France et l'Allemagne seront adressés à l'IFPS.

Flight plan writing will now have to meet the requirements of the improved OAT Flight Plan (iOAT FPL) format as specified in the IFPS User Manual – section 29. To meet the needs of the Single European Sky, OAT controlled flights will also have to be addressed to the IFPS and obtain an ACK. Before the deployment of the iOAT FPL in other nations, only flights remaining in the airspace of France and Germany will be addressed to the IFPS.

Les messages associés aux vols CAG sont définis dans la documentation OACI et FRANCE et repris dans l'IFPS USERS MANUAL consultable sur le site d'EUROCONTROL.

Le type de formulaire de dépôt de plan de vol utilisé est le formulaire OACI. Il fait l'objet du paragraphe 1.10.4.

The messages associated to GAT flights are defined in the ICAO and FRANCE documentation and are resumed in the IFPS USERS MANUAL available for consultation on the EUROCONTROL site.

The typical flight plan filing form is the ICAO form. It is described in paragraph 1.10.4.

1.10.2 Messages associés à un vol se déroulant en CAM

Un vol effectué en CAM donne lieu à l'établissement de messages associés systématiques ou éventuels.

Parmi les messages de mouvement et de contrôle on distingue :
- les messages de mouvement : FPL, DLA, CHG, CNL, DEP et ARR ;
- les messages de coordination : ACP, REFUS ;
- les messages complémentaires : RQP, RQS, SPL, CRV.

1.10.2 Messages associated to a flight under OAT

A flight executed under OAT gives rise to the drafting of associated systematic or possible messages.

The following are distinguished from among the movement and control messages:
- movement messages: FPL, DLA, CHG, CNL, DEP and ARR;
- coordination messages: ACP, REFUS;
- complementary messages: RQP, RQS, SPL, CRV.

1.10.2.1 LE PLAN DE VOL CAM - (FPL)

1.10.2.1.1 Principes

Pour les vols comportant des escales, chaque étape doit être considérée comme un vol isolé (à l'exception des posés-décollés des hélicoptères qui ne comportent pas d'arrêt machine). Les différents plans de vol établis à cette occasion peuvent être déposés sur le premier aérodrome de départ.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas :

✈ aux vols dont les éléments nécessaires aux organismes de la circulation aérienne sont transmis sous d'autres formes (certains vols dans les zones temporairement réservées, vols locaux, missions de sûreté aérienne, approche-approche, vols SAR, vols d'essais / réception / à caractère technique …) ;

✈ aux vols comportant alternativement des phases CAM et CAG (appelés vols mixtes) pour lesquels un plan de vol mixte doit être déposé;

✈ aux vols intéressant des espaces aériens étrangers, selon clairance diplomatique;

✈ aux vols à vue pour lesquels il n'est pas possible de déposer ou de clôturer un plan de vol (mouvements d'hélicoptères en provenance et/ou à destination d'hélisurfaces ou de plates-formes embarquées, par exemple).

1.10.2.1.2 Etablissement

Le plan de vol est établi sous la responsabilité du commandant de bord.

1.10.2.1 OAT FLIGHT PLAN - (FPL)

1.10.2.1.1 Principles

For flights including stop-overs, each step must be considered as an isolated flight (except for landings-take-off operations of helicopters that do not include machine shut-down). The different flight plans drafted for this occasion can be filed at the first departure aerodrome.

These provisions are not applicable:

✈ *to flights for which the elements needed by air traffic organisms are transmitted in other forms (certain flights in temporarily reserved areas, local flights, air safety mission, approach-approach, SAR flights, test / acceptance / technical flights, etc.);*

✈ *to flights with alternating OAT and GAT phases (called mixed flights) for which a mixed flight plan must be filed;*

✈ *to flights concerned by foreign airspaces, according to diplomatic clearance;*

✈ *to visual flights for which it is not possible to deposit or close a flight plan (movements of helicopters coming from and/or heading helicopter strips or embarked platforms, for example).*

1.10.2.1.2 Drafting

The flight plan is prepared under the responsibility of the aircraft commander.

1.10.2.1.3 Délai de dépôt

Le plan de vol CAM doit être déposé et communiqué conformément aux dispositions du tableau ci-après :

1.10.2.1.3 Filing delay

The OAT flight plan must be filed and communicated in accordance with the provisions of the following table:

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">PÉRIODE DE VOL / FLIGHT PERIOD</td><td colspan="2">DÉLAIS / DELAYS</td></tr>
<tr><td>CAM I, T et CAM V des aéronefs étrangers
OAT I, T and OAT V of foreign aircraft</td><td>CAM V des aéronefs français
OAT V of French aircraft</td></tr>
<tr><td rowspan="2">JOURS OUVRABLES
WORKING DAYS</td><td>Entre 0900 et 1700 heures locales (1)
Between 0900 and 1700 hours, local (1)</td><td>60 minutes avant le départ du poste de stationnement
60 minutes before off-block time</td><td>Le plan de vol CAM est transmis immédiatement après le décollage et tient lieu de message de départ
The OAT flight plan is transmitted immediately after take-off and acts as the departure message.
Pour les ACFT de l'Amée de l'Air, le plan de voldoit être déposé auprès du BIVC et faire l'objet de messages DEP ET ARR.
For ACFT of the AIR FORCE, a flight plan must be filed among the BIVC and has to be the object of messages DEPP and ARR.</td></tr>
<tr><td>Entre 1700 et 0900 heures locales le lendemain (2)
Between 1700 and 0900 hours, local, on the next day (2)</td><td colspan="2">Avant 1600 heures locales (3) (5)
Before 1600 local time (3) (5)</td></tr>
<tr><td colspan="2">SAMEDI, DIMANCHE ET JOURS FÉRIÉS
SATURDAYS, SUNDAYS AND HOLIDAYS</td><td colspan="2">Plan de vol à transmettre aux organismes de la circulation aérienne concernés par le vol le jour ouvrable précédent avant 1200 heures locales (4).
Flight plan to be transmitted to air traffic organisms concerned by the flight on the preceding working day, before 1200 local time(4).</td></tr>
</table>

(1) ÉTÉ : entre 0700 et 1500 UTC - HIV : entre 0800 et 1600 UTC

(1) SUMMER : between 0700 and 1500 UTC WINTER : between 0800 and 1600 UTC

(**2) ÉTÉ : entre 1500 et 0700 UTC - HIV : entre 1600 et 0800 UTC**

(2) SUMMER : between 1500 and 0700 UTC - WINTER : between 1600 and 0800 UTC

(3) ÉTÉ : avant 1400 UTC - HIV : avant 1500 UTC

(3) SUMMER : before 1400 UTC - WINTER : before 1500 UTC

(**4) ÉTÉ : avant 1000 UTC - HIV : avant 1100 UTC**

(4) SUMMER : before 1000 UTC - WINTER : before 1100 UTC

(5) Des PLN pourront être, exceptionnellement, déposés hors délai pour l'exécution de missions urgentes non planifiables. Ils seront soumis à l'approbation du CAPCODA TN. Le caractère d'urgence devra figurer dans la case18 du PLN sous la forme RMK/URG.

(5) Exceptionally, PLNs can be filed beyond the delays for executing urgent unscheduled missions. They will be need to be approved by the CAPCODA TN. The urgency features must be entered in box 18 of the PLN in the form of RMK/URG.

1.10.2.1.4 Validité

Le plan de vol CAM est valable soixante minutes après l'heure prévue de départ : passé ce délai, il est automatiquement annulé à moins qu'une notification de retard (DLA) ne l'ait prorogé.

1.10.2.1.4 Validity

The OAT flight plan is valid for sixty minutes after the scheduled departure time: beyond this period, it is automatically cancelled unless a delay notification (DLA) is issued for its extension.

1.10.2.1.5 Responsabilité de l'expédition

La responsabilité de l'expédition incombe au bureau d'information de vol centralisé ou à l'aérodrome de dépôt du plan de vol. S'il n'existe pas de bureau de piste sur l'aérodrome de départ, le plan de vol peut être transmis par tout moyen agréé au bureau d'information de vol centralisé ou à l'organisme de la circulation aérienne désigné, à défaut au bureau de piste le plus proche.

1.10.2.1.5 Transmission responsibility

The central flight information office or the aerodrome in which the flight plan was deposited are in charge of transmitting it. If there is no reporting office on the departing aerodrome, the flight plan can be transmitted by any means approved to the central flight information office or to the designated air traffic organism, or to the closest reporting office.

1.10.2.1.6 Destinataires

Dans tous les cas, le plan de vol CAM est adressé :

- ✈ au bureau d'information de vol centralisé (LFXOYXYX);
- ✈ aux 3 CDC français (LFXOYWYX, LFXVYWYX et LFBWYWYX);
- ✈ aux CMCC des zones concernées par le vol ;
- ✈ à l'aérodrome de destination ;
- ✈ à l'aérodrome de départ si le plan de vol est déposé par le BIVc ou sur un aérodrome différent ;
- ✈ aux aérodromes de dégagement concernés.
- ✈ les vols effectués dans le cadre de certains exercices majeurs seront adressés aux organismes supplémentaires mentionnés dans les ordres d'opération;
- ✈ les vols CAM alliés sont adressés, en plus des organismes concernés par le vol, au CAPCODA TN (LFXVYWZQ et LFPJYWZQ);
- ✈ les vols CAM ou mixtes CAM/CAG des E3F feront l'objet d'un plan de vol adressé au CAPCODA TN;
- ✈ les vols CAM se déroulant les SAM, DIM et JF feront l'objet d'un plan de vol adressé au CAPCODA TN.
- ✈ les vols comportant au moins une phase de vol en CAM India et restant à l'intérieur des espaces aériens français et allemands seront adressés au Network Manager (EUCHZMFP et EUCBZMFP).

1.10.2.1.6 Addressees

In all cases, the OAT flight plan is sent:

- ✈ *to the central flight information office* (LFXOYXYX)*;*
- ✈ *to the 3 french CDCs (LFXOYWYX, LFXVYWYX and LFBWYWYX);*
- ✈ *to the CMCCs of the areas concerned by the flight;*
- ✈ *to the destination aerodrome;*
- ✈ *to the departing aerodrome if the flight plan is filed by BIVC or in a different aerodrome;*
- ✈ *to the alternate aerodromes concerned.*
- ✈ *the flights executed with the framework of certain major exercises will be sent to additional organisms mentioned in the operation orders;*
- ✈ the allied OAT flights are addressed, in addition to the organisms concerned by the flight, to the CAPCODA TN (LFXVYWZQ et LFPJYWZQ);
- ✈ *OAT or mixed OAT/GAT flights of the E3F fleet will form the subject of a flight plan sent to CAPCODA TN;*
- ✈ *the OAT flights taking place on SAT, SUN and HOL will form the subject of a flight plan sent to the CAPCODA TN.*
- ✈ the flights with at least one phase in OAT I and remaining inside French and German airspaces will be sent to the Network Manager (EUCHZMFP et EUCBZMFP).

1.10.2.1.7 Acceptation

Exception faite des vols CAM V effectués par des aéronefs français, pour lesquels le plan de vol est expédié après le décollage, ou déposé auprès du BIVC pour les ACFT de l'Armée de l'Air, l'exécution des vols est soumise à l'autorisation du contrôle (message d'acceptation).

1.10.2.1.7 Acceptance

Except for OAT V flights executed by French aircraft and for which the flight plan is sent after take-off, or filed among the BIVC for ACFT of the Air Force, the execution of flights is subject to authorisation of the control (acceptance message).

1.10.2.1.8 Rédaction

Le plan de vol CAM est rédigé sur le formulaire OACI.

Les premières cases non numérotées sont réservées aux services de la circulation aérienne et aux services des transmissions.

Les cases numérotées sont remplies par le commandant de bord.

Toutes les heures doivent être exprimées en heure UTC.

1.10.2.1.8 Drafting

The OAT flight plan is drafted on the ICAO form.

The first non-numbered boxes are reserved for the air traffic services and for the transmission services.

The numbered boxes are filled in by the aircraft commander.

All the times must be expressed in UTC.

Destinataires	***Addressees***
Inscrire les indicateurs de destinataires (8 lettres). Cette case est limitée à un maximum de 69 caractères et espaces. L'indicateur du bureau d'information de vol centralisé doit apparaître sur chacun des messages établis si plusieurs messages sont nécessaires pour desservir tous les destinataires.	*Enter the indicators of addressees (8 letters).* *This box is limited to a maximum of 69 characters and spaces.* *The indicator of the central flight information office must appear on each of the messages entered, if several messages are necessary to serve all the addressees.*

Heure de dépôt	***Filing time***
Inscrire groupe date-heure à 6 chiffres.	*Enter the 6-figure date-time group.*

Expéditeur	***Sender***
Selon l'expéditeur, inscrire l'adresse du bureau d'information de vol centralisé (LFXOYXYX) ou l'indicateur d'emplacement et suffixe de l'aérodrome de dépôt du plan de vol (8 lettres).	*Depending on sender, enter the address of the central flight information office (LFXOYXYX) or the location indicator and the suffix of the aerodrome in which the flight plan is deposited (8 letters).*

CASE 7 : IDENTIFICATION DE L'AERONEF	***BOX 7 : AIRCRAFT IDENTIFICATION***
Inscrire en 7 caractères au maximum Inscrire l'indicatif opérationnel sur 4 caractères (1ère lettre + 3 dernières lettres) + n° de vol (Exemple : COTON 21 ==> CTON21) L'indicatif complet est inscrit en case 18 après REG/. L'immatriculation complète peut également être inscrite en case 7 (ne pas utiliser d'immatriculation "incomplète de type FGUZZ")». Pour les vols internationaux ou avec une phase de vol en « CAG »: L'identifiant international (FAF, BAF, etc.) sera privilégié si le vol comporte une phase de vol en « CAG ».	*Enter a maximum of 7 characters* *Enter the operational callsign on 4 characters (1st letter + 3 last letters) + flight number (Example : COTON 21 ==> CTON21)* *The complete designator is entered in box 18 after REG/.* *Full registration may also be entered in box 7 (do not use "incomplete registration as FGUZZ").* *For international flights or with a flight phase in "CAG": The international identifier (FAF, BAF, etc.) will be preferred if the flight includes a "GAT" flight phase.*

CASE 8 : REGLES DE VOL ET TYPE DE VOL

Règles de vol :
- Vols CAM uniquement prévu en :
- CAM I et/ou CAM T sous contrôle d'un organisme : inscrire « I » ;
- CAM V et/ou CAM T non contrôlée : inscrire « V » ;
- CAM I et/ou CAM T sous contrôle puis changement de règles de vol : inscrire « Y » pour un vol débutant en régime IFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois;
- CAM V et/ou CAM T non contrôlée puis changement de règles de vol : inscrire « Z » pour un vol débutant en régime VFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois.
- Vols Mixtes CAM/CAG :
- CAM India et/ou CAM T sous contrôle et CAG IFR : inscrire « I » ;
- CAM Victor et/ou CAM T non contrôlée et CAG VFR : inscrire « V » ;
- CAM India et/ou CAM T sous contrôle ou CAG IFR puis changement de règles de vol : inscrire « Y » ;
- CAM Victor et/ou CAM T non contrôlée ou CAG VFR puis changement de règles de vol : inscrire « Z ».

Note : préciser dans le champ 15 les points où un changement de règles de vol est prévu.

Types de vol :
- Militaire : inscrire « M » ;
- Autres types de vol, DGA/EV : inscrire « X ».

BOX 8 : FLIGHT RULES AND FLIGHT TYPE

Flight rules:
- Flights only scheduled in:
- *OAT India and/or OAT T controled : write « I » ;*
- *OAT Victor and/or OAT T not controled : write « V » ;*
- *OAT India and/or OAT T controled then flight rules change : write « Y » for a flight beginning in IFR and for which flight rules then change once or more;*
- *OAT Victor and/or OAT T not controled then flight rules change: write « Z » for a flight beginning in VFR and f or which flight rules then change once or more.*

- Mixed flights OAT/GAT :
- *OAT India and/or OAT T controled and GAT IFR : write « I » ;*
- *OAT Victor and/or OAT T not controled and GAT VFR : write « V » ;*
- *OAT India and/or OAT T controled or GAT IFR then flight rules change : write « Y » ;*
- *OAT Victor and/or OAT T not controled or GAT VFR then flight rules change: write « Z ».*

Note: specify in field 15 points where a change of flight rules is planned.

Flight types :
- *Military : write « M » ;*
- *Other types of flight, DGA/EV: write « X »*

CASE 9 : NOMBRE D'AERONEFS - TYPE D'AERONEFS ET CATEGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE

Nombre d'aéronefs : indiquer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.
Type d'aéronefs : indiquer le type désigné par l'abréviation spécifiée dans le DOC OACI 8643.
Si la formation réunit des aéronefs de plusieurs types, inscrire ZZZZ et spécifier nombre et type d'aéronefs en case 18 après TYP/.
Catégorie de turbulence de sillage : indiquer la turbulence de sillage par l'un des caractères suivants :

BOX 9 : NUMBER OF AIRCRAFT - AIRCRAFT TYPE AND CATEGORY OF WAKE TURBULENCE

Number of aircraft: indicate the number of aircraft if more than one.
Aircraft type: indicate the type designated by the abbreviation specified in ICAO DOC 8643.
If the formation includes several aircraft types, enter ZZZZ and specify the number of aircraft types in box 18 after TYP/.
Category of wake turbulence: indicate the wake t urbulence by one of the following letters :

J - Pour les A380-800

H - gros porteur, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est égale ou supérieure à 136 000 kg.

M - moyen tonnage, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136 000 kg mais supérieure à 7 000 kg.

L - faible tonnage, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7 000 kg.

***J** - For A380-800*

***H** - wide body, for aircraft with a maximum certified weight at take-off equal to or greater than 136,000 kg.*

***M** - medium-weight, for aircraft with a maximum certified weight at take-off less than 136,000 kg but greater than 7,000 kg.*

***L** - low-weight, for aircraft with a maximum certified weight at take-off less than or equal to 7,000 kg.*

CASE 10 : EQUIPEMENT ET POSSIBILITES

Les possibilités relatives à un équipement sont effectives lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

✈ l'équipement nécessaire est présent à bord et est en état de fonctionner,

✈ l'équipage de conduite possède les qualifications correspondantes à cet équipement,

✈ le cas échéant, l'équipage possède une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

BOX 10 : EQUIPMENT AND POSSIBILITIES

The possibilities with respect to an equipment item are effective when the following conditions are met:

✈ *the necessary equipment is present on board and is in operating condition,*

✈ *the control crew has the qualifications corresponding to this equipment,*

✈ *if necessary, the crew has an authorisation issued by the relevant authority.*

CHAMPS 10-a
EQUIPEMENT de radiocommunication, de navigation et d'approche (COM/NAV/APP) et possibilités connexes

L'équipement de radiocommunication, de navigation et d'approche, et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

- **N** si aucun équipement COM/NAV/APP correspondant à la route à parcourir ne se trouve à bord ou si l'équipement est hors de fonctionnement ; ou

- **S** si l'équipement type COM/NAV/APP correspondant à la route à parcourir se trouve à bord et en état de fonctionner (voir Note 1 ci-dessous) ; puis

- insérer un ou plusieurs des caractères alphanumériques figurant dans les points a) à d) ci-dessous pour indiquer l'équipement COM/NAV/APP en état de fonctionner et les possibilités disponibles :

FIELD 10-a
Radio-communication, navigation and approach EQUIPMENT (COM/NAV/APP) and related possibilities

The radio-communication, navigation and approach equipment, and the related possibilities are indicated as follows:

*- **N** if no COM/NAV/APP equipment, corresponding to the route to be travelled, is found on board or if the equipment is inoperative; or*

*- **S** if the COM/NAV/APP type equipment, corresponding to the route to be travelled, is found on board and is in operational condition (see Note 1 below); then*

- enter one or several alphanumeric characters given in points a) to d) below to indicate that the COM/NAV/APP equipment is in operational condition and the possibilities available :

a) Equipements et possibilités de radiocommunication

a) Radio-communication equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2	ATC RTF SATCOM (MTSAT)
M3	ATC RTF SATCOM (Iridium)
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2 (voir Note 3 ci-dessous / *see Note 3 below*)
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
H	HF RTF
V	VHF RTF
Y	VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux
U	UHF RTF
P1 à P2	Réservés aux RCP

b) Equipements et possibilités de navigation

b) Navigation equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
C	Loran C
D	DME
F	ADF
G	GNSS (voir Note 2 ci-dessous / *see Note 2 below*)
I	Navigation par inertie / *Inertial navigation*
O	VOR
R	Approuvé PBN (voir Note 4 ci-dessous) / *Approved for PBN (see Note 4 below)*
T	TACAN
W	Approuvé RVSM / *Approved for RVSM*
X	Approuvé MNPS / *Approved for MNPS*

Lorsque le descripteur W est utilisé, l'immatriculation de l'aéronef est indiquée dans la case 18 du plan de vol.

Pour un vol en formation d'aéronefs d'État, les exploitants n'inscriront pas la lettre « W » dans la case 10 du plan de vol, quel que soit le statut d'homologation RVSM des aéronefs concernés.

When descriptor W is used, the aircraft registration is entered in box 18 of the flight plan.

For a formation flight of Government aircraft, the operators will not enter letter "W" in box 10 of the flight plan, regardless of the RVSM certification status of the aircraft concerned.

c) Equipements et possibilités d'aide à l'approche

c) Approach aid equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
A	Système d'atterrissage GBAS / *GBAS landing system*
B	LPV (APV avec/*with* SBAS)
K	MLS
L	ILS

d) Autres équipements se trouvant à bord ou autres possibilités

d) Other equipment items on board or other possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
Z	Équipements de radiocommunication, de navigation ou d'aide à l'approche autres que ceux précisés aux points a) à c) précédents (voir Note 5 suivante) *Radio-communication, navigation or approach assistance equipment other then those specified in points a) to c) above (see Note 5 below)*

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) précédents sont réservés.

The alphanumeric characters not contained in the lists of points a) to d) above, are reserved.

Note 1. — Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de :

✈ VHF RTF, VOR et ILS pour les vols CAG et mixtes ;

✈ UHF multifréquences ou VHF + TACAN (ou VOR/DME) au moins, pour les vols CAM.

***Note 1.** — If letter S is used, the typical equipment is considered as comprising:*

✈ *VHF RTF, VOR and ILS for GAT and mixed flights;*

✈ *multi-frequency UHF or VHF + TACAN (or VOR/DME) at least, for OAT flights*.

Note 2. — Si la lettre G est utilisée, les types de renforcement GNSS externe, le cas échéant, sont précisés dans le case 18 à la suite de NAV/ , séparés par des espaces.

***Note 2.** — If letter G is used, the external GNSS reinforcement types, are specified, if necessary, in box 18 after NAV/, separated by spaces.*

Note 3. — Voir la norme RTCA/EUROCAE «Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ ED-110B)» pour les services de liaison de données concernant les autorisations et l'information ATC, la gestion des communications ATC et la vérification de microphone ATC.

Note 3. *— See standard RTCA/EUROCAE "Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B)" for the data link services concerning authorisations and ATC information, ATC communication management and ATC microphone verification.*

Note 4. — Si la lettre R est utilisée, les performances de navigation qui peuvent être atteintes sont précisées dans la case 18 à la suite de PBN/. Des éléments indicatifs sur l'application de la navigation fondée sur les performances à un tronçon de route, une route ou une région donnés sont disponibles dans le document 9613 de l'OACI — « Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) ».

Note 4. *— If letter R is used, the navigation performance levels that can be achieved are specified in box 18 after PBN/. Indicative elements on the application of performance based navigation to a given route section, route or region, are available on ICAO document 9613 — "Performance Based Navigation Manual (PBN)".*

Note 5. — Si la lettre Z est utilisée, préciser dans la case 18 l'autre équipement transporté, ou les autres possibilités, à la suite de COM/, NAV/ ou DAT/, en fonction de l'équipement. Les exemptions concernant RNAV, CPDLC et 8.33kHz sont à préciser en indiquant à la fois la lettre 'Z' en champ 10a et en insérant l'indicateur d'exemption approprié dans la case 18, respectivement sous NAV/, DAT/ ou COM/ comme détaillé dans l'IFPS Users Manual et en particulier :

- ✈ insérer EXM833 à la suite de COM/ ;
- ✈ insérer RNAVX ou RNAVINOP selon qu'il convient, à la suite de NAV/ ;
- ✈ insérer CPDLCX à la suite de DAT/.

Note 5. *— If letter Z is used, specify the other equipment carried in box 18, or the other possibilities, after COM/, NAV/ or DAT/, depending on the equipment. Exemptions concerning RNAV, CPDLC and 8.33kHz are to be specified by indicating letter 'Z' in field 10a as well as by entering the appropriate exemption indicator in box 18, respectively under NAV/, DAT/ or COM/ as detailed in the IFPS Users Manual and, in particular :*

- ✈ *enter EXM833 after COM/;*
- ✈ *enter RNAVX or RNAVINOP as required, after NAV/;*
- ✈ *enter CPDLCX after DAT/.*

CHAMPS 10-b
EQUIPEMENT de surveillance et possibilités connexes

FIELD 10-b
Surveillance equipment and related possibilities

L'équipement de surveillance et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

après le dernier caractère inséré en champ 10-a, insérer une barre oblique (/) puis, insérer :

The surveillance equipment and the related possibilities are indicated as follows:

after the last character entered in field 10-a, enter a slash (/) then enter:

1) N : s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner; ou

1) N : if no surveillance equipment on board corresponds to the route to be followed, or if the equipment is not in operational condition; or

2) un ou plusieurs des caractères alphanumériques des points a) à d) ci-dessous, jusqu'à un maximum de 20 caractères (incluant lettres et chiffes), pour indiquer l'équipement et les possibilités de surveillance qui se trouvent à bord et qui sont en état de fonctionner :

2) one or several alphanumeric characters of points a) to d) below, up to a maximum of 20 characters (including letters and figures), to indicate the surveillance equipment and possibilities that are present on board and that are in an operational condition:

a) Equipement SSR modes A et C

a) SSR equipment modes A and C

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
A	Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) *Transponder — mode A (4 figures — 4 096 codes)*
C	mode A (4 chiffres — 4 096 codes) et mode C *mode A (4 figures — 4 096 codes) and mode C*

b) Equipement et possibilités SSR mode S

b) SSR equipment and possibilities mode S

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
E	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and long squitters (ADS-B)*
H	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and possibility of extended surveillance*
I	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef mais non de l'altitude-pression *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification but not altitude-pressure*
L	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification, altitude-pressure, and long squitters (ADS-B) and possibility of extended surveillance*
P	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression mais non de l'identification de l'aéronef *Transponder — mode S, with possibility of transmitting altitude-pressure but not aircraft identification*
S	Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression *Transponder — mode S, with possibility of transmitting aircraft identification and altitude-pressure*
X	Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef, ni de l'altitude-pression *Transponder — mode S, without possibility of transmitting either aircraft identification or altitude-pressure*

Note. — La possibilité de surveillance enrichie est la capacité de l'aéronef à transmettre en liaison descendante, au moyen d'un transpondeur mode S, des données provenant de l'aéronef.

Note. — The extended surveillance possibility is the capacity of the aircraft to transmit aircraft data over the downlink, via a mode S transponder.

c) Equipement et possibilités ADS-B

c) ADS-B equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
B1	ADS-B avec possibilité ADS-B «out» sur fréquence spécialisée 1090 MHz *ADS-B with possibility of ADS-B "out" on specialised frequency of 1090 MHz*
B2	ADS-B avec possibilité ADS-B «out» et «in» sur fréquence spécialisée 1090 MHz *ADS-B with possibility of ADS-B "out" and "in" on specialised frequency of 1090 MHz*
U1	possibilité ADS-B «out» utilisant l'UAT *possibility of ADS-B "out" using the UAT*
U2	possibilité ADS-B «out» et «in» utilisant l'UAT *possibility of ADS-B "out" and "in" using the UAT*
V1	possibilité ADS-B «out» utilisant la VDL mode 4 *possibility of ADS-B "out" using the VDL mode 4*
V2	possibilité ADS-B «out» et «in» utilisant la VDL mode 4 *possibility of ADS-B "out" and "in" using the VDL mode 4*

d) Equipement et possibilités ADS-C

d) ADS-C equipment and possibilities

Descripteur / *Descriptor*	**Type d'équipement** / *Equipment type*
D1	ADS-C avec possibilités FANS 1/A / *ADS-C with possibilities of FANS 1/A*
G1	ADS-C avec possibilités ATN / *ADS-C with possibilities of ATN*

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) précédents sont réservés.

The alphanumeric characters not contained in the lists of points a) to d) above, are reserved.

Note. — Les applications de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans la case 18 à la suite de SUR/.

Note. — The additional surveillance applications should be indicated in box 18 after SUR/.

CASE 13 : AERODROME DE DEPART ET HEURE

Inscrire l'indicateur d'emplacement à 4 lettres répertorié dans le DOC 7910

ou, si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué, INSCRIRE ZZZZ et PRÉCISER dans la case 18 le nom et l'emplacement de l'aérodrome à la suite de DEP/,

ou, le premier point de la route ou la radioborne, à la suite de DEP/…, si l'aéronef n'a pas décollé de l'aérodrome,

ou, si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer les lettres AFIL et indiquer en case 18, à la suite de DEP/, l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'organisme des services de la circulation aérienne militaire auprès duquel des données de plan de vol complémentaires peuvent être obtenues.

Inscrire l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

BOX 13 : DEPARTURE AERODROME AND TIME

Enter the 4-letter location indicator listed in DOC 7910.

or if no location indicator is assigned, ENTER ZZZZ and SPECIFY, in box 18, the name and location of the aerodrome after DEP/,

or, the first point of the route or the marker beacon, after DEP/…, if the aircraft has not taken off from the aerodrome,

or, if the flight plan is received from an aircraft in flight, enter letters AFIL and indicate, in box 18, after DEP/, the 4-letter ICAO location indicator of the military air traffic service organism from which the complementary flight plan data can be obtained.

Enter the estimated off-block time (EOBT).

CASE 15 : ROUTE

Vitesse de croisière

Inscrire avec cinq caractères maximum, sans espacement, la vitesse de croisière :

a) soit la lettre N suivie de quatre chiffres donnant la vitesse vraie en nœuds ;

b) soit la lettre M suivie de trois chiffres donnant la vitesse en centièmes d'unité de Mach ;

c) soit la lettre K suivie de quatre chiffres donnant la vitesse vraie en km/h

(Ex : N0490, M090, K0250) .

BOX 15: ROUTE

Cruise speed

Enter the cruise speed with five characters maximum, without space:
a) either letter N followed by four figures giving the true speed in knots;

b) or letter M followed by three figures giving speed in hundredths of Mach unit;

c) or letter K followed by four figures giving the true speed in km/h
(E.g.: N0490, M090, K0250) .

Niveau de croisière

Inscrire le premier niveau de croisière prévu :
a) soit le niveau de vol exprimé par la lettre F suivie de trois chiffres ;

b) soit l'altitude en centaines de pieds exprimée par la lettre A suivie de trois chiffres ;

(Ex : F075, F340, A045)

Pour les vols CAM V dont le niveau est variable, porter la lettre VFR.

Cruising level

Enter the first cruising level scheduled:
a) either the flight level expressed by letter F followed by three figures;

b) or the altitude in hundreds of feed expressed by letter A followed by three figures;

(Ex : F075, F340, A045)

For OAT V flights whose level is variable, enter letter VFR.

Route

1) Vols CAM en route uniquement
Le champ route ne doit pas débuter par le terme « OAT ».
Pour un vol uniquement en CAM, le terme « OAT » n'apparaitra pas dans le champ Route. Il ne peut apparaitre que dans le cas d'un plan de vol mixte CAG/CAM sauf en début de route.
Description chronologique de la route sous forme de points (sans utilisation de routes) et de tout élément autorisé par l'IFPS Users Manual (notamment le STAY).
Utilisation possible de tout point connu et de point en Latitude/longitude :
Ex: 4920N00430E
Pour toute directe hors route ATS (ex : après décollage) indiquer DCT :
Ex : DCT PC200 (dénomination point central zone TRA200)

Configuration du STAY :
Pour les phases de vol spécifiques (travail en zone, RTBA, …), insérer la mention STAY dans la route en précisant la durée de travail ainsi que les points d'entrée et sortie.
Pour un travail dans une zone réservée, si un point central de zone existe, il pourra être utilisé en entrée/sortie de STAY. Les points centraux de zones ne peuvent pas être utilisés pour les transits; uniquement si le vol utilise la zone associée.
Chaque STAY utilisé dans la route portera un numéro chronologique (STAY1, STAY2, …).
En case 18, la rubrique STAYINFO précisera les détails du travail effectué.
Exemples :
Vol avec RTBA sur LA02
Case 15 : MET03 DCT LXI/N0450A005
VFR STAY1/0030 AVD/M085F405 IFR DCT MET04
Case 18 : STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420

Vol avec ravitaillement en vol en TRA10
Case 15 : MGO01 DCT PCT10/N0300F230 STAY1/0015 PCT10/M085F405 DCT MET05
Case 18 : STAYINFO1/AAR ON SIMONE AT 0800 WITH VALIANT 36

Vol avec travail en TRA43
Case 15 : MGO05 DCT PCT43/M085F185 STAY1/0045 PCT43/M085F405 DCT MGO05
Case 18 : STAYINFO1/WORK IN TRA43 FROM 0830 TO 0915

Route

1)OAT flights en route only
The route field must not begin with the term "OAT". For a flight in OAT only, the term "OAT" will not appear in the Route field. It can only appear in the case of a mixed GAT/OAT flight plan except at the start of the Route field.
Chronological description of the route in the form of points (without using roads) and any elements allowed by the IFPS User Manual (including STAY).
Possible use of any known point and any point in Latitude/Longitude :

Ex: 4920N00430E
For all direct off-route ATS (ex: after take-off) indicate DCT :
Ex : DCT PC200 (name of the central point in the TRA200 area)

Configuring the STAY :
For specific flight phases (work in area, Very low altitude network ...), insert the STAY mention in the route specifying the duration of the work as well as the entry and exit points.
For work in a reserved zone, if a central zone point exists, it can be used as an entry or exit of STAY.
Zone centerpoints cannot be used for transits, only if the flight used the associated zone.
Each STAY used in the route will have a chronological number (STAY1, STAY2 ...).
In box 18, the STAYINFO section will specify the details of the work done.
Examples:
Flight with RTBA on LA02
Box 15 : MET03 DCT LXI/N0450A005
VFR STAY1/0030 AVD/M085F405 IFR DCT MET04
Box 18 : STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420

Flight with in-flight refuelling in TRA10
Box 15 : MGO01 DCT PCT10/N0300F230 PCT10/M085F405 DCT MET05
Box18 : STAYINFO1/AAR ON SIMONE AT 0800 WITH VALIANT 36

Flight with work in TRA43
Box 15 : MGO05 DCT PCT43/M085F185 STAY1/0045 PCT43/M085F405 DCT MGO05
Box 18 : STAYINFO1/WORK IN TRA43 FROM 0830 TO 0915

Vol avec approche-approche (Saint Dizier-Nancy)	*Flight with approach (Saint Dizier-Nancy)*
En cas de procédure approche-approche, la mention STAY ne devra pas être utilisée. La procédure sera décrite dans la route en utilisant les moyens de radionavigation des terrains concernés et la mention 'DCT' avec le niveau de réalisation de la procédure. La case 18 précisera en rubrique 'RMK' la procédure approche-approche effectuée. Case 15 : SDI/N0300F085 DCT NAY Case 18 : RMK/ APPROACH APPROACH PROCEDURE FROM LFSI TO LFSO	*In the case of an approach-approach procedure, the STAY mention must not be used. The procedure will be described in the route using the radio navigation means of the airfields concerned and the mention 'DCT' with the flight level of the procedure. Box 18 will specify in the 'RMK' section the approach-approach procedure.* *Box 15 : SDI/N0300F085 DCT NAY* *Box 18 : RMK/ APPROACH APPROACH PROCEDURE FROM LFSI TO LFSO*

2) la description de la route prévue par l'énumération :
- des points tournants désignés par leur indicatif, leurs coordonnées GEOREF ou géographiques (4 chiffres et 1 lettre pour la latitude, 5 chiffres et 1 lettre pour la longitude), ou leur référence (relèvement et distance) à un point significatif (radiobalise ou point de report)
- des points de changement de niveau,
- des points de changement de type de vol,
- des points de changement de vitesse, suivie des nouveaux paramètres.

NB : en dehors des lieux géographiques et des coordonnées, tous les points de report utilisés doivent correspondre aux points publiés (points CAM, VOR, TACAN, …).

2) The description of the planned route by listing:
- *turning points designated by their designator, GEOREF or geographic coordinates (4 digits and 1 letter for latitude, 5 digits and 1 letter for l ongitude), or their reference (bearing and distance) to a significant point (radio beacon or reporting point)*
- *level change points,*
- *flight type change points,*
- *speed change points, followed by the new parameters.*

NB: apart from the geographical locations and coordinates, all the reporting points used must correspond to the published points (CAM, VOR, TACAN points ...).

3) pour les phases de descente et de montée devant se dérouler sous contrôle d'une approche, ne pas insérer l'abréviation APP suivie de l'indicateur d'emplacement. Pour caractériser l'approche concernée, insérer le moyen de radionavigation associé au terrain (VOR, TACAN) ou l'indicateur d'emplacement avant la phase de descente ou montée.

3) for descent and climb phases to be conducted under control of an approach, do not insert the abbreviation APP followed by the location indicator. To characterize the approach concerned, insert radio navigation equipment associated with the terrain (VOR, TACAN) or the location indicator before the descent or climb phase.

Ex : vol haut-bas-haut NANCY – NANCY
DCT MGO02 DCT AVD/N0450A005 VFR 4640N00310E 4655N00450 4740N00600E LXI/M080F215 IFR DCT NAY

Ex: high-low-high flight NANCY - NANCY
DCT MGO02 DCT AVD/N0450A005 VFR 4640N00310E 4655N00450 4740N00600E LXI/M080F215 IFR DCT NAY

4) Vols CCER
Pour les vols CCER : la route CAM doit contenir une balise spécifique associée à l'organisme CCER (ou CCMAR) concerné par le vol.
Par exemple, la route doit contenir la balise MARRX pour un vol intéressant le CCER de Aix.
Description des phases de vol en CAM Tango ou exercice CCER.
Elles doivent être matérialisées dans le plan de vol sous forme de STAY avec point d'entrée et de sortie identiques (règle d'écriture du STAY conformes à l'IFPS Users Manual).

4) CCER flights
For CCER flights: the CAM route must contain a specific beacon associated with the CCER (or CCMAR) organization concerned by the flight.
For example, the route must contain the MARRX beacon for a flight involving the Aix CCER.
Description of the flight phases in CAM Tango or CCER exercise.
They must be materialized in the flight plan in the form of STAY with identical entry and exit points (STAY writing rule in accordance with the IFPS Users Manual).

Note 1. — Les changements de niveau consécutifs à l'application de la règle des niveaux semi-circulaires ne sont pas mentionnés ; ils font éventuellement l'objet d'une instruction de contrôle en vol.

Note 2. — Les noms des points de report (Ex : MAR03) ainsi que les coordonnées GEOREF (Ex : EB5550), géographiques (Ex : 4445N00730E), la référence à un point (DUB180040) s'écrivent d'un seul tenant ;

Note 3. — Lors d'un changement de vitesse et de niveau, ces deux informations sont accolées. (Ex : M085F370 ou N0450A005

Note 1. — The changes of level following application of the rule of semi-circular levels are not mentioned; they may form the subject of a flight control instruction.

Note 2. — The names of reporting points (E.g.: MAR03) as well as the GEOREF coordinates (E;g.: EB5550), the geographic coordinates (E.g.: 4445N00730E), the reference to a point (DUB180040) are entered in a single block;

Note 3. — During a change of speed and level, these two information items are placed together. (E.g.: M085F370 or N0450A005).

Note 4. — En cas de STAY consécutifs, le point de sortie du premier STAY ne peut pas être immédiatement utilisé comme point d'entrée du STAY suivant. Dans le cas où cette situation se présente, 2 solutions sont possibles :
✈ Changement de point d'entrée du STAY suivant ;
✈ Regroupement des 2 STAY avec une durée équivalente aux 2 activités

Exemple :
Vol avec RTBA sur LA02 suivi d'un travail avec approche LFOA

Syntaxe à utiliser :
Case 15 : LXI STAY1/0045 AVD
Case 18 : STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420 THEN WORK WITH LFOA APPROACH DURING 15 MIN

Note 4. — In the case of consecutive STAYs, the exit point of the first STAY cannot be immediately used as the entry point of the next STAY. In case this situation occurs, 2 solutions are possible:
✈ *Changing the next STAY entry point;*
✈ *Grouping of the 2 STAYs with a duration equivalent to the 2 activities.*

Example:
Flight with RTBA on LA02 then work with LFOA approach

Syntax to be used:
Box 15: LXI STAY1/0045 AVD
Box 18: STAYINFO1/LA02 AT 1410 SPARE AT 1415 1420 THEN WORK WITH LFOA APPROACH DURING 15 MIN

CASE 16 : AERODROME DE DESTINATION ET DUREE TOTALE ESTIMEE AERODROME(S) DE DEGAGEMENT

Aérodrome de destination et durée totale estimée

Inscrire l'indicateur d'emplacement à 4 lettres (inscrire ZZZZ lorsqu'il n'existe pas d'indicateur d'emplacement et spécifier en clair le nom du lieu de destination en case 18 après DEST/).

Inscrire la durée totale estimée du vol.

Aérodrome (s) de dégagement

Un ou deux indicateurs d'emplacement à 4 lettres. Lorsqu'il n'existe pas d'indicateur d'emplacement, inscrire ZZZZ et spécifier en case 18 après ALTN les noms des aérodromes en clair. S'il y a plus de 2 aérodromes de dégagements à destination spécifier en case 18 après ALTN les noms des autres aérodromes.

Préciser en case 18 les autres aérodromes de dégagement après RALT ou TALT.

BOX 16 : DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED TIME AND ALTERNATE AERODROME(S

Destination aerodrome and total estimated time

Enter the 4-letter location indicator (enter ZZZZ when there is no location indicator and specify the name of the destination point in plain language in box 18 after DEST/).

Enter the total estimated time of the flight.

Alternate aerodrome(s)

One or two 4-letter location indicators. When there is no location indicator, enter ZZZZ and specify, in box 18 after ALTN, the names of aerodromes in plain language. If there are more than two alternate destination aerodromes, specify in box 18 after ALTN, the names of the other aerodromes.

In box 18, specify the other alternate aerodromes after RALT or TALT.

CASE 18 : RENSEIGNEMENTS DIVERS

Inscrire 0 (zéro) si aucun renseignement n'est donné dans cette case ou inscrire dans l'ordre tout ou partie des renseignements suivants après le sigle approprié suivi d'une barre oblique :

STS/ : vol nécessitant une surveillance particulière :

BOX 18 : MISCELLANEOUS INFORMATION

Enter 0 (zero) if no information is given in this box, or enter, in order, all or part of the following information, after the appropriate abbreviation, followed by a slash :

STS/ : *flight requiring particular surveillance :*

Descripteur / *Descriptor*	**Motif de traitement spécial par les services ATS /** *Reason for special processing by the ATS services*
ALTRV	vol effectué conformément à une réservation d'altitude. *flight executed in accordance with altitude reservation.*
ATFMX	vols soumis à l'autorisation de la DGAC/DTA-MCU sur demande justifiée des exploitants d'aéronefs (AIP ENR 1.9.3.3). flight under authorization by the DGAC/DTA-MCU upon a justified request of aircraft operators (AIP ENR 1.9.3.3).
FFR	lutte incendie. / *fire fighting.*
FLTCK	vérification en vol de l'étalonnage d'aides de navigation. *verification in flight of the calibration of navigation aids.*
HAZMAT	vol transportant des marchandises dangereuses. *flight carrying hazardous materials.*
HEAD	vol avec statut «Chef d'État». / *flight with «Head of State» status.*
HOSP	vol sanitaire déclaré par les autorités médicales. *medical flight declared by the medical authorities.*
HUM	vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire. *flight executed as part of a humanitarian mission.*
MEDEVAC	vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale). *medical evacuation flight (vital emergency)*
NONRVSM	vol sans possibilité RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM. *flight without possibility of RVSM planning to use an RVSM airspace.*
SAR	vol participant à une mission de recherche et sauvetage. *flight participating in a search and rescue mission.*
STATE	vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police. *flight participating in an operation of the military services, the customs or the police.*

En cas de vol en patrouille, la mention STS/NONRVSM doit obligatoirement être renseignée et la lettre W ne doit pas être mentionnée en case 10a.

In case of a formation flight, the STS/NONRVSM note must be entered and the letter W shall not be entered in box 10a.

Lorsque plusieurs motifs de traitements spécifiques de la part des organismes des services de la CAM sont requis par l'exploitant d'aéronef, et lorsque parmi ceux-ci figurent « MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP ou HEAD», l'un de ces motifs figure en première position.

When several processing reasons, on the part of OAT service organisms, are required by the aircraft operator, and when "MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP or HEAD" are among them, one of these reasons must be at the head of the list.

Les autres motifs de traitement spécial de la part des organismes des services de la CAM sont indiqués à la rubrique RMK/. (EMER, NOPDA)

The other processing reasons, on the part of OAT service organisms, are entered in the RMK/ section. (EMER, NOPDA)

PBN/ : indication des possibilités RNAV et RNP. Inscrire le plus grand nombre possible des descripteurs ci-dessous qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, c.-à-d. maximum de 16 caractères.

PBN/ : *indication of RNAV and RNP possibilities. Enter as many descriptors as possible, given below, that apply to the flight, up to a maximum of 8, i.e. a maximum of 16 characters.*

a) Spécifications de navigation (navigation de surface)

a) Navigation specifications (surface navigation)

Descripteur / *Descriptor*	**Spécification de navigation** / *Navigation specification*
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 tous capteurs permis / *RNAV 5 of all sensors allowed*
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS ou/*or* IRS
B6	RNAV 5 LORAN C
C1	RNAV 2 tous capteurs permis / *RNAV 2 of all sensors allowed*
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 tous capteurs permis / *RNAV 1 of all sensors allowed*
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

Les opérateurs d'aéronefs approuvés B-RNAV indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV5.

The aircraft operators, approved for B-RNAV, indicate the equipment and possibilities corresponding to RNAV5.

Les opérateurs d'aéronefs approuvés P-RNAV ne reposant pas uniquement sur les moyens VOR/DME pour la détermination de la position indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV1.

The aircraft operators, approved for P-RNAV not exclusively relying on VOR/DME facilities for calculating the position, indicate the equipment and possibilities corresponding to RNAV1.

Note. — Pour indiquer un équipement P-RNAV reposant uniquement sur des moyens VOR/DME pour la détermination de la position, les opérateurs insèrent la lettre 'Z' dans le champ 10 du plan de vol et le descripteur «EURPRNAV» après l'indicateur NAV/ dans le champ 18.

Note. — To indicate a P-RNAV equipment exclusively relying on VOR/DME facilities for calculating the position, the operators enter letter 'Z' in field 10 of the flight plan and the "EURPRNAV" descriptor after the NAV/ indicator in field 18.

b) Spécifications RNP (qualité de navigation requise)

b) RNP specifications (navigation quality required)

Descripteur / *Descriptor*	**Spécification RNP** / *RNP specification*
L1	RNP 4
O1	RNP 1 de base tous capteurs permis / *RNP 1, basic, of all sensors allowed*
O2	RNP 1 de base GNSS / *RNP 1, basic, of GNSS*
O3	RNP 1 de base DME/DME / *RNP 1, basic, of DME/DME*
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU / *RNP 1, basic, of DME/DME/IRU*
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH avec/*with* BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise) / *RNP of AR APCH with RF (special authorisation required)*
T2	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise) / *RNP of AR APCH without RF (special authorisation required)*

Les combinaisons alphanumériques ne figurant pas dans les tableaux des points a et b ci-dessus sont réservées.

The alphanumeric combinations not contained in the tables of points a and b above, are reserved.

NAV/ : renseignements significatifs ayant trait à l'équipement de navigation, autre que ce qui est précisé à la rubrique PBN/.

Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en plaçant un espace entre les méthodes de renforcement (exemple : NAV/GBAS SBAS).

NAV/ : *significant information relating to navigation equipment, other than that specified in the PBN/ section.*

In this section, indicate GNSS reinforcement by adding a space between the reinforcement methods (example : NAV/GBAS SBAS).

Insérer RNAVX (aéronef non équipé RNAV) ou RNAVINOP (plus de capacité B-RNAV suite à panne ou dégradation) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

Insérer EURPRNAV pour indiquer que l'aéronef est approuvé P-RNAV lorsque la détermination de la position repose uniquement sur des moyens VOR/DME.

Enter RNAVX (aircraft bit equipped with RNAV) or RNAVINOP (greater B-RNAV capacity following failure or damage) as defined in the IFPS Users Manual by entering letter 'Z' in field 10a beforehand.

Enter EURPRNAV to indicate that the aircraft is approved for P-RNAV when position calculation exclusively relies on VOR/DME facilities.

COM/ : application ou possibilités de communication non spécifiées dans la case 10-a.
Pour un aéronef évoluant en CAM et non équipé 8.33, insérer EXM833 (aéronef exempté d'emport d'équipement 8.33) en spécifiant au préalable en champ 10-a la lettre Z. Si les fréquences sont limitées (Z dans case 10), énumérer les fréquences utilisables à la suite des indicatifs des CDC concernés.

COM/ : *application or communication possibilities not specified in box 10-a.*
For an OAT flight not equipped with 8.33, enter EXM833 (aircraft exempted from carrying equipment 8.33) by entering letter Z in field 10-a beforehand.
If the frequencies are limited (Z in box 10), list the frequencies that can be used after the call signs of the CDCs concerned.

DAT/ : applications ou possibilités de données non spécifiées dans le champ 10-a. (réservé)

DAT/ : *data applications or possibilities not specified in field 10-a. (reserved)*

SUR/ : applications ou possibilités de surveillance non spécifiées dans le champ 10-b.

SUR/ : *surveillance applications or possibilities not specified in field 10-b.*

DEP/ : renseignements sur l'emplacement de départ, si le groupe ZZZZ figure dans la case 13,

ou de l'organisme des services de la CAM auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si AFIL figure dans le champ 13.

DEP/ : *information on departure location, if the ZZZZ group is entered in box 13,*

or the OAT service organism from which complementary flight plan data can be obtained, if AFIL is entered in field 13.

Ces renseignements sont indiqués comme suit :

- si le départ est effectué depuis un aérodrome figurant dans la publication d'information aéronautique pertinente : par le nom et l'emplacement de cet aérodrome; ou

- si le départ est effectué depuis un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente :

- par les coordonnées géographiques de cet aérodrome, exprimées en degrés et minutes (11 caractères), ou
- par la combinaison du relèvement à partir du point significatif le plus proche de cet aérodrome et de la distance par rapport à ce point, ou

- si l'aéronef ne décolle pas d'un aérodrome : par le premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radio-borne.

These information items are indicated as follows:

- if the departure is from an aerodrome listed in the relevant aeronautical information publication : by the name and location of this aerodrome; or

- if the departure is from an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication:

- by the geographic coordinates of this aerodrome, expressed in degrees and minutes (11 characters), or
- by the combination of the bearing from the closest landmark of this aerodrome and of the distance with respect to this landmark, or

- if the aircraft does not take off from an aerodrome: by the first point of the route (name or LAT/LONG) or marker beacon.

DEST/ : nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16.

Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'informatique aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

DEST/ : *name and location of the destination aerodrome, if the ZZZZ group is entered in field 16.*

In case of an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication, enter the location of the aerodrome as a function either of the latitude and longitude, or of the bearing from the closest landmark and the distance with respect to this landmark, as described in section DEP/ above.

DOF/ :

6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme YYMMDD, où YY représente l'année, MM le mois et DD le jour). La date du vol est systématiquement précisée en case 18.

DOF/ :

Enter the departure date of flight on 6 characters (under format YYMMDD, where YY stands for year, MM for month, and DD for the day). Date of flight is entered in field 18.

REG/ :

immatriculation de l'aéronef si elle ne figure pas en case 7, sinon l'indicatif opérationnel ou le numéro de mission s'ils sont utilisés pour les communications radiotéléphoniques.

REG/ :

aircraft registration if it is not entered in box 7, otherwise, operational call sign or the mission number if they are used for radio-telephone communications.

EET/ :

points significatifs ou de passage de vol non contrôlé en vol contrôlé et durées cumulatives de vol.

points de passage de vol OAT à GAT et durées cumulatives de vol

points de passage de frontière et durées cumulatives de vol

Rédaction : pas d'espace entre le point et la durée. Un espace entre chaque groupe point-durée. (Ex : EET/LOVCO0030 PIR020045).

EET/ :

landmarks or way-points from non-controlled to controlled flight and the cumulated flight durations.

OAT-GAT transition points and the cumulated flight durations.

Cross border points and the cumulated flight durations.

Drafting: no space between landmark and duration. One space between each landmark-duration group. (E.g.: EET/LOVCO0030 PIR020045).

SEL/ :

indicatif SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

SEL/ :

SELCAL call sign if the aircraft is fitted with the corresponding equipment.

TYP/ :

type(s) d'aéronef, précédé(s) au besoin, sans espace, du (des) nombre(s) d'aéronefs et séparé(s) par un espace, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 9. (Ex : TYP/2F15 5F5 3B2)

TYP/ :

aircraft type(s), if necessary preceded, without space, by the number of aircraft and separated by a space if the ZZZZ group is entered in field 9. (E.g.: TYP/2F15 5F5 3B2)

CODE/ : réservé.

CODE/ : *reserved.*

RVR/ : réservé.

RVR/ **:** *reserved.*

DLE/ : réservé.

DLE/ **:** *reserved.*

OPR/ : nationalité ou appartenance si cela ne ressort pas manifestement de l'identification de l'aéronef donné en case 7.

OPR/**:** *nationality or attachment if the aircraft identification is not clearly that given in box 7.*

ORGN/ : adresse RSFTA de 8 lettres de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées, dans les cas où l'identification de l'expéditeur du plan de vol risque de ne pas être facile à établir, si l'autorité des services de la CAM l'exige.

Note : Dans certaines régions, les centres de réception des plans de vol peuvent insérer ORGN/ et l'adresse RSFTA de l'expéditeur automatiquement.

ORGN/**:** *RSFTA address in 8 letters of the transmitter or other appropriate coordinates, in case the flight plan transmitter cannot be easily identified, in case the OAT service authority demands this.*

Note: In certain regions, the flight plan reception centres can automatically enter ORGN/ and RSFTA address of the transmitter.

PER/ : réservé

PER/ : *reserved.*

ALTN/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination en clair si ZZZZ figure en case 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente : emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

ALTN/**:** *four-letter ICAO location indicator of the destination aerodrome or of the alternate destination aerodromes in plain language if ZZZZ is entered in box 16. In case of an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication: location of the aerodrome as a function either of the latitude and longitude, or of the bearing from the closest landmark and the distance with respect to this landmark, as described in section DEP/ above.*

RALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement en route en clair si ZZZZ figure en case 16, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet aérodrome ou ces aérodromes, si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

RALT/: *four-letter ICAO location indicator of the en-route aerodrome or of the alternate en-route aerodromes in plain language if ZZZZ is entered in box 16, in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of this aerodrome or these aerodromes, if no call sign was assigned. In case of an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication, location of the aerodrome as a function either of the latitude and longitude, or of the bearing from the closest landmark and the distance with respect to this landmark, as described in section DEP/ above.*

TALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, en clair si ZZZZ figure en case 16, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet ou ces aérodromes si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

TALT/: *four-letter ICAO location indicator of the take-off aerodrome or of the alternate take-off aerodromes in plain language if ZZZZ is entered in box 16, in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of this aerodrome or these aerodromes, if no call sign was assigned. In case of an aerodrome not contained in the relevant aeronautical information publication, location of the aerodrome as a function either of the latitude and longitude, or of the bearing from the closest landmark and the distance with respect to this landmark, as described in section DEP/ above.*

RIF/ : détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination suivis de l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de cet aérodrome.

RIF/: *details on the route leading to the new destination aerodrome followed by the four-letter ICAO location indicator of this aerodrome.*

EUR/
PROTECTED : mention à insérer pour que le plan de vol ne soit pas rendu visible ni adressé à un organisme qui n'a pas à en connaitre.

OAT : mention à insérer obligatoirement pour signifier que le plan de vol est au format iOAT FPL.
Ce champ ne doit pas être renseigné si le vol sort des espaces aériens français et allemands.

EUR/
PROTECTED : *insert this sub-field for a flight plan not to be seen by or sent to an organism not required to have knowledge of it.*

OAT : *mandatory mention to indicate that the flight plan is in iOAT FPL format.*
This field must not be filled if the flight leaves French and German airspace.

RMK/ :	***RMK/:***
- La mention OAT doit apparaitre au début du champ RMK pour signifier qu'au moins une phase du vol a lieu en CAM. Elle permet notamment de différencier un vol CAM V d'un vol CAG/VFR compte tenu de l'absence de la mention 'OAT' en début de route. - Si le vol comporte une phase de travail dans une zone réservée à l'AUP, le champ RMK doit comporter les identifiants des zones concernées (CACD RSA ID) tels qu'ils apparaissent dans l'AUP ou le RAD Annex 2C.	*- The OAT mention must appear at the beginning of the RMK field to indicate that at least one phase of the flight is performed in OAT. In particular, it marks the difference between an OAT Victor flight and a GAT/VFR flight given t he absence of the 'OAT' mention at the beginning of the route.* *- If the flight includes a work in a reserved area in the AUP, the RMK field must include the ID of the areas concerned (CACD RSA ID) as they appear in the AUP or RAD Annex 2C.*
- Pour les survols de territoires étrangers par un aéronef français, références des autorisations diplomatiques de survol précédées de DIC suivi du nom du pays en anglais. (Ex : RMK/DIC SPAIN FRAN8).	*- For fly-overs of foreign territories by a French aircraft, references of diplomatic fly-over authorisations preceded by DIC and followed by the name of the country in English. (E.g.: RMK/DIC SPAIN FRAN8).*
- Pour les aéronefs étrangers, numéro de l'autorisation diplomatique du survol précédée de DIC France.	*- For foreign aircraft, diplomatic fly-over authorisation number preceded by DIC France.*
- Pour les vols ne devant pas être interceptés à titre d'exercice, le sigle NOPDA.	*- For flights that must not be intercepted as part of exercise, the symbol NOPDA.*
- Pour les vols possédant une autorisation d'atterrir sur un aérodrome le sigle PPR et le numéro obtenu.	*- For flights having an authorisation for landing on an aerodrome, the symbol PPR and the authorisation number.*
- Pour les vols en formation, l'immatriculation des autres aéronefs.	*- For formation flights, the registration of the other aircraft.*
Tous autres renseignements ou demandes jugés utiles.	*Any other information or request judged to be useful.*
En dernier renseignement, le numéro départ du plan de vol sous forme de quatre caractères : deux chiffres et les deux dernières lettres de l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome expéditeur, précédés du sigle NPL. (Ex : RMK/NPL05BG).	*As an ultimate information, the departure number of the flight plan in four characters: two figures and the two last letters of the location indicator of the transmitting aerodrome, preceded by the symbol NPL. (E.g.: RMK/ NPL05BG).*
STAYINFOx/ : Le x est remplacé par le n° de STAY précisé en case 15. Cette rubrique précise les détails du STAY mentionné en case 15 (type de travail, créneau, …).	*STAYINFOx/ :* *The x is replaced by the STAY number specified in box 15. This item specifies the details of the STAY mentioned in box 15 (type of work, slot ...).*

CASE 19 : RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES	***BOX 19: COMPLEMENTARY INFORMATION***
Les renseignements contenus dans cette case ne sont pas transmis dans le message de plan de vol (FPL).	*The information contained in this box are not sent the flight plan message (FPL).*
Autonomie A la suite de E/ inscrire l'autonomie en heures (deux chiffres) et minutes (deux chiffres).	***Autonomy*** *After E/, enter the autonomy in hours (two figures) and minutes (two figures).*
Personnes à bord A la suite de P/ inscrire le nombre total des personnes (passagers et membres d'équipage) présentes à bord ou que comporte la patrouille (inscrire TBN si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt du plan de vol).	***Persons on board*** *After P/, enter the total number of persons (passengers and crew members) present on board or forming part of the patrol (enter TBN if the number is not know at the time the flight plan is filed).*

Équipement de secours et de survie

R/(Radio):

Rayer la lettre U s'il n'y a pas de fréquence UHF 243,0 MHz.

Rayer la lettre V s'il n'y a pas de fréquence VHF 121,5 MHz.

Rayer la lettre E s'il n'y a pas d'émetteur de localisation d'urgence.

S/ (équipement de Survie) :

Rayer toutes les lettres s'il n'y a pas d'équipement de survie à bord.

Rayer la lettre P s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu polaire à bord.

Rayer la lettre D s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu désertique à bord.

Rayer la lettre M s'il n'y a pas d'équipement de survie en mer à bord.

Rayer la lettre J s'il n'y a pas d'équipement de survie dans la jungle à bord.

J/ (Gilets de sauvetage) :

Rayer toutes les lettres s'il n'y a pas de gilets de sauvetage à bord.

Rayer la lettre L si les gilets de sauvetage ne comportent pas de lampes.

Rayer la lettre F si les gilets de sauvetage ne sont pas pourvus de fluorescéine.

Rayer la lettre U ou V, ou ces deux lettres, comme en R ci-dessus, pour indiquer le cas échéant l'équipement radio des gilets de sauvetage.

D/ (Canots) :

Nombre rayer les lettres D et C s'il n'y a pas de canot à bord, ou indiquer le nombre des canots transportés.

Capacité inscrire le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés.

C/ (Couverture) :

rayer la lettre C si les canots ne sont pas couverts.

Couleur inscrire la couleur des canots s'il y en a à bord.

A/ Couleur et marques de l'aéronef :

Indiquer éventuellement la couleur et les marques de l'aéronef.

N/ Remarques :

Biffer la lettre N en l'absence de remarques, ou indiquer tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie. (Ex : siège éjectable)

C/ Nom du pilote commandant de bord :

Indiquer le grade en abrégé suivi du nom du commandant de bord.

Emergency and life support equipment

R/ (Radio):

Cross out letter U if there is no UHF frequency 243.0 MHz.

Cross out letter V if there is no VHF frequency 121.5 MHz.

Cross out letter E if there is no emergency localisation transmitter.

S/ (Life Support equipment):

Cross out all the letters if there is no life support equipment on board.

Cross out letter P if there is no polar region life support equipment on board.

Cross out letter D if there is no desert region life support equipment on board.

Cross out letter M if there is no sea life support equipment on board.

Cross out letter J if there is no jungle life support equipment on board.

J/ (Life jackets):

Cross out all the letters if there are no life jackets on board.

Cross out letter L if the life jackets are not equipped with lamps.

Cross out letter F if the life jackets are not fluorescent.

Cross out letter U or V, or both letters, as in R/ above, to indicate, if necessary, the radio equipment of the life jackets.

D/ (Life rafts):

Number *cross out letters D and C if there is no life raft on board, or indicate the number of life rafts carried.*

Capacity *enter the total number of persons that can be accommodated on board and all the life rafts carried.*

C/ (Covering):

Cross out letter C if the life rafts are not covered.

Colour *enter the colour of the life rafts if they are on board.*

A/ Colour and markings of aircraft:

Indicate the colour and markings of the aircraft if necessary.

N/ Remarks:

Cross out letter N if there are no remarks, or indicate any other life support equipment present on board and any other remark concerning the life support equipment.
(E.g.: ejection seat)

C/ Name of aircraft commander pilot:

Indicate the grade in abbreviated form followed by the name of the aircraft commander.

DEPOSE PAR	***FILED BY***
Indiquer le nom de l'organisme, du service ou de la personne qui dépose le plan de vol.	*Indicate the name of the organism, service or person that filed the flight plan.*

1.10.2.1.9 Vols étrangers

Tout aéronef étranger désirant évoluer en CAM au-dessus du territoire français, devra obligatoirement transmettre son plan de vol au Bureau d'Information des Vols Centralisé (BIVC AFTN : LFXOYXYX). En cas de vol mixte, le plan de vol devra être rédigé conformément au paragraphe 1.10.3.1.7 et respecter le double adressage comme défini au paragraphe 1.10.3.1.6 Destinataires-Adressage.

Exemple
FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 EBFSZPZX
AD LFXOYXYX
(FPL-BAFXXX-IM
-F16/M-S/C
-EBFS1000-------DOF/.....RMK/MIXED GAT OAT)

1.10.2.1.9 Foreign flights

Any foreign aircraft wishing to operate in military air traffic T above the French territory must send its flight plan to the Central Flight Information Office (BIVC AFTN : LFXOYXYX). In case of mixed flight, the flight plan must be written as per paragraph 1.10.3.1.7 and comply with the double addressing as defined in paragraph 1.10.3.1.6 Recipients - Addressing.

Example
FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 EBFSZPZX
AD LFXOYXYX
(FPL-BAFXXX-IM
-F16/M-S/C
-EBFS1000------- DOF/ ....RMK/MIXED GAT OAT)

1.10.2.2 MESSAGE DE DÉLAI - (DLA)

Est établi lorsque le départ diffère de plus de trente minutes par rapport à l'heure prévue de départ du poste de stationnement comprise dans les données de base du plan de vol.

Responsable de l'envoi :
- Bureau d'information des vols centralisé (LFXOYXYX)
ou
- Organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ.

Destinataires :
- tous les destinataires du plan de vol;
- le bureau d'information de vol centralisé s'il est l'expéditeur du plan de vol.

Contexture
DLA - identification de l'aéronef - aérodrome de départ et nouvelle heure de départ prévue - aérodrome de destination - date de départ du vol.
Ex : (DLA-MAUD41-LFSI1530-LFMI-DOF/220128).

Nota : Un plan de vol modifié par message DLA n'est pas soumis à une nouvelle acceptation mais peut faire l'objet d'un message de refus.

1.10.2.2 DELAY MESSAGE - (DLA)

This message is drafted when the departure is offset by more than thirty minutes with respect to the scheduled departure time from the apron, given in the flight plan base data.

Message transmitter :
- Central flight information office (LFXOYXYX)
or
- ATS organism in charge of the departure aerodrome.

Addressees :
- all the addressees of the flight plan;
- Central flight information office if it is the transmitter of flight plan.

Context :
DLA - aircraft identification - departure aerodrome and new scheduled departure time - destination aerodrome - departure date of flight.
E.g.: (DLA-MAUD41-LFSI1530-FMI-DOF/220128).

Note: A flight plan modified by a DLA message is not subjected to a fresh acceptance but can be subjected to a refusal message.

1.10.2.3 MESSAGE DE MODIFICATION - (CHG)

Permet au pilote de modifier le plan de vol :

- ✈ soit avant le décollage ;
- ✈ soit pendant le vol.

Responsable de l'envoi :
- Bureau d'information des vols centralisé (LFXOYXYX)
ou
- Organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ.

Délai :
dès connaissance des nouveaux éléments.

Destinataires :
aérodrome origine du plan de vol ou aérodrome de départ s'il est différent du précédent (changement pendant le vol)
tous les destinataires du plan de vol.

Contexture :
CHG - indicatif - aérodrome de départ et heure de départ prévue - aérodrome de destination - date de départ du vol – NR (s) de la(des) cases(s) modifiée(s) suivi(s) d'une barre oblique et des changements apportés (une case modifiée doit être reprise intégralement)
Ex : (CHG-CTON21-LFMO1200-LFMO-DOF/220128-10/TUVZ/C)

Nota : lorsqu'une modification implique la transmission du plan de vol de vol à de nouveaux destinataires, le plan de vol est annulé et un nouveau plan de vol est établi.

1.10.2.3 CHANGE MESSAGE - (CHG)

Enables the pilot to change the flight plan:

- ✈ *either before take-off;*
- ✈ *or during the flight.*

Transmitter :
- Central flight information office
or
- ATS organism in charge of the departure aerodrome.

Delay :
knowledge of·the new elements.

Addressees
flight plan origin aerodrome or departure aerodrome if different from the preceding one (change during flight)
all the addressees of the flight plan.

Context :
CHG - call sign - departure aerodrome and scheduled departure time - destination aerodrome – departure date of flight - NR(s) of modified box(es) followed by a slash and the changes made (a modified box must be re-written completely) - PLN NR
E.g : (CHG-CTON21-LFMO1200-LFMO-DOF/220128-10/TUVZ/C)

Note: when a change implies transmission of the flight plan to new addresses, the flight plan is cancelled and a new flight plan is drafted.

1.10.2.4 MESSAGE D'ANNULATION - (CNL)

Est établi lorsque le vol est annulé

Responsable de l'envoi :
- Bureau d'information des vols centralisé (LFXOYXYX)
ou
- Organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ ou aérodrome d'origine du plan de vol.

Destinataires :
- tous les destinataires du plan de vol;
- le bureau d'information de vol centralisé s'il est l'expéditeur du plan de vol.

Contexture :
CNL - indicatif - aérodrome de départ - et heure de départ prévue – aérodrome de destination – date de départ du vol
Ex : (CNL-RFIN22-LFKS1200-LFSI-DOF/220128).

1.10.2.4 CANCELLATION MESSAGE - (CNL)

Drafted when the flight plan is cancelled

Transmitter:
- Central flight information office (LFXOYXYX)
or
- ATS organism in charge of the departure aerodrome or aerodrome where the flight plan had been filed.

Addressees :
- all the addressees of the flight plan.
- Central flight information office if it is the transmitter of flight plan.

Context :
CNL - call sign - departure aerodrome - and scheduled departure time- Destination aerodrome – departure date of flight.
E.g.: (CNL-RFIN22-LFKS1200-LFSI-DOF/220128).

1.10.2.5 MESSAGE DE DÉPART - (DEP)

Permet l'activation du plan de vol.

Responsable de l'envoi :
l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de départ.
Délai :
au décollage ou à la réception d'un compte rendu de départ.

Destinataires :
- tous les destinataires du plan de vol;
- le bureau d'information de vol centralisé s'il est l'expéditeur du plan de vol.

Contexture :
DEP - indicatif - aérodrome de départ et heure de décollage - aérodrome de destination – date de départ du vol.
Ex : (DEP-CTM1266-LFOE1432-LFBM-DOF/220128).

Nota : ce message est facultatif pour les vols contrôlés en provenance et à destination du même aérodrome.

1.10.2.5 DEPARTURE MESSAGE - (DEP)

Used to activate the flight plan.

Transmitter :
ATS organism in charge of departure aerodrome.
Delay :
at take-off or when a departure report is received.

Addressees :
- all the addressees of the flight plan;
- Central flight information office if it is the transmitter of flight plan.

Context :
DEP - call sign - departure aerodrome and take-off time - destination aerodrome – departure date of flight.

E.g.: (DEP-CTM1266-LFOE1432-LFBM-DOF/220128).

Note: this message is optional for controlled flights coming from or heading to the same aerodrome.

1.10.2.6 MESSAGE D'ARRIVÉE (ARR)

Permet la clôture du plan de vol.

Responsable de l'envoi :
l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome d'arrivée.
Délai :
à l'atterrissage ou à la réception d'un compte rendu d'arrivée.
Destinataires :
- tous les destinataires du plan de vol ;
- aérodrome de départ ;
- aérodrome de destination prévu s'il est différent de l'aérodrome d'arrivée;
- le bureau d'information de vol centralisé s'il est l'expéditeur du plan de vol.

Contexture :
ARR - indicatif - AD de DEP - AD d'ARR et heure - date de départ du vol.
Ex : (ARR-CMIS66-LFSO-LFMO1317-DOF/220128).

Nota : Ce message est facultatif pour les vols contrôlés en provenance et à destination du même aérodrome.

1.10.2.6 ARRIVAL MESSAGE (ARR)

Used to close the flight plan.

Transmitter :
ATS organism in charge of arrival aerodrome.
Delay :
upon landing or when a landing report is received.

Addressees :
- all the addressees of the flight plan;
- departure aerodrome;
- scheduled destination aerodrome if different from the arrival aerodrome;
- Central flight information office if it is the transmitter of flight plan.

Context :
ARR - call sign - DEP AD - ARR AD and time – departure date of flight.
E.g.: (ARR-CMIS66-LFMO1317-DOF/220128).

Note: This message is optional for controlled flights coming from or heading to the same aerodrome.

En cas de déroutement, sur un autre aérodrome que celui prévu par le plan de vol :
ARR - indicatif - AD de DEP - AD d'ARR figurant dans le plan de vol - AD de déroutement et heure - date de départ du vol.
Ex : (ARR-CMIS66-LFSO-LFMO-LFMY1317-DOF/220128).

In case of a diversion, at an aerodrome other than that as provided in the flight plan :
ARR - call sign - DEP AD - ARR AD provided in the flight plan - diversion AD and time - departure date of flight
E.g.: (ARR-CMIS66-LFSO-LFMO-LFMY1317-DOF/220128).

1.10.2.7 MESSAGE D'ACCEPTATION - (ACP)

Constitue l'accord du contrôle d'effectuer le vol (l'acceptation n'est pas subordonnée aux conditions météorologiques de l'aérodrome de destination).

L'acceptation peut être délivrée avec des réserves éventuelles portant sur des modifications mineures dans le déroulement du vol prévu dans le PLN telles que le changement de tronçon d'itinéraire, de niveau, d'heure de décollage.

Des informations intéressant l'exécution du vol peuvent être mentionnées (défection moyens radio - radar notamment).

Responsable de l'envoi :
le bureau d'information de vol centralisé.
Délai :
est expédié au plus tard trente minutes avant le départ du poste de stationnement.
Destinataires :
aérodrome de départ;
expéditeur du plan de vol (si ce n'est pas le BIVc et/ou l'aérodrome de départ);
CAPCODA pour les vols CAM alliés;
organismes intéressés par les réserves éventuelles.
Contexture :
1ère ligne : ACP - indicatif - aérodrome de départ et heure de décollage - aérodrome de destination – date de départ du vol.
2ème ligne : instructions ou informations éventuelles.

Ex : (ACP-COCA31-LFBM1130-LFSO-DOF/220128)

1.10.2.7 ACCEPTANCE MESSAGE - (ACP)

Acts as agreement of the control to execute the flight (acceptance is not subject to the meteorological conditions of the destination aerodrome).

Acceptance can be issued with possible reserves relating to minor changes during flight execution scheduled in the PLN, such as the change of route section, level, take-off time.

Flight execution information can also be mentioned (failure of radio facilities - radar in particular).

Transmitter :
Central flight information office.
Delay :
sent at the latest thirty minutes before departure from the apron.
Addressees :
- departure aerodrome;
- transmitter of flight plan (if different from the Central flight information office and/or departure aerodrome);
- CAPCODA for allied OAT flights;
- organisms concerned by possible reserves.
Context :
1st line: ACP - call sign - departure aerodrome and scheduled departure time - destination aerodrome – departure date of flight
2nd line: any instructions or information.

E.g.: (ACP – COCA31- LFBM1130-LFSO-DOF/220128)

1.10.2.8 MESSAGE DE REFUS - (REFUS)

Constitue le refus du PLN qui est annulé pour des raisons importantes telles que routes incompatibles avec les procédures CAM, limitation activité aérienne cause exacte exercice, autorisation diplomatique non conforme, restriction de contrôle, etc...

Responsable de l'envoi :
le bureau d'information de vol centralisé.
Délai :
est expédié au plus tard trente minutes avant le départ du poste de stationnement.
Destinataires :
- aérodrome de départ;
- expéditeur du plan de vol (si ce n'est pas le BIVc ou l'aérodrome de départ);
- tous les destinataires du plan de vol.

Contexture :

1ère ligne : REFUS - indicatif - aérodrome de départ et heure de décollage - aérodrome de destination – date de départ du vol.
2ème ligne : raison du refus.

Ex : (REFUS-RUIN41-LFSO1200-LFSI-DOF/220128 -en raison exercice CFA)

1.10.2.8 REFUSAL MESSAGE - (REFUS)

Acts as a refusal of the PLN that is cancelled for important reasons such as routes incompatible with OAT procedures, limitation of flying activity for exact reasons of exercise, diplomatic authorisation not compliant, control restriction, etc.

Transmitter :
Central flight information office.
Delay :
sent at the latest thirty minutes before departure from the apron.
Addressees :
- departure aerodrome;
- transmitter of flight plan (if different from the Central flight information office or departure aerodrome);
- all the addressees of the flight plan.

Context :

1st line: REFUS - call sign - departure aerodrome and scheduled departure time - destination aerodrome – departure date of flight
2nd line: reason for refusal.

E.g.: (REFUS-RUIN41-LFSO1200-LFSI-DOF/220128 -due to FAC exercice)

1.10.2.9 MESSAGE DE DEMANDE DE PLAN DE VOL - (RQP)

Lorsqu'un organisme de la Circulation Aérienne désire obtenir le plan de vol CAM d'un aéronef, il le demande à un organisme situé le long de la route du vol ou à l'aérodrome de départ s'il est connu.

Contexture :

RQP - indicatif de l'aéronef - aérodrome de départ - aérodrome de destination - date de départ du vol
Ex : (RQP-RFIN71-LFRJ-LFKS-DOF/220128)

1.10.2.9 FLIGHT PLAN REQUEST MESSAGE - (RQP)

When an Air traffic organism wishes to obtain the OAT flight plan from an aircraft, it requests it to an organism located along the flight route or on the departure aerodrome if known.

Context :

RQP - aircraft call sign - departure aerodrome - destination aerodrome - departure date of flight
E.g.: (RQP-RFIN71-LFRJ-LFKS-DOF/220128)

1.10.2.10 MESSAGE DE DEMANDE DE PLAN DE VOL COMPLÉMENTAIRE - (RQS)

Lorsqu'un organisme de la Circulation Aérienne estime nécessaire d'obtenir des informations complémentaires sur le plan de vol CAM (par exemple à l'occasion du déclenchement de phases d'urgence), il les demande à l'expéditeur du plan de vol.

Contexture :

RQS - indicatif de l'aéronef figurant en case 7 - aérodrome de départ - aérodrome de destination - date de départ du vol
Ex : (RQS-RFIN71-LFRJ-LFKS-DOF/220128)

1.10.2.10 COMPLEMENTARY FLIGHT PLAN REQUEST MESSAGE - (RQS)

When an Air traffic organism estimates the necessity to obtain additional information on the OAT flight plan (for example, when the emergency phases are triggered), it requests them to the flight plan transmitter.

Context :

RQS - aircraft call sign entered in box 7 - departure aerodrome - destination aerodrome – departure date of flight
E.g .: (RQS-RFIN71-LFRJ-LFKS-DOF/220128)

1.10.2.11 MESSAGE DE PLAN DE VOL COMPLÉMENTAIRE (SPL)

Établi par l'expéditeur du plan de vol à la suite de la réception d'un message RQS.

Destinataire :
organisme demandeur
Contexture :
SPL
répétition des cases 7, 13, 16 et 18 du plan de vol transmission intégrale de la case 19 (pas plus de 69 caractères par ligne)
Ex :
(SPL
RFIN71 - LFRJ 0915 - LFKS 0130 LFMI - REG/ROBOT 15 OPR/FAF RMK/NPL03RJ E/0200 P/002 R/UV S/M J/ LF D/01 001 - ORANGE - A/GRIS-MARRON - N/SIÈGE ÉJECTABLE - C/CDT AUBENAS)

1.10.2.11 COMPLEMENTARY FLIGHT PLAN MESSAGE (SPL)

Drafted by the flight plan transmitter after reception of an RQS message.

Addressee :
requesting organism
Context :
SPL
repetition of boxes7, 13, 16 and 18 of the flight plan complete transmission of box 19 (not more than 69 characters per line)
E.g.:
(SPL
RFIN71 - LFRJ 0915 - LFKS 0130 LFMI - REG/ROBOT 15 OPR/FAF RMK/NPL03RJE/0200 P/002 R/UV S/M J/ LF D/01 001 - ORANGE - A/GRIS-MARRON - N/SIÈGE ÉJECTABLE - C/CDT AUBENAS)

1.10.2.12 MESSAGE DE COMPTE-RENDU DE SURVOL CAM V - (CRV)

Obligatoirement établi par les pilotes étrangers dans l'heure qui suit l'atterrissage à la fin de toute mission comportant tout ou partie du vol en CAM V.
Destinataires :
premier CDC intéressé par le vol ;
CAPCODA (LFXVYWZQ).
Contexture :
A : CRV OAT type - indicatif - numéro plan de vol ;
B : référence de l'autorisation de survol ;
C : nombre et type d'aéronefs ;
D : modification apportée au plan de vol CAM en cours de mission, route suivie,horaire ;
E : raison de la modification.
Nota : Si aucune modification en cours de mission n'a été apportée, les rubriques D et E comporteront la mention NIL.
Exemple : A CRV OAT V GAF5812 NPL25SG
B RFA201
C 2MRC
D FE0520 DCT EDSG
E FUEL

1.10.2.12 OAT V FLY-OVER REPORT MESSAGE - (CRV)

Mandatorily drafted by the foreign pilots within the hour following landing, at the end of any mission comprising all or part of the OAT V flight.
Addressees :
first CDC concerned by the flight;
CAPCODA (LFXVYWZQ).
Context :
A: CRV OAT type - call sign - flight plan number;
B: reference of fly-over authorisation;
C: number and type of aircraft;
D: change made to OAT flight plan during mission, route followed,time;
E: reason for the change.
Note: If no change was made during the mission, NIL will be entered in sections D and E.
Example: A CRV OAT V GAF5812 NPL25SG
B RFA201
C 2MRC
D FE0520 DCT EDSG
E FUEL

1.10.3 Messages associés à un vol «MIXTE» se déroulant en CAM et en CAG.

Un vol « mixte » est un vol comportant une alternance de phases de vol effectuées en Circulation Aérienne Générale (CAG) et en Circulation Aérienne Militaire (CAM).
Un vol mixte peut comporter tout ou partie des tronçons suivants :

- ✈ partie effectuée en CAG/IFR dans la zone IFPZ
- ✈ partie effectuée en CAG/IFR hors zone IFPZ
- ✈ partie effectuée en CAG/VFR ;
- ✈ partie effectuée en CAM.

A l'exception du plan de vol dont la rédaction comporte les spécificités décrites ci-dessous, les messages associés à un vol « mixte » sont des messages CAG et/ou CAM selon le la partie du vol concernée.

Les particularités liées au traitement de la partie CAG/IFR en France sont conformes aux textes publiés (RCA3, publications informations aéronautiques, instructions) suite à l'amendement n°1 de la quinzième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444).

1.10.3 Messages associated to a "MIXED" flight under OAT and under GAT.

A "mixed" flight is a flight that alternately comprises flight phases under General Air Traffic control (GAT) and under Military Air Traffic control (OAT).

A mixed flight can include all or part of the following sections:

- ✈ *part executed under GAT/IFR in area IFPZ;*
- ✈ *part executed under GAT/IFR outside area IFPZ;*
- ✈ *part executed under GAT/VFR;*
- ✈ *part executed under OAT.*

Except for the flight plan for which drafting includes the specific items described below, the messages associated to a "mixed" flight plan are GAT and/or OAT messages depending on the part of the flight concerned.

The specific items related to processing of the GAT/IFR part in France are compliant with the texts published (RCA3 aeronautical information publications, instructions) following amendment No. 1of the fifteenth issue of the Procedures for air navigation services — Air traffic management (PANS-ATM, Doc 4444).

Un transfert CAM/CAG ou CAG/CAM ne peut pas se faire en limite de FIR (ou de frontière) hors points spécifiques publiés.	*A CAM/CAG or CAG/CAM transfer cannot be make at the off-point FIR (or boundary) outside specific published points.*

1.10.3.1 LE PLAN DE VOL «MIXTE» - (FPL)

1.10.3.1.1 Principes

Le plan de vol mixte fait l'objet d'un double traitement l'un pour la partie CAG et l'autre pour la partie CAM.

La rédaction de la partie CAG/IFR doit respecter les normes mise en vigueur suite à l'amendement n°1 de la quinzième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444).
Elle doit être effectuée avec le plus grand soin sous peine de générer une erreur lors du traitement informatique du plan de vol et de provoquer le rejet de ce dernier.

1.10.3.1.2 Établissement

Le plan de vol est établi sous la responsabilité du commandant de bord.

1.10.3.1 "MIXED" FLIGHT PLAN - (FPL)

1.10.3.1.1 Principles

The mixed flight plan undergoes double processing, one for the GAT part and the other for the OAT part.

Drafting of the GAT/IFR part must comply with standards entered into force following amendment No. 1of the fifteenth issue of the Procedures for air navigation services — Air traffic management (PANS-ATM, Doc 4444).
It must be done with the greatest care to avoid errors during data processing of the flight plan and avoid rejection of the latter.

1.10.3.1.2 Drafting

The flight plan is prepared under the responsibility of the aircraft commander.

1.10.3.1.3 Délais de dépôt

- ✈ CAM : se référer au § 1.10.2.1.3 ci-avant,
- ✈ CAG/VFR :
  se référer à l'AIP France § ENR1.10.2.1.2.
- ✈ CAG/IFR :
  se référer à l'AIP France § ENR1.10.2.1.2
  se référer à l'AIP France § ENR 1.9.3.1

1.10.3.1.3 Filing delay

- ✈ *OAT: refer to § 1.10.2.1.3 above,*
- ✈ *GAT/VFR:*
  refer to AIP France § ENR1.10.2.1.2
- ✈ *GAT/IFR:*
  refer to AIP France § ENR1.10.2.1.2
  refer to AIP France § ENR 1.9.3.1

1.10.3.1.4 Validité

- ✈ CAM : se référer au § 1.10.2.1.4 ci-avant,
- ✈ CAG/VFR : se référer à l'AIP France § ENR 1.11.4.2
- ✈ CAG/IFR :

Se référer à l'AIP France § ENR 1.11.4.2

Le fait de décaler l'heure de départ peut amener le vol à se trouver en période de régulation et à subir une mesure de régulation tactique. La consultation de l'ANM permet de déterminer si un vol risque ou non de se trouver dans ce cas.

En cas de régulation, la tolérance de respect de l'heure calculée de décollage (CTOT) mentionnée dans le message d'allocation de créneau varie de – 5 minutes à + 10 minutes.

En cas de retard prévisible amenant à ne pas pouvoir respecter le délai de validité, il y a lieu d'envoyer aux IFPU :
- un MSG de retard (DLA) si le vol, retardé ou différé de plus de 30 minutes par rapport à son ETD, n'a pas fait l'objet d'un créneau,
- un MSG de révision de créneau (SRR) dans le cas contraire.

NOTA : Il est recommandé de respecter les horaires au plus près. Toute annulation d'un vol pour lequel un plan de vol a été déposé doit être notifiée le plus tôt possible au système IFPS par un message CNL.

1.10.3.1.4 Validity

- ✈ *OAT: refer to § 1.10.2.1.4 above,*
- ✈ *GAT/VFR: refer to AIP France § ENR 1.11.4.2*
- ✈ *GAT/IFR :*

Refer to AIP France § ENR 1.11.4.2

The fact of declaring the departure time can bring the flight into a regulation period and be subjected to tactical regulation measures. Consultation of the ANM makes it possible to know if a flight has a risk or not of being in this case.

In case of regulation, the tolerance for complying with the calculated time of departure (CTOT) mentioned in the time slot allotment message varies from - 5 minutes to + 10 minutes.

In case of a foreseeable delay resulting in the non-compliance of the validity period, the following must be sent
to the IFPUs:
- a delay MSG (DLA) if the flight, delayed or postponed by more than 30 minutes with respect to its ETD, was not allotted a time slot,
- a time slot revision message (SRR) otherwise.

NOTE: It is recommended to comply with the timings as exactly as possible. Any cancellation of a flight for which a flight plan was filed must be notified at the earliest to the IFPS system by a CNL message.

1.10.3.1.5 Responsabilité de l'expédition

La responsabilité de l'expédition incombe au bureau d'information de vol centralisé ou à l'aérodrome de dépôt du plan de vol. S'il n'existe pas de bureau de piste sur l'aérodrome de départ, le plan de vol peut être transmis par tout moyen agréé au bureau d'information de vol centralisé ou à l'organisme de la circulation aérienne désigné, à défaut au bureau de piste le plus proche.

1.10.3.1.5 Transmission responsibility

The Central flight information office or the aerodrome in which the flight plan was deposited are in charge of transmitting it. If there is no reporting office on the departing aerodrome, the flight plan can be transmitted by any means approved to the Central flight information office, to the designated air traffic organism, or to the closest reporting office.

1.10.3.1.6 Destinataires - Adressage

Lorsque le vol comporte une partie CAG/IFR effectuée en zone IFPZ*, le FPL correspondant doit être adressé uniquement aux deux organismes IFPU** (adresses RSFTA : EUCHZMFP et EUCBZMFP) qui procèderont à son réadressage :

- ✈ de façon automatique vers les organismes de la circulation aérienne intéressés par la partie CAG/IFR en zone IFPZ ;
- ✈ vers les organismes supplémentaires désignés par l'émetteur au moyen du préfixe AD.

* IFPZ (IFPS Zone) : espace constitué des FIR des États européens de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) participant au programme européen des gestion des courants de trafic aérien. Étant donné son caractère évolutif, la composition de la zone IFPZ, est communiquée aux usagers par la voie de l'information aéronautique (circulaire d'information aéronautique).
** Integrated Initial Flight Plan processing System.

Il incombe à l'usager (rédacteur du plan de vol ou émetteur) de communiquer à l'IFPS les organismes concernés par le vol que le système ne peut connaître, c'est-à-dire les organismes intéressés par les phases CAG/IFR situés hors zone IFPZ, CAG/VFR et CAM. Ces destinataires supplémentaires sont, en fonction de la phase correspondante, donnés dans le tableau suivant :

1.10.3.1.6 Addressees - Addressing

When a flight plan includes a GAT/IFR part executed in area IFPZ, the corresponding FPL must be sent only to two IFPU** organisms (RSFTA addresses: EUCHZMFP and EUCBZMFP) that will forward it:*

- ✈ *automatically to the air traffic organisms concerned by the GAT/IFR part in area IFPZ;*
- ✈ *to the additional organisms designated by the transmitter with prefix AD.*

** IFPZ (IFPS Zone): space comprising FIRs of European States of the European Civil Aviation Conference (CEAC) participating in the European program for management of air traffic flows. Given its changing character, the composition of the IFPZ area is communicated to users via the aeronautical information services (aeronautical information circular).*
*** Integrated Initial Flight Plan processing System.*

it is up to the user (drafter or transmitter or the flight plan) to inform the IFPS on the organisms concerned by the flight that the system may not know, i.e. the organisms concerned by the GAT/IFR phases executed outside the IFPZ area, for GAT/VFR and OAT. These additional addressees are, as a function of the corresponding phase, given in the following table:

PHASE DE VOL *FLIGHT PHASE*	DESTINATAIRES SUPPLÉMENTAIRES *ADDITIONAL ADDRESSEES*
CAG/IFR en/hors IFPZ *GAT/IFR* *in/outside IFPZ*	Organismes des services de la circulation aérienne générale des FIR et UIR traversées. Aérodromes de destination et de dégagement à destination si ces derniers sont situés hors zone IFPZ. Aérodrome de dégagement car non desservis par l'IFPS. *General air traffic service organisms of FIRs and UIRs crossed.* *Destination aerodromes and alternate designation aerodromes if the latter are located outside the IFPZ area. Alternate aerodrome not served by IFPS.*
CAG/VFR *GAT/VFR*	Organismes civils de la circulation aérienne des FIR traversées. / *Civilian air traffic organisms of FIRs crossed.* Aérodromes de destination et de dégagement à destination. / *Destination aerodromes and alternate destination aerodromes*
CAM *OAT*	Organismes mentionnés précédemment. / *Organisms mentioned above.* Organismes militaires de contrôle en route et de coordination (CDC, CMCC) où s'effectuent les changements IFR/CAM I et CAM I/IFR. / *Military en-route control and coordination organisms (CDC, CMCC) where the IFR/OAT I and OAT I/IFR changes are made.* Aérodromes de destination et de dégagement / *Destination and alternate aerodromes.* Bureau d'information de vol centralisé / *Central flight information office*

Les adresses de ces organismes doivent être incluses après la ligne d'information relative à l'émetteur et immédiatement avant la parenthèse ouverte marquant le début du message.	*The addresses of these organisms must be included after the transmitter information line and immediate before the opening bracket marking the start of message.*
Ex : FF EUCHZMFP EUCBZMFP	*E.g.: FF EUCHZMFP EUCBZMFP*
250920 LFPVZPZX	*250920 LFPVZPZX*
AD ADRESSE 1 ADRESSE 2------ ADRESSE 7	*AD ADRESSE 1 ADRESSE 2------ ADRESSE 7*
AD ADRESSE 8 ------ ADRESSE 10	*AD ADRESSE 8 ------ ADRESSE 10*
(FPL-FAF4421-IM	*(FPL-FAF4421-IM*
-C160/M-S/C	*-C160/M-S/C*
-LFPV1000------ DOF/100518 RMK/MIXED GAT OAT)	*-LFPV1000------ DOF/100518 RMK/MIXED GAT OAT)*

Afin de limiter les erreurs de saisie, les adresses des organismes supplémentaires seront rédigées au même endroit sur le formulaire de plan de vol. De plus, il convient de respecter les règles suivantes :

✈ mettre le sigle AD devant toute ligne comportant des adresses supplémentaires,

✈ mettre au maximum sept adresses supplémentaires par ligne,

✈ chaque adresse doit comporter huit caractères,

✈ regrouper sur une même ligne tous les destinataires militaires français.

In order to limit entry errors, the addresses of additional organisms will be written in the same location of the flight plan form. Furthermore, the following rules must be complied with:

✈ *place the AD symbol before each line containing additional addresses,*

✈ *enter seven additional addresses at most per line,*

✈ *each address must include eight characters,*

✈ *group all the French military addressees on a single line.*

1.10.3.1.7 Rédaction

La rédaction de la partie CAG/IFR doit respecter les normes mise en vigueur suite à l'amendement n°1 de la quinzième édition des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444) modifiée des particularités suivantes :

1.10.3.1.7 Drafting

Drafting of the GAT/IFR part must comply with standards entered into force following amendment No. 1of the fifteenth issue of the Procedures for air navigation services — Air traffic management (PANS-ATM, Doc 4444), modified with the following specific elements:

CASE 7 : IDENTIFICATION DE L'AERONEF	***BOX 7: AIRCRAFT IDENTIFICATION***
Pour les vols en formation, identification de l'aéronef leader uniquement, l'immatriculation des autres aéronefs étant portée en case 18 après RMK/.	*For formation flights, identification of the leader aircraft only, the registration of the other aircraft being entered in box 18 after RMK/.*

CASE 8 : REGLES DE VOL ET TYPE DE VOL	***BOX 8: FLIGHT RULES AND FLIGHT TYPE***
Règles de vol correspondant à la partie du vol effectuée en CAG. (I : IFR, V : VFR, Y : IFR puis VFR, Z : VFR puis IFR)	*Flight rules corresponding to the part of flight executed under GAT. (I: IFR, V: VFR, Y: IFR then VFR, Z: VFR then IFR)*
Vols Mixtes CAM/CAG : - CAM India et/ou CAM T sous contrôle et CAG IFR : inscrire « I » ; - CAM Victor et/ou CAM T non contrôlée et CAG VFR : inscrire « V » ; - CAM India et/ou CAM T sous contrôle ou CAG IFR puis changement de règles de vol : inscrire « Y » ; - CAM Victor et/ou CAM T non contrôlée ou CAG VFR puis changement de règles de vol : inscrire « Z ».	*Mixed OAT/GAT flights:* - *OAT India and/or OAT T controled and GAT IFR: enter "I";* - *OAT Victor and/or OAT T not controled and GAT VFR: enter "V";* - *OAT India and/or OAT T controled or GAT IFR then flight rule changes: enter "Y";* - *OAT Victor and/or OAT T not controled or GAT VFR then flight rule changes: enter "Z".*
Type de vol : inscrire M pour aviation militaire ou X pour autres types de vol n'entrant pas dans les catégories définies ci-dessus. Préciser dans la case 15 le point ou les points où un changement de règles de vol est prévu. Préciser dans la case 18 dans la rubrique RMK/ la mention MIXED GAT OAT ou MIXED OAT GAT selon le cas. Préciser le type de vol après STS dans la case 18, ou lorsqu'il est nécessaire d'indiquer une autre raison pour motiver un traitement particulier de la part des services ATS, indiquer la raison après l'indicateur RMK dans la case 18.	*Flight type: enter M for military aviation or X for other flight types not entering in the categories defined above.* *In box 15, specify the point or points at which a change in flight rules is scheduled.* *In box 18, in section RMK/ enter the indication MIXED GAT OAT or MIXED OAT GAT according to the case.* *Enter the flight type after STS in box 18, or when necessary, enter another reason to motivate special processing on the part of ATS services, enter the reason after RMK in box 18.*

CASE 15 : ROUTE	***BOX 15: ROUTE***
Départ en CAM : Si le vol débute en CAM, ne pas mettre OAT au début de la description de la route.	*Departure under OAT:* *If the flight begins under O AT, do not enter OAT at the start of the route description.*
Changement de type de circulation : Aux points de changement de type de circulation, ajouter :	*Change of traffic type:* *At the traffic type change points, add:*
1)Utilisation des mots clés OAT/GAT aux points de changement de type de circulation sans mention « OAT » ou « GAT » en début de champ route conformément à l'IFPS Users Manual ;	*1)Use of OAT/GAT keywords at traffic type change points without the words "OAT" or "GAT" at the beginning of the route field in accordance with the IFPS Users Manual ;*
2)Route CAG : Description chronologique conformément à l'IFPS USERS MANUAL ;	*2)GAT Route: Chronological description in accordance with the IFPS USERS MANUAL ;*
3)Itinéraire CAM : Description chronologique de la route sous forme de points (sans utilisation de routes) et de tout élément autorisé par l'IFPS Users Manual (notamment le STAY). La mention DCT sera inscrite entre deux points ou entre un point et le point central d'une zone ;	*3)CAM Route: Chronological description of the route in point form (without the use of roads) and any elements allowed by the IFPS Users Manual (including STAY). The DCT shall be entered between two points or between a point and the centre point of an area ;*
4)Pour un passage en CAG/IFR, la vitesse et le niveau, précédés d'une barre oblique, puis le sigle GAT précédé d'un espace ;	*4)for a passage in GAT/IFR, the speed and the level, preceded by a slash, followed by GAT preceded by a space ;*
5)Exemple : passage en IFR à BAKTA puis route vers Espagne : BAKTA/M090F470 GAT DCT BTZ DCT URUNA ;	*5)Example : IFR to BAKTA then route to Spain:* *BAKTA/M090F470 GAT DCT BTZ DCT URUNA;*
6)Pour un passage en CAM non suivi d'une phase de vol en CAG/IFR, le sigle /OAT la vitesse et le niveau de vol suivi de la route.	*6)For a transition to OAT not followed by a phase of flight in GAT/IFR, the symbol /OAT the speed and the flight level followed by the route.*
Exemple : passage en CAM I à SIQOZ vers MAR04 : SIQOZ/OAT M090F345 DCT MAR04.	*Example: transition from OAT type India at SIQOZ to MAR04:* *SIQOZ/OAT M090F345 DCT MAR04.*
Exemples : Mixte CAM/CAG PLN (FPL-FAF6441-IM - RFAL/M-LIOTUV/C - LFBM0845 - M080F285 DCT MGO01 DCT MET01 DCT ADUTO/M080F280 GAT N873 GRONY - EHLW0130 EHGG EHAM - STS/NONRVSM NAV/RNAVX COM/EXM833 DOF/240530 EET/ADUTO0049 EHAA0055 RMK/DIC BELGIUM FRAXX NETHERLANDS FRAXX MIXED OAT GAT NPL01BM)	*Mixed OAT/GAT FPL* *(FPL-FAF6441-IM* *- RFAL/M-LIOTUV/C* *- LFBM0845* *- M080F285 DCT MGO01 DCT MET01 DCT ADUTO/M080F280 GAT N873 GRONY* *- EHLW0130 EHGG EHAM* *- STS/NONRVSM NAV/RNAVX COM/EXM833 DOF/240530 EET/ADUTO0049 EHAA0055* *RMK/DIC BELGIUM FRAXX NETHERLANDS FRAXX MIXED OAT GAT NPL01BM)*

o Mixte CAM/CAG PLN (FPL-FAF5757-IM -K35R/H-SDE1E2GIJ4J5LORTUVWXY/HD1 -LIBF0845 -N0420F300 EKTOL DCT BEGUD DCT MIRSA/N0420F290 DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT N0420F285 DCT MAR04 DCT -LFMI0130 LFML LFMN -PBN/A1B1C1C2D1L1O1S1 DAT/SV DOF/240530 EET/LFFF0048 SIQOZ0058 SEL/KSEH OPR/FAF PER/D RMK/DIC ITALY FRAXX MIXED GAT OAT NPL01MI)	*o Mixed GAT/OAT FPL* *(FPL-FAF5757-IM* *-K35R/H-SDE1E2GIJ4J5LORTUVWXY/HD1* *-LIBF0845* *-N0420F300 EKTOL DCT BEGUD DCT MIRSA/N0420F290 DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT N0420F285 DCT MAR04 DCT* *-LFMI0130 LFML LFMN* *-PBN/A1B1C1C2D1L1O1S1 DAT/SV DOF/240530 EET/LFFF0048 SIQOZ0058 SEL/KSEH OPR/FAF PER/D RMK/DIC ITALY FRAXX MIXED GAT OAT NPL01MI)*

CASE 18 : RENSEIGNEMENTS DIVERS	*BOX 18: MISCELLANEOUS INFORMATION*
Ajouter après RMK/ Tous autres renseignements ou demandes jugés utiles :	*After RMK/, add all the other information or requests judged to be useful:*
- Pour les vols en formation, l'immatriculation des autres aéronefs.	*- For formation flights, the registration of the other aircraft.*
- La mention MIXED GAT OAT ou MIXED OAT GAT selon le cas.	*- The MIXED GAT OAT or MIXED OAT GAT indication, according to the case.*
- La raison du traitement particulier du vol si non prévu après STS.	*- The reason for special processing of the flight if not scheduled after STS.*
- Indicatif radio CAM si différent de l'indicatif CAG.	*- OAT radio call sign if different from the GAT call sign.*
Ajouter après EET/ les coordonnées et la durée cumulative du point de pénétration dans l'espace aérien français lorsqu'un vol en provenance de l'étranger comporte dès ce point une phase de vol CAM I ou V	*After EET/ add the coordinates and cumulated duration of the point of entry into the French airspace when a flight coming from abroad includes, from this point onwards, a OAT I or V flight phase.*

1.10.3.2 VOLS ETRANGERS.

Tout aéronef étranger désirant évoluer en CAM au-dessus du territoire français, devra obligatoirement transmettre son plan de vol au Bureau d'Information des Vols Centralisé (BIVC AFTN : LFXOYXYX)

En cas de vol mixte CAG CAM, celui-ci devra respecter le double adressage du FPL comme défini au paragraphe 1.10.3.1.6 Destinataires - Adressage

Exemple Adressage plan de vol mixte :

FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 xxxxx
AD LFXOYXYX
(FPL-XXXXX-IM
... ...
... ...
... .DOF/..... RMK/MIXED GAT OAT)

1.10.3.2 FOREIGN FLIGHTS.

Foreign aircrafts in OAT above french territory, must mandatorily transmit the flight plan to the Central Flight Information Office (BIVC AFTN : LXOYXYX).

The GAT OAT mixed flight undergoes double addressing of FPL as defined in paragraph 1.10.3.1.6 Addressees - Addressing.

Example of mixed flight plan addressing

FF EUCHZMFP EUCBZMFP
250920 xxxxx
AD LFXOYXYX
(FPL-XXXXX-IM
... ...
... ...
... .DOF/..... RMK/MIXED GAT OAT)

1.10.3.3 LES AUTRES MESSAGES ASSOCIÉS A UN VOL « MIXTE ».

Les autres messages associés à un vol « mixte » sont des messages CAG et/ou CAM selon le la partie du vol concernée.

Leurs caractéristiques répondent aux exigences prescrites par la règlementation civile (RCA3, publications informations aéronautiques, instructions) pour la partie intéressant la CAG et par le chapitre précédent pour la CAM.

1.10.3.3 OTHER MESSAGES ASSOCIATED TO A "MIXED FLIGHT".

The other messages associated to a "mixed" flight are GAT and/or OAT messages depending on the flight phase concerned.

Their characteristics meet the civil aviation requirements (RCA3, aeronautical information publications, instructions) for the part concerning GAT and by the preceding chapter for the OAT.

1.10.4 Le formulaire de dépôt de plan de vol

1.10.4 Fight plan filing form

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'aviation civile

Formulaire de plan de vol / Flight plan form

Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)

cerfa

N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority
<< = FF ➡

DESTINATAIRES / Adressees
<< =

HEURE DE DÉPÔT / Filing time ➡ EXPÉDITEUR / Originator << =

IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of adressees and/or originator

3 TYPE DE MESSAGE / Message type
<< = (FPL

7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification
—

8 RÈGLES DE VOL / Flight rules — TYPE DE VOL / Type of flight << =

9 NOMBRE / Number — TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft — CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category /

10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities
10-a —
10-b / << =

13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location — HEURE / Time << =

15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed — NIVEAU / Level ➡ ROUTE / Route
<< =

16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome —
DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET HR MIN
AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes 1er / 1st 2ème / 2nd ➡ << =

18 RENSEIGNEMENTS DIVERS / Other information —
)<< =

19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ) / Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

AUTONOMIE / Endurance HR MIN — E /
PERSONNES À BORD / Persons on board ➡ P /
RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio UHF VHF ELT / PLB ➡ R / U V E

ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment POLAIRE / Polar DÉSERT / Desert MARITIME / Maritime JUNGLE / Jungle ➡ S / P D M J
GILETS DE SAUVETAGE / Jackets LAMPES / Light FLUORES / Fluores UHF VHF ➡ J / L F U V

CANOTS / Dinghies NOMBRE / Number CAPACITÉ / Capacity COUVERTURE / Cover COULEUR / Colour ➡ D / ➡ ➡ C ➡ << =

COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings A /

REMARQUES / Remarks ➡ N / << =

PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command C /)<< =

DÉPOSÉ PAR / Filed by

ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements

1.10.5 Exemple de plan de vol CAM — *1.10.5 OAT flight plan example*

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'aviation civile

Formulaire de plan de vol / Flight plan form

cerfa

N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority: << = FF

DESTINATAIRES / Adressees: <<

HEURE DE DÉPÔT / Filing time:

EXPÉDITEUR / Originator: <<

IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of adressees and/or originator

3 TYPE DE MESSAGE / Message type: << = (FPL

7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF / Aircraft identification: CNDE45

8 RÈGLES DE VOL / Flight rules: Y — TYPE DE VOL / Type of flight: M <<

9 NOMBRE / Number: 01 — TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft: MIR2 — CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category: / M

10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS / Equipment & capabilities
10-a: S
10-b: / C <<

13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location: LFSO — HEURE / Time: 1300 <<

15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed: N0350 — NIVEAU / Level: F085 — ROUTE / Route:

DCT LUL/N0450A005 VFR STAY1/0045 AVD/M085F225 IFR DCT PCT10/N0300F230
STAY2/0015 PCT10/M085F405 DCT PCT43/M085F195 STAY3/0045 PCT43/M085F225 DCT
PCT10/N0300F230 STAY4/0045 PCT10/M085F245 DCT AVD/N0450A005 VFR NAY <<

16 AÉRODROME DE DESTINATION / Destination aerodrome: LFOA — DURÉE TOTALE ESTIMÉE / Total EET: HR 04 MIN 20 — AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes 1er / 1st: LFBM — 2ème / 2nd: LFMI <<

18 RENSEIGNEMENTS DIVERS / Other information: EUR/OAT REG/CONDE45 DOF/241107 OPR/FAF RMK/OAT

APPROACH APPROACH PROCEDURE NAY LUL PFR APPROACH LFOA 104.01 NPL01SO WORK IN LFTRA10AZ LFTRA10BZ LFTRA10C1Z LFTRA10C2Z LFTRA10C3Z LFTRA43AZ LFTRA43CZ LFTRA43NZ LFTRA43WZ

STAYINFO1/SLOT LA02 AT 1310 SLOT SPARE AT 1315 AND 1320
STAYINFO2/AAR ON SIMONE AXIS WITH VALIANT 36 ARCT 1400
STAYINFO3/WORK IN LFTRA43 FROM 1415 TO 1500
STAYINFO4/AAT ON SIMONE AXIS WITH VALIANT 36 ARCT 1515)<<

19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ) / Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

AUTONOMIE / Endurance: E / HR 03 MIN 15 — PERSONNES À BORD / Persons on board: P / 002 — RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio: R / UHF U — VHF V — RBDA / dlba E

ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment: S / POLAIRE / Polar X — DÉSERT / Desert X — MARITIME / Maritime M — JUNGLE / Jungle J

GILETS DE SAUVETAGE / Jackets: J / LAMPES / Light L — FLUORES / Fluores F — UHF X — VHF X

CANOTS / Dinghies: D / NOMBRE / Number 02 — CAPACITÉ / Capacity 002 — COUVERTURE / Cover C — COULEUR / Colour ORANGE <<

COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings: A / GREEN GREY

REMARQUES / Remarks: N EJECTION SEATS <<

PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command: C / CDT X)<<

DÉPOSÉ PAR / Filed by: CDT X

ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements: applicant's telephone number required

ENR 1.15

Vols à Basse Altitude et cartes 1/500 000 associées
Low-Altitude flights and associated 1:500,000 scale charts

1 VOLS AU-DESSUS DE LA FRANCE

Pour les vols au-dessus du territoire français en temps de paix et à basse altitude, les équipages doivent utiliser les cartes 1/500 000 DIRCAM (1 à 5) à défaut, les cartes LFC (5 et 6 Royaume-Uni).
Voir tableau découpage cartes ci-après.
LES NOTAM DEVRONT ETRE CONSULTÉS ENTRE 2 ÉDITIONS

1 FLIGHTS ABOVE FRANCE

During peace time, for flights above the French territory and at low-altitude, the crews must use DIRCAM 1:500,000 scale charts (1 to 5), or otherwise, LFC charts (United Kingdom 5 and 6).
See the chart breakdown table below.
THE NOTAMs MUST BE CONSULTED BETWEEN 2 ISSUES

2 VOLS AU-DESSUS DES PAYS LIMITROPHES À LA FRANCE

Pour les vols effectués au dessus des pays européens voisins à la France , en temps de paix , les équipages doivent utiliser les cartes LFC référencées en fonction de chaque pays :

2 FLIGHTS ABOVE NEIGHBOURING COUNTRIES OF FRANCE

During peace time, for flights above neighbouring countries of France, the crews must use the LFC charts referenced with respect to each country:

ROYAUME-UNI UNITED KINGDOM	LFC(3, 3A, et 4) de couleur rouge sur la carte ENR 1.15-3 *LFC (3, 3A and 4) coloured red on chart ENR 1.15-3* (cf Section 1 page 1.1-3 para 9B du UK airspace)
BELGIQUE-LUXEMBOURG Belgium-LUXEMBOURG	LFC(1 et 2) de couleur jaune et LFC(4 et 5) de couleur rouge sur la carte *LFC (1 and 2) coloured yellow and LFC (4 and 5) coloured red on chart* ENR 1.15-3 (cf MILAIP BELGIUM RAC 5.41)
ALLEMAGNE GERMANY	LFC (1, 1A et 2) de couleur jaune sur la carte ENR 1.15-3 *LFC (1, 1A and 2) coloured yellow on chart ENR 1.15-3* (cf GEN 3.2-3 MILAIP GERMANY / ENR 1.15-1 MILAIP GERMANY)
SUISSE SWITZERLAND	carte 1/500 000 OACI 2253B de couleur grise sur la carte ENR 1.15-3 *chart to 1:500,000 scale ICAO 2253B coloured grey on chart ENR 1.15-3* (cf MANUEL VFR SUISSE)
ITALIE ITALY	LFC(F1 à F7) de couleur verte sur la carte ENR 1.15-3 *LFC (F1 to F7) coloured green on chart ENR 1.15-3* (cf AIP Italie page GEN 3.2-5 du 20/01/04 & Carta di Navigazione BBQ 1/500 000 du 01/11/2001)
ESPAGNE SPAIN	LFC's de couleur bleue sur la carte ENR 1.15-3 *LFC's coloured blue on chart ENR 1.15-3* (AIP Espagne page GEN 3.2-21 du 17/03/01)

LES NOTAM DEVRONT ETRE CONSULTÉS ENTRE 2 ÉDITIONS

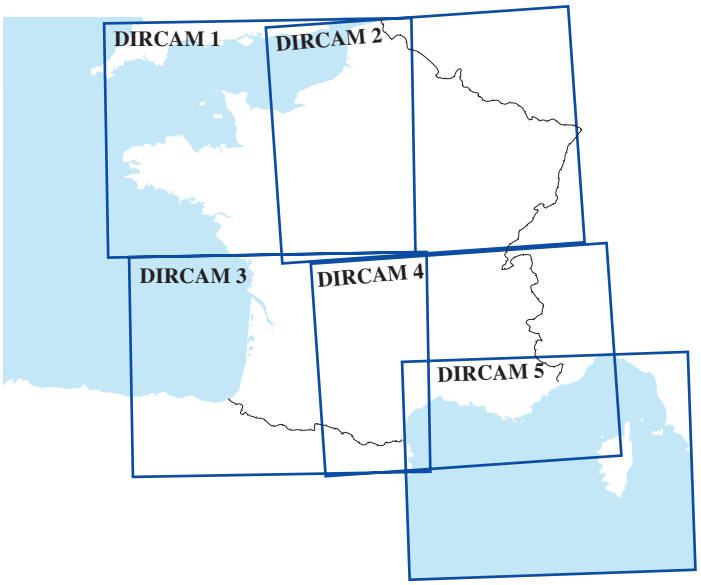
THE NOTAMs MUST BE CONSULTED BETWEEN 2 ISSUES

NB : toutes les cartes France et étrangères sont disponibles auprès de l'Etablissement Géographique Interarmées (EGI) de Creil.

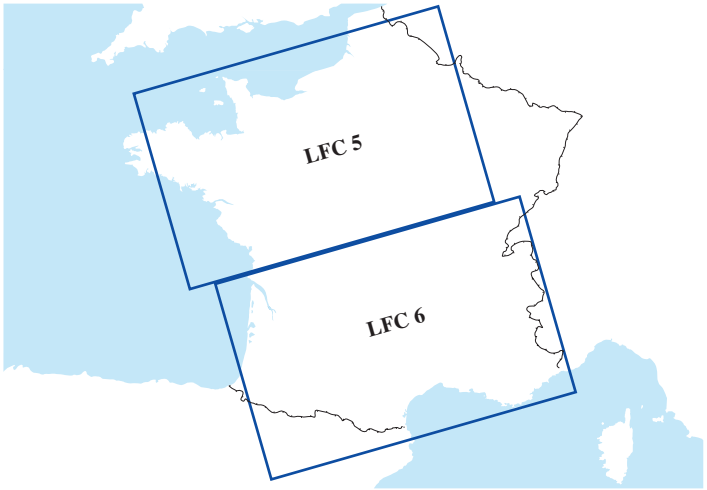
NB: all the France and foreign charts are available from EGI (Geographical joint services establishment) at Creil.

CARTES 1/500 000 A UTILISER AU-DESSUS DE LA FRANCE
CHARTS 1:500,000 TO BE USED FOR FLIGHTS ABOVE FRANCE

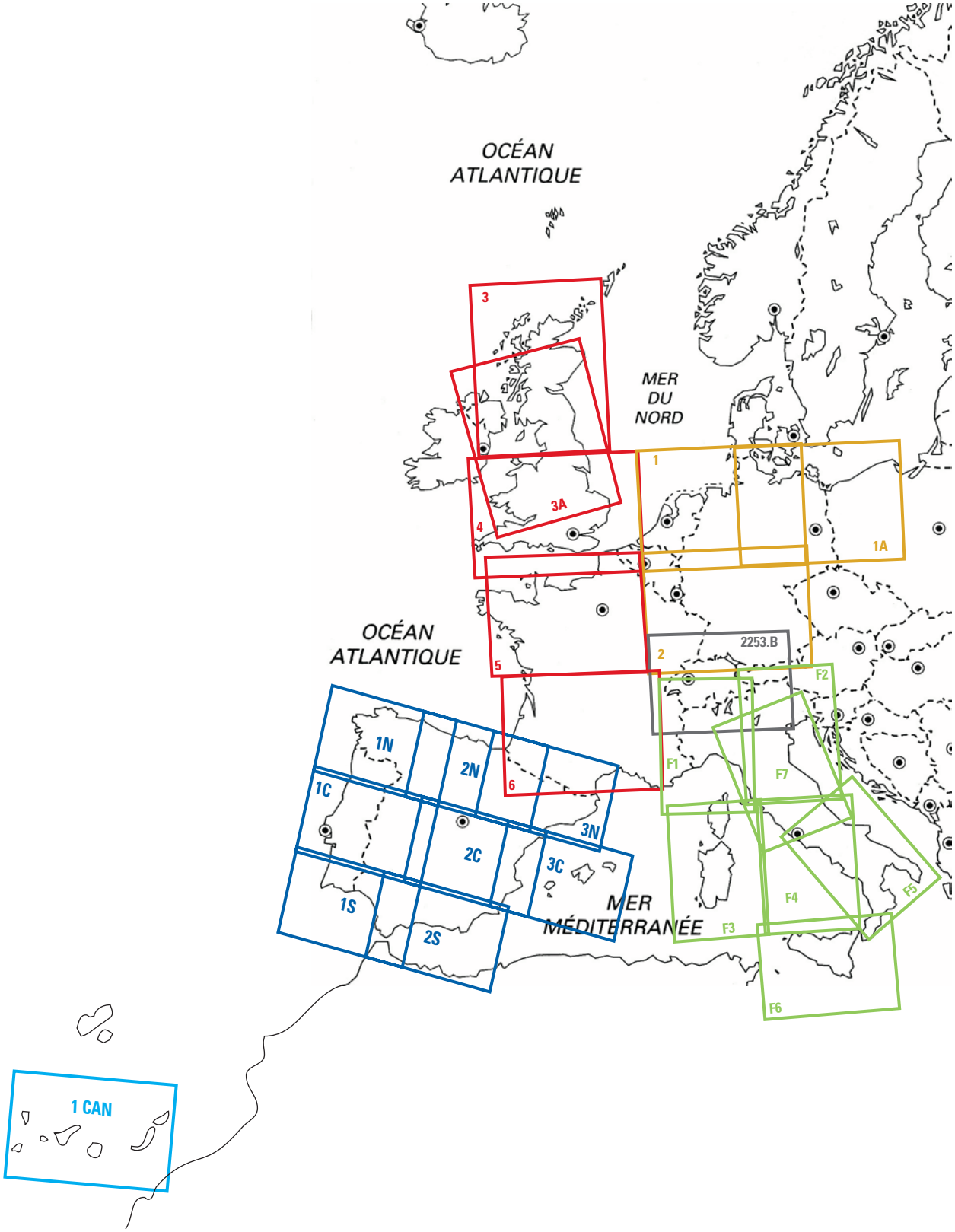
1/500 000 DIRCAM 1 à 5 FRANCE



(à défaut) 1/500 000 LFC 5 et 6 (Royaume-Uni)



CARTES 1/500 000 A UTILISER AU-DESSUS DES PAYS LIMITROPHES A LA FRANCE
CHARTS 1:500,000 TO BE USED FOR FLIGHTS ABOVE NEIGHBOURING COUNTRIES OF FRANCE



ENR 1.16
Transferts CAM <-> CAG
OAT <-> GAT transfers

ENR 1.16.1

Transferts CAM <-> CAG dans la zone de responsabilité du CRNA de Bordeaux
OAT <-> GAT transfers in Bordeaux ACC area of responsibility

1. Vols sans utilisation (arrivée ou départ) d'un terrain de la FIR Bordeaux

1. Flights without use (arrival or departure) of an airfield in the Bordeaux FIR

1.1 Transferts CAM -> CAG dans l'UIR Bordeaux

Les transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAG définis dans le tableau ci-dessous (2ème colonne).
Un itinéraire CAG prédéfini et obligatoire sera ensuite suivi (3ème colonne) par l'aéronef transféré jusqu'au dernier point identifié de cette route (4ème colonne) au-delà duquel les évolutions se feront conformément au plan de vol déposé ou selon les clairances délivrées par le CRNA.

1.1 *OAT -> GAT transfers in Bordeaux UIR*

Transfers shall be made to the GAT transfer points defined in the table below (2nd column).
A predefined and mandatory GAT route will then be followed (3rd column) by the transferred aircraft until the last identified point of this route (4th column) beyond which evolutions will be made in accordance with the filed flight plan or according to the clearances issued by the ACC

TRANSFERTS CAM -> CAG EN UIR BORDEAUX A COMPTER DU 02/12/2021

PARTIE CAM/ OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG/ GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'TINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM/OAT	LERGI	LERGI/GAT DCT UVELI DCT CNA DCT GALOF	GALOF
		LERGI/GAT DCT UVELI DCT CNA DCT MANAK	MANAK
		LERGI/GAT DCT UVELI DCT CNA DCT TUPAR	TUPAR
		LERGI/GAT DCT FOUCO DCT POI DCT PEPAX	PEPAX
		LERGI/GAT DCT FOUCO DCT ADABI DCT BOKNO	BOKNO
		LERGI/GAT DCT TUDRA DCT BEVOL	BEVOL
		LERGI/GAT DCT BEBIX DCT GUERE DCT KUKOR DCT ENUPA	ENUPA
		LERGI/GAT DCT BEBIX DCT VALKU DCT ADEKA DCT TIS	TIS
		LERGI/GAT DCT SECHE DCT AGN DCT LATEK	LATEK
		LERGI/GAT DCT SECHE DCT AGN DCT MAQAB DCT TIVLI	TIVLI
		LERGI/GAT DCT SECHE DCT AGN DCT ANETO	ANETO
		LERGI/GAT DCT SECHE DCT AGN DCT TOU DCT LOMRA DCT ROCAN DCT PUMAL	PUMAL
		LERGI/GAT DCT SECHE DCT AGN DCT TOU DCT LOMRA DCT ROCAN DCT IBRAP	IBRAP
		LERGI/GAT DCT SECHE DCT AGN DCT TOU DCT LOMRA DCT ROCAN DCT GEANT	GEANT
		LERGI/GAT DCT SECHE DCT NARAK DCT DITEV DCT MEN DCT NINUN	NINUN
		LERGI/GAT DCT SECHE DCT SOVET DCT FJR	FJR
	BAKTA	BAKTA/GAT DCT BTZ DCT URUNA	URUNA
		BAKTA/GAT DCT BTZ DCT NETUK	NETUK
	SURUD	SURUD/GAT DCT TOU DCT GAI DCT MEN DCT NINUN	NINUN
		SURUD/GAT DCT TOU DCT GAI DCT DEGOL DCT FJR	FJR
	EQLIQ	EQLIQ/GAT DCT DEGOL DCT PPG DCT ALBER	ALBER
		EQLIQ/GAT DCT DEGOL DCT PPG DCT KANIG	KANIG
	ECKAP	ECKAP/GAT DCT BEBIX DCT GUERE DCT KUKOR DCT ENUPA	ENUPA
		ECKAP/GAT DCT LMG DCT FOUCO DCT POI DCT PEPAX	PEPAX
		ECKAP/GAT DCT LMG DCT FOUCO DCT ADABI DCT BOKNO	BOKNO
		ECKAP/GAT DCT LMG DCT FOUCO DCT MANAK	MANAK
		ECKAP/GAT DCT LMG DCT CNA DCT GALOF	GALOF
	VELIR	VELIR/GAT DCT LERGA DCT LIQID	LIQID
		VELIR/GAT DCT LERGA DCT TOZOT	TOZOT
		VELIR/GAT DCT MINSO DCT DEGOL DCT PPG DCT ALBER	ALBER
		VELIR/GAT DCT MINSO DCT DEGOL DCT PPG DCT KANIG	KANIG

1.2 Transferts CAG -> CAM dans l'UIR Bordeaux

Ces transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAG/CAM définis dans le tableau ci-dessous (3ème colonne). Préalablement à ce transfert en CAM, un itinéraire CAG prédéfini et obligatoire aura été suivi jusqu'au dernier point identifié de cette route (3ème colonne) au-delà duquel les évolutions se feront conformément au plan de vol CAM déposé ou selon les clairances délivrées par l'organisme de contrôle de la CAM.

1.2 GAT -> OAT transfers in Bordeaux UIR

These transfers must be carried out at the OAT transfer points defined in the table below (3rd column).
Prior to this transfer to OAT, a predefined and mandatory GAT route will have to be flown to this transfer point beyond which evolutions will be made in accordance with the filed OAT flight plan or in accordance with the clearances given by the OAT control unit

TRANSFERTS CAG -> CAM EN UIR BORDEAUX A COMPTER DU 02/12/2021			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM/ OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM/ OAT PART
TUPAR	TUPAR DCT CNA DCT UVELI DCT MIRBA/OAT	MIRBA	CAM/OAT
GALOF	GALOF DCT CNA DCT UVELI DCT MIRBA/OAT		
AGOPA	AGOPA DCT ARKIP DCT ARMAL DCT ARTAX DCT BEBIX DCT LMG DCT MIRBA/OAT		
DISAK	DISAK DCT DIRMO DCT ARTAX DCT BEBIX DCT LMG DCT MIRBA/OAT		
SOPIL	SOPIL DCT BALAN DCT LMG DCT MIRBA/OAT		
GALOF	GALOF DCT CNA DCT LMG DCT ECKAP/OAT	ECKAP	
SOPIL	SOPIL DCT BALAN DCT LMG DCT ECKAP/OAT		
URUNA	URUNA DCT BTZ DCT VAVIX DCT OSMOB DCT UVELI DCT LMG DCT ECKAP/OAT		
TUPAR	TUPAR DCT DIDRU DCT ECKAP/OAT		
DISAK	DISAK DCT DIRMO DCT ETAMO DCT GERVA/OAT	GERVA	
ERIXU	ERIXU DCT ETAMO DCT GERVA/OAT		
KETEX	KETEX DCT KOTIS DCT KUKOR DCT UTUVA DCT NAKET/OAT	NAKET	
LATRA	LATRA DCT LAMUT DCT UTUVA DCT NAKET/OAT		
NOQAS	NOQAS DCT LERGA DCT VELIR/OAT	VELIR	
REPSI	REPSI DCT LERGA DCT MINSO DCT NARAK DCT SOTAK/OAT	SOTAK	
ESIDA	ESIDA DCT LERGA DCT MINSO DCT NARAK DCT SOTAK/OAT		
REPSI	REPSI DCT LERGA DCT LOBMO/OAT	LOBMO	
ESIDA	ESIDA DCT LERGA DCT LOBMO/OAT		
FJR	FJR DCT GAI DCT LACOU DCT KOLIS/OAT	KOLIS	
OLOXO	OLOXO DCT OKABI DCT BUROX/OAT	BUROX	
RUTIP	RUTIP DCT OKABI DCT BUROX/OAT		
TOPTU	TOPTU DCT GONUP DCT BUROX/OAT		
URUNA	URUNA DCT BTZ DCT DIRAX/OAT	DIRAX	

2. Vols avec utilisation (arrivée ou départ) d'un terrain de la FIR Bordeaux ou à proximité

Pour les vols au départ ou à destination d'un terrain de la FIR Sud-Ouest, la planification d'un tronçon CAG en UIR Bordeaux impose le transfert CAM <-> CAG dans l'UIR Bordeaux.

Pour des raisons techniques, les vols au départ ou à destination des terrains d'Avord ou d'Istres et effectuant des phases de vols en CAG dans l'UIR Bordeaux sont également concernés par les présentes dispositions.

Les tronçons CAG planifiables par ces vols dans les espaces de Bordeaux sont décrits ci-après.

2. Flights with use (arrival or departure) of an airfield in the Bordeaux FIR or near

For flights departing or arriving on an airfield of the South Western FIR, the planning of a GAT track in the Bordeaux UIR requires the OAT <-> GAT handover in the Bordeaux UIR.

For technical reasons, the flights inbound or outbound Avord or Istres airfields with a part of the flight planned under GAT rules in the Bordeaux UIR have also to follow the present guidances.

The GAT tracks that can be used in the airspaces of Bordeaux are described below.

2.1 Départs CAG -> CAM

2.1 GAT -> OAT departures

	DEPARTS CAG (avec une phase de vol en UIR) -> CAM/ GAT (with a part of the fly in UIR) -> OAT DEPARTURES			
	POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM/ OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM/ OAT PART
LFBM	ENSAC	ENSAC VAVIX DCT DIRAX/OAT	DIRAX	CAM/OAT
	AUCHE	AUCHE DCT BUROX/OAT	BUROX	
LFBG	VELIN	VELIN DCT MIRBA/OAT	MIRBA	
LFBD	CNA	CNA DCT MANAK/OAT	MANAK	
	SAU	SAU DCT SECHE DCT SOVET DCT FJR/OAT	FJR	
LFBO	LACOU	LACOU DCT CHALA DCT CNA DCT MANAK/OAT	MANAK	
	AMOLO	AMOLO DCT DEGOL DCT FJR/OAT	FJR	
LFOA	ETAMO	ETAMO DCT GUERE DCT ECKAP/OAT	ECKAP	
		ETAMO DCT GERVA/OAT	GERVA	
LFMI	FJR	FJR DCT GAI DCT LACOU DCT KOLIS/OAT	KOLIS	

2.2 Départs CAM -> CAG

2.2 OAT -> GAT departures

	DEPARTS CAM -> CAG (avec une phase de vol en UIR)/ OAT -> GAT (with a part of the fly in UIR) DEPARTURES			
	PARTIE CAM/ OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG/ GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
LFBD	CAM/OAT	KOLIS	KOLIS/GAT DCT LACOU DCT GAI DCT DEGOL DCT FJR	FJR

2.3 Arrivées CAG -> CAM

2.3 GAT -> OAT Arrivals

	ARRIVEES CAG (avec une phase de vol en UIR) -> CAM/ GAT (with a part of the fly in UIR) -> OAT ARRIVALS			
	POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM/ OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM/ OAT PART
LFBM	GALOF	GALOF DCT CNA DCT UVELI DCT MIRBA/OAT	MIRBA	CAM/OAT
	TUPAR	TUPAR DCT CNA DCT UVELI DCT MIRBA/OAT		
	SOPIL	SOPIL DCT BALAN DCT LMG DCT MIRBA/OAT		
	AGOPA	AGOPA DCT ARKIP DCT ARMAL DCT ARTAX DCT BEBIX DCT LMG DCT MIRBA/OAT		
LFBG	DISAK	DISAK DCT DIRMO DCT ARTAX DCT BEBIX DCT LMG DCT MIRBA/OAT		
LFBC	URUNA	URUNA DCT BTZ DCT DIRAX/OAT	DIRAX	
	REPSI	REPSI DCT LERGA DCT MINSO DCT NARAK DCT SOTAK/OAT	SOTAK	
	ESIDA	ESIDA DCT LERGA DCT MINSO DCT NARAK DCT SOTAK/OAT		
	FJR	FJR DCT GAI DCT LACOU DCT KOLIS/OAT	KOLIS	
	TOPTU	TOPTU DCT GONUP DCT BUROX/OAT	BUROX	
LFOA	GALOF	GALOF DCT CNA DCT LMG DCT ECKAP/OAT	ECKAP	
	TUPAR	TUPAR DCT DIDRU DCT ECKAP/OAT		
	SOPIL	SOPIL DCT BALAN DCT LMG DCT ECKAP/OAT		
	URUNA	URUNA DCT BTZ DCT VAVIX DCT OSMOB DCT UVELI DCT LMG DCT ECKAP/OAT		

2.4 Arrivées CAM -> CAG / *2.4 OAT -> GAT Arrivals*

	ARRIVEES CAM -> CAG (avec une phase de vol en UIR)/ OAT -> GAT (with a part of the fly in UIR) ARRIVALS			
	PARTIE CAM/ OAT PART	**POINT DE TRANSFERT CAG/ GAT TRANSFER POINT**	**ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE**	**POINT DE FIN D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE**
LFBM	CAM/OAT	LERGI	LERGI/GAT DCT UVELI DCT SAU	SAU
		SURUD	SURUD/GAT DCT AGN	AGN
LFBG		LERGI	LERGI/GAT DCT VELIN	VELIN
LFBD		TUPAR	TUPAR/GAT DCT CNA	CNA
		FJR	FJR/GAT DCT GAI DCT SECHE DCT MIRBA	MIRBA
LFBO		TUPAR	TUPAR/GAT DCT CNA DCT UVELI DCT SECHE	SECHE
		FJR	FJR/GAT DCT AFRIC	AFRIC
LFOA		LERGI	LERGI/GAT DCT GUERE	GUERE
LFMI		KOLIS	KOLIS/GAT DCT LACOU DCT GAI DCT DEGOL DCT FJR	FJR
		EQLIQ	EQLIQ/GAT DCT FJR	

ENR 1.16.2

Transferts CAM <-> CAG dans la zone de responsabilité du CRNA de Brest
OAT <-> GAT transfers in Brest ACC area of responsibility

Les modalités suivantes ne concernent que l'espace aérien supérieur.

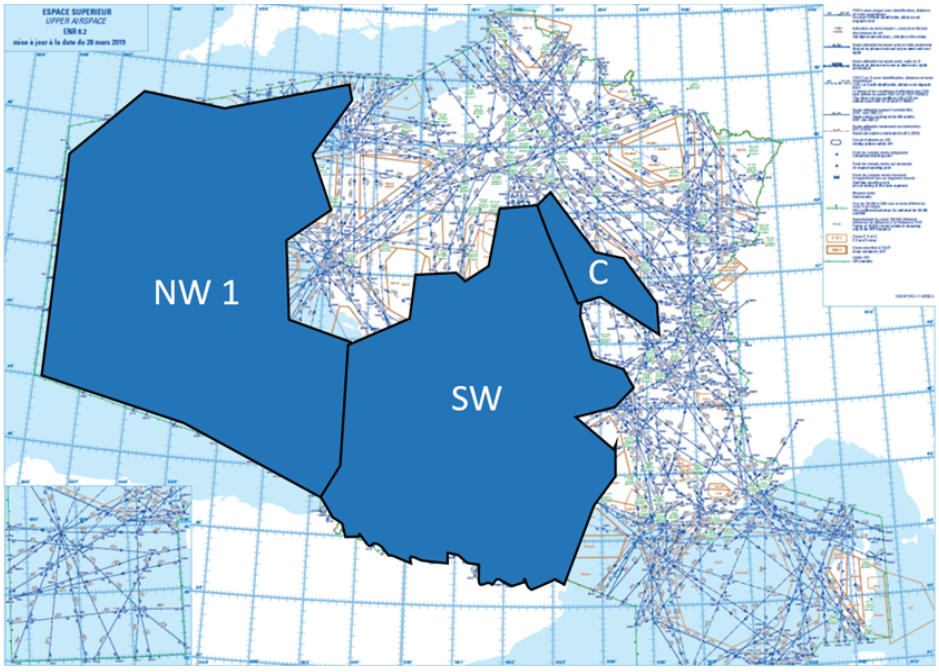
1 Déploiement progressif du FRA dans l'UIR Brest

En raison du déploiement progressif du FRA en France, ancien et nouveau systèmes de route vont cohabiter pendant plusieurs années selon les CRNAs (entre 3 et 5 ans).
Il est à noter que le déploiement du FRA ne concerne à ce stade que l'espace aérien supérieur.
Par conséquent le système actuel basé sur l'emploi de routes conventionnelles restera inchangé sous le FL 195.
Initialement, le FRA sera exclusivement déployé dans la partie ouest de la zone de responsabilité du CRNA de Brest à partir du 02 décembre 2021
(zone NW1 sur la carte ci-dessous).
Le reste des espaces de Brest basculera progressivement en FRA à compter de décembre 2022.
Dans les portions d'espaces non concernées par la mise en place du FRA, les itinéraires existants entre points de navigation seront conservés.
En conséquence, certaines trajectoires mentionnées dans cette circulaire comportent des tronçons FRA et des tronçons non FRA.

The following arrangements are for upper airspace only.

1 Progressive deployment of FRA in Brest UIR

Due to the progressive deployment of FRA in France, old and new systems will coexist for several years depending on the ACCs (between 3 and 5 years).
It should be noted that the deployment of FRA only concerns upper airspace at this stage and that consequently the current system based on the use of conventional routes will remain unchanged below FL 195.
FRA will initially only be deployed in the western part of Brest ACC area of responsibility on December 2nd 2021 (NW1 area on the map below).
The rest of Brest area of responsibility will be progressively affected from December 2022.
Consequently, existing routes between navigation points will still be maintained in the parts of the area not affected by the implementation of the FRA.
Some of the routes mentioned in this circular will therefore have both FRA and non-FRA sections.



Déploiement du FRA en UIR France le 02/12/2021
Deployment of FRA in French UIR on December 2nd 2021

Les modalités suivantes concernent l'intégralité de l'UIR Brest, qu'il s'agisse ou non d'une portion d'espace basculant dans le FRA le 02/12/2021.

To ease further FRA implementation within entire Brest ACC area of responsibility the following arrangements will apply to the whole Brest UIR from December 2nd 2021, regardless of whether or not the airspace has been transferred into a FRA system.

2. Transferts CAM →CAG dans l'UIR Brest

Les transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAG définis dans le tableau ci-dessous (2ème colonne).
Un itinéraire CAG prédéfini et obligatoire sera ensuite suivi (3ème colonne) par l'aéronef transféré jusqu'au dernier point identifié de cette route (4ème colonne) au-delà duquel les évolutions se feront conformément au plan de vol déposé ou selon les clairances délivrées par le CRNA.

2. OAT → GAT transfers in Brest UIR

Transfers shall be made to the GAT transfer points defined in the table below (2nd column).
A predefined and mandatory GAT route will then be followed (3rd column) by the transferred aircraft until the last identified point of this route (4th column) beyond which evolutions will be made in accordance with the filed flight plan or according to the clearances issued by the ACC.

TRANSFERTS CAM -> CAG EN UIR BREST A COMPTER DU 02/12/2021			
PARTIE CAM/ OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG/ GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'TINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM/OAT	ILECO	ILECO/GAT DCT OTOFE UN491 UPALO UN491 EKRAS UN491 GALBO	GALBO
		ILECO/GAT DCT OTOFE UN491 UPALO UN585 EKRAS UN585 INGOR	INGOR
	AKEMO	AKEMO/GAT UN471 NTS UN741 ANG	ANG
	TOFLO	TOFLO/GAT DCT FEJAC UN585 UPALO UN585 EKRAS UN491 GALBO	GALBO
		TOFLO/GAT DCT KORER UM616 TERPO UM616 TUPAR	TUPAR
	ITAFI	ITAFI/GAT DCT AZFIC UN741 ERIGA UN741 NTS UN741 ANG	ANG
		ITAFI/GAT DCT FEJAC UN585 UPALO UN585 EKRAS UN491 GALBO	GALBO
		ITAFI/GAT DCT AZFIC UN741 ERIGA UN741 MOKOR UN873 ARDOD UN873 OBATO	OBATO
		ITAFI/GAT DCT GALOF	GALOF
	CUDOF	CUDOF/GAT DCT YURZI UL14 TEPRA UN873 MOKOR UN741 NTS UN 741 ANG	ANG
		CUDOF/GAT DCT YURZI UL14 TEPRA UN873 MOKOR UN873 ARDOD UN873 OBATO	OBATO
		CUDOF/GAT DCT GALOF	GALOF
	KORER	KORER/GAT UM616 TERPO UM616 TUPAR	TUPAR
	RATUF	RATUF/GAT DCT GALOF	GALOF

Note : en raison du déploiement partiel du FRA dans l'UIR Brest, les trajectoires décrites dans le tableau ci-dessus comportent des tronçons FRA et non-FRA.

Note: as FRA is only partially implemented in Brest UIR, some of the routes mentioned in the table above have still both FRA and non-FRA sections.

- Points de transferts CAM →CAG pour réaliser une arrivée en CAG à Landivisiau (LFRJ) :

- *OAT→ GAT transfer points to be used for a GAT arrival in Landivisiau (LFRJ) :*

TRANSFERTS CAM -> CAG EN UIR BREST A COMPTER DU 02/12/2021 ARRIVEES LFRJ			
PARTIE CAM/ OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG/ GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'TINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM/OAT	TOFLO	TOFLO/GAT DCT QPR DCT LFRJ	LFRJ
	FEJAC	FEJAC/GAT DCT BADUR T120 ANLEV DCT LFRJ	
	ILECO	ILECO/GAT DCT NOKVI DCT LFRJ	
	ITAFI	ITAFI/GAT DCT QPR DCT LFRJ	
	MANAK	MANAK/GAT UT183 TIRAV UY110 DIXAD UN490 TERPO UM616 KORER DCT ARE DCT LFRJ	

Note : en raison du déploiement partiel du FRA dans l'UIR Brest, les trajectoires décrites dans le tableau ci-dessus comportent des tronçons FRA et non-FRA.

Note: as FRA is only partially implemented in Brest UIR, some of the routes mentioned in the table above have still both FRA and non-FRA sections.

• Points de transferts CAM → CAG pour réaliser une arrivée en CAG à Lorient Lann-Bihoué (LFRH) :

• *OAT → GAT transfer points to be used for a GAT arrival in Lorient Lann-Bihoué (LFRH)*

TRANSFERTS CAM -> CAG EN UIR BREST A COMPTER DU 02/12/2021 ARRIVEES LFRH			
PARTIE CAM/ OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG/ GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'TINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM/OAT	TOFLO	TOFLO/GAT DCT QPR DCT LFRH	LFRH
	FEJAC	FEJAC/GAT DCT ARE DCT LFRH	
	ITAFI	KOLEK/GAT DCT QPR DCT LFRH	
	RATUF	RATUF/GAT DCT IDRIK DCT LFRH	
	ILECO	ILECO/GAT DCT ARE DCT LFRH	
	MANAK	MANAK/GAT UT183 TIRAV UY110 DIXAD UY110 NTS H34 BAGAD LFRH	

Note : en raison du déploiement partiel du FRA dans l'UIR Brest, les trajectoires décrites dans le tableau ci-dessus comportent des tronçons FRA et non-FRA.

Note: as FRA is only partially implemented in Brest UIR, some of the routes mentioned in the table above have still both FRA and non-FRA sections.

3. Transferts CAG→ CAM dans l'UIR Brest

Ces transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAG/CAM définis dans le tableau ci-dessous (3ème colonne). Préalablement à ce transfert en CAM, un itinéraire CAG prédéfini et obligatoire aura été suivi jusqu'au dernier point identifié de cette route (3ème colonne) au-delà duquel les évolutions se feront conformément au plan de vol CAM déposé ou selon les clairances délivrées par l'organisme de contrôle de la CAM.

3. GAT→OAT transfers in Brest UIR

These transfers must be carried out at the OAT transfer points defined in the table below (3rd column).
Prior to this transfer to OAT, a predefined and mandatory GAT route will have to be flown to this transfer point beyond which evolutions will be made in accordance with the filed OAT flight plan or in accordance with the clearances given by the OAT control unit.

TRANSFERTS CAG -> CAM EN UIR BORDEAUX A COMPTER DU 02/12/2021			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM/ OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM/ OAT PART
ARGED	ARGED UT494 EKRAS UN585 UPALO UN585 FEJAC DCT TOFLO/OAT	TOFLO	CAM/OAT
	ARGED UT494 EKRAS UN585 UPALO UN585 FEJAC DCT ITAFI/OAT	ITAFI	
	ARGED UT494 EKRAS UN585 UPALO UN491 OTOFE DCT ILECO/OAT	ILECO	
	ARGED UT494 EKRAS/OAT	EKRAS	
GALBO	GALBO UN491 EKRAS UN585 UPALO UN585 FEJAC DCT TOFLO/OAT	TOFLO	
	GALBO UN491 EKRAS UN585 UPALO UN585 FEJAC DCT ITAFI/OAT	ITAFI	
	GALBO UN491 EKRAS UN585 UPALO UN491 OTOFE DCT ILECO/OAT	ILECO	
	GALBO UN491 EKRAS/OAT	EKRAS	
DIDAK	DIDAK UN872 ERIGA UN741 AZFIC DCT ITAFI/OAT	ITAFI	
	DIDAK UN872 ERIGA UZ218 FUJTI DCT CUDOF/OAT	CUDOF	
	DIDAK UN872 TERPO UN461 AKEMO/OAT	AKEMO	
	DIDAK UN872 KURIS/OAT	KURIS	
PEPON	PEPON UT176 TERPO UN872 ERIGA UN741 AZFIC DCT ITAFI/OAT	ITAFI	
	PEPON UT176 TERPO UN872 ERIGA UZ218 FUJTI DCT CUDOF/OAT	CUDOF	
	PEPON UT176 TERPO UN461 AKEMO/OAT	AKEMO	
	PEPON UT176 KURIS/OAT	KURIS	
MANAK	MANAK UT183 TIRAV UY110 DIXAD UN490 TERPO UM616 KORER DCT TOFLO/OAT	TOFLO	
	MANAK UT183 TIRAV UY110 DIXAD UN490 TERPO UM616 KORER/OAT	KORER	
GALOF	GALOF DCT CUDOF/OAT	CUDOF	
	GALOF DCT RATUF/OAT	RATUF	
	GALOF DCT ITAFI/OAT	ITAFI	

Note : en raison du déploiement partiel du FRA dans l'UIR Brest, les trajectoires décrites dans le tableau ci-dessus comportent des tronçons FRA et non-FRA.

Note: as FRA is only partially implemented in Brest UIR, some of the routes mentioned in the table above have still both FRA and non-FRA sections.

• Points de transferts CAG → CAM pour réaliser un départ en CAG depuis Landivisiau (LFRJ) :

• *GAT → OAT transfer points to be used for a GAT departure from Landivisiau (LFRJ)*

TRANSFERTS CAG -> CAM EN UIR BREST A COMPTER DU 02/12/2021 DEPARTS LFRJ			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM/ OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM/ OAT PART
LFRJ	LFRJ DCT NORBU DCT ILECO/OAT	ILECO	CAM/OAT
	LFRJ DCT QPR DCT IDRIK DCT ADSET/OAT	ADSET	
	LFRJ DCT QPR DCT TOFLO/OAT	TOFLO	
	LFRJ DCT ROSPO DCT KORER UM616 TERPO UM616 TUPAR/OAT	TUPAR	
	LFRJ DCT SOMEN DCT JSY/OAT	JSY	
	LFRJ DCT SOMEN DCT OTOFE/OAT	OTOFE	
	LFRJ DCT QPR DCT ITAFI/OAT	ITAFI	

Note : en raison du déploiement partiel du FRA dans l'UIR Brest, les trajectoires décrites dans le tableau ci-dessus comportent des tronçons FRA et non-FRA.

Note: as FRA is only partially implemented in Brest UIR, some of the routes mentioned in the table above have still both FRA and non-FRA sections.

• Points de transferts CAG → CAM pour réaliser un départ en CAG depuis Lorient Lann-Bihoué (LFRH) :

• *GAT → OAT transfer points to be used for a GAT departure from Lorient Lann-Bihoué (LFRH)*

TRANSFERTS CAG -> CAM EN UIR BREST A COMPTER DU 02/12/2021 DEPARTS LFRH			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG/ GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM/ OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM/ OAT PART
LFRH	LFRH DCT ARE DCT ILECO/OAT	ILECO	CAM/OAT
	LFRH DCT ARE DCT FEJAC/OAT	FEJAC	
	LFRH DCT IDRIK DCT RATUF/OAT	RATUF	
	LFRH DCT LENSU DCT FIFUC/OAT	FIFUC	
	LFRH DCT QPR DCT TOFLO/OAT	TOFLO	
	LFRH DCT QPR DCT ITAFI/OAT	ITAFI	
	LFRH DCT BAGAD H34 NTS UM616 TUPAR/OAT	TUPAR	

Note : en raison du déploiement partiel du FRA dans l'UIR Brest, les trajectoires décrites dans le tableau ci-dessus comportent des tronçons FRA et non-FRA.

Note: as FRA is only partially implemented in Brest UIR, some of the routes mentioned in the table above have still both FRA and non-FRA sections.

4. Cas particulier des EPT CAG

Les points suivants devront être utilisés pour la rejointe d'EPT CAG :

- CUDOF : FR08, FR09
- RATUF : FR11E, FR14
- ITAFI : FR11W, FR14, FR15
- TOFLO : FR12
- ILECO : FR12

Les plans de vols CAG à déposer pour un transfert CAM – EPT CAG – CAM seront les suivants :

- […] CUDOF GAT STAYx/hhmm CUDOF OAT […]
- […] RATUF GAT STAYx/hhmm RATUF OAT […]
- […] ITAFI GAT STAYx/hhmm ITAFI OAT […]
- […] TOFLO GAT STAYx/hhmm TOFLO OAT […]
- […] ILECO GAT STAYx/hhmm ILECO OAT […]

Nota : x correspond au numéro d'ordre de l'utilisation de la fonction STAY dans le plan de vol.
Ainsi, en cas d'utilisation multiple, il faudra utiliser STAY1/hhmm, STAY2/hhmm, etc…

4. Specific case of GAT EPT

The following points should be used to join GAT EPT:

- *CUDOF : FR08, FR09*
- *RATUF : FR11E, FR14*
- *ITAFI : FR11W, FR14, FR15*
- *TOFLO : FR12*
- *ILECO : FR12*

The GAT flight plans to be filed for an OAT – GAT EPT - OAT transfer will be the following:

- *[…] CUDOF GAT STAYx/hhmm CUDOF OAT […]*
- *[…] RATUF GAT STAYx/hhmm RATUF OAT […]*
- *[…] ITAFI GAT STAYx/hhmm ITAFI OAT […]*
- *[…] TOFLO GAT STAYx/hhmm TOFLO OAT […]*
- *[…] ILECO GAT STAYx/hhmm ILECO OAT […]*

Note: x is the sequence number of the STAY function in the flight plan.
Thus, in the case of multiple use, STAY1/hhmm, STAY2/hhmm, etc. should be used.

ENR 1.16.3

Transferts CAM <-> CAG dans la zone de responsabilité du CRNA de Paris
OAT <-> GAT transfers in Paris ACC area of responsibility

Les modalités suivantes ne concernent que l'espace aérien supérieur.

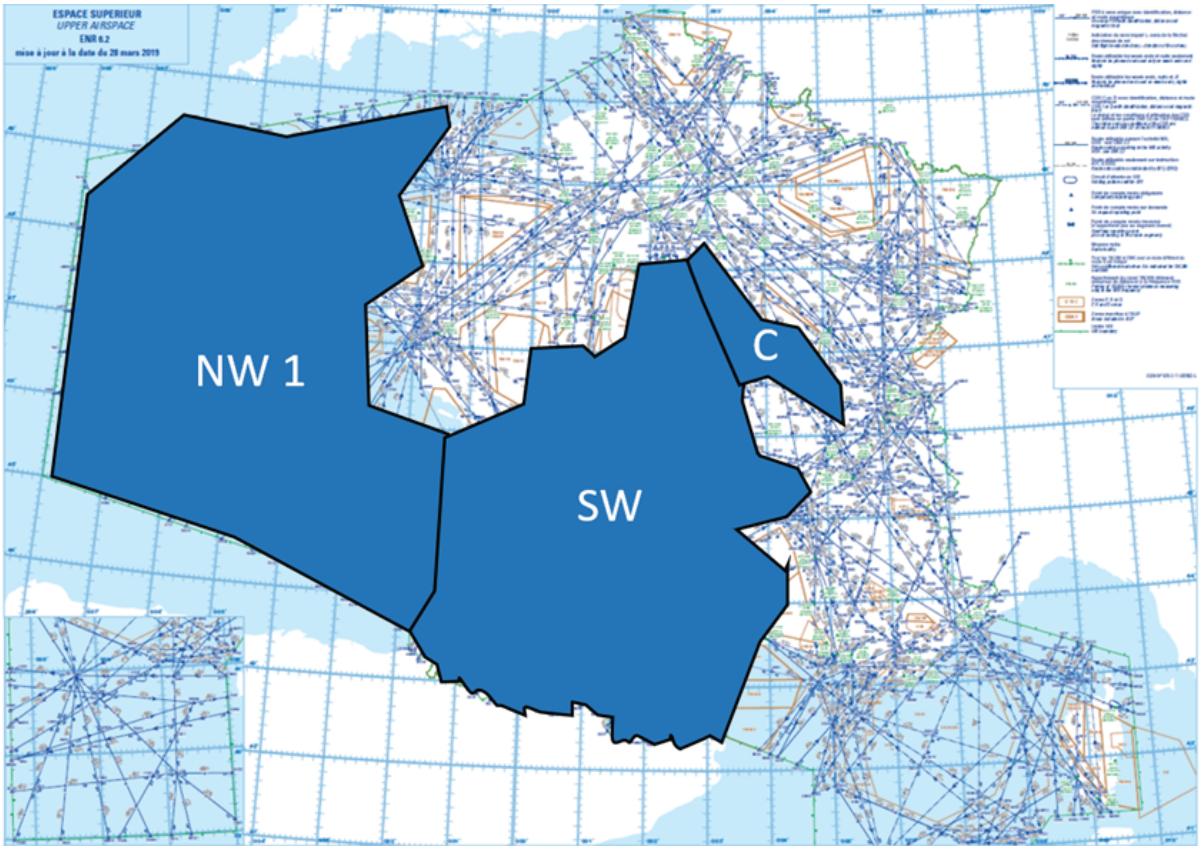
The following arrangements are for upper airspace only.

1 Déploiement du FRA dans l'UIR Paris

Le FRA sera initialement déployé dans la partie sud de la zone de responsabilité du CRNA de Paris le 02 décembre 2021 (zone C sur la carte ci-dessous).
Le reste des espaces sera progressivement concerné à compter de décembre 2022.
Dans les portions d'espaces non concernées par la mise en place du FRA, les itinéraires existants entre points de navigation seront conservés.

1 Deployment of FRA in Paris UIR

FRA will initially only be deployed in the southern part of Paris ACC area of responsibility on December 2nd 2021 (zone C on the map below).
The rest of Paris area of responsibility will be progressively affected from December 2022.
Consequently, existing routes between navigation points will still be maintained in the parts of the area not affected by the implementation of the FRA.



Déploiement du FRA en UIR France le 02/12/2021
Deployment of FRA in French UIR on December 2nd 2021

2. Transferts CAM ←→CAG dans l'UIR Paris

Les besoins recensés auprès des armées n'ont pas fait apparaître de besoin spécifique de transferts CAM <-> CAG dans la cellule FRA de l'UIR Paris.
La seule exception est le point PIMUP dans le cadre de l'utilisation en CAG de l'EPT FR01.

2. OAT ←→GAT transfers in Paris UIR

The requirements identified by the armed forces did not reveal any specific need for OAT <-> GAT transfers in Paris FRA cell.
The only exception is the creation of PIMUP point in the context of the FR01 GAT EPT use.

3. Cas particulier des EPT CAG

Le point suivant devra être utilisé pour la rejointe d'EPT CAG :

- PIMUP : FR01

Le plan de vol CAG à déposer pour un transfert CAM – EPT CAG – CAM sera le suivant :

- […] PIMUP GAT STAYx/hhmm PIMUP OAT […]

Nota : x correspond au numéro d'ordre de l'utilisation de la fonction STAY dans le plan de vol. Ainsi, en cas d'utilisation multiple, il faudra utiliser STAY1/hhmm, STAY2/hhmm, etc…

3. Specific case of GAT EPT

The following point should be used to join GAT EPT:

- *PIMUP : FR01*

The GAT flight plans to be filed for a OAT – GAT EPT - OAT transfer will be the following:

- *[…] PIMUP GAT STAYx/hhmm PIMUP OAT […]*

Note: x is the sequence number of the STAY function in the f light plan. Thus, in the case of multiple use, STAY1/hhmm, STAY2/hhmm, etc. should be used.

ENR 1.16.4

Transferts CAM <-> CAG dans la zone de responsabilité du CRNA de Reims
OAT <-> GAT transfert in Reims ACC area of responsability

Les modalités suivantes ne concernent que l'espace aérien supérieur.

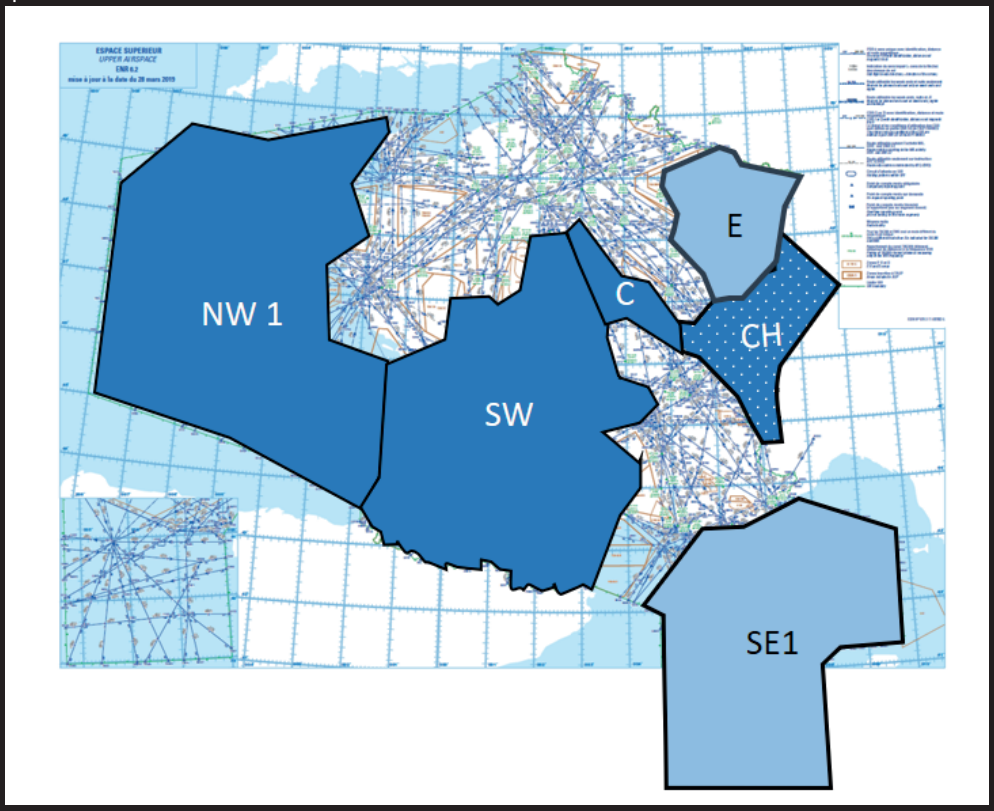
The following arrangements are for upper airspace only.

1 Déploiement progressif du FRA dans l'UIR Reims

En ce qui concerne la France, le FRA est progressivement mis en œuvre par la DSNA

1 Progressive deployment of Free Route Airspace (FRA)

In France, the DSNA is gradually implementing the FRA.



02/12/2021 :

➔NW1 : partie ouest de la zone de responsabilité du CRNA de Brest

➔SW : zone de responsabilité du CRNA de Bordeaux

➔C : partie sud de la zone de responsabilité du CRNA de Paris

02/12/2021 :

➔*NW1 : western part of the Brest ACC area of responsibility*

➔*SW : Bordeaux ACC area of responsibility*

➔*C : southern part of the Paris ACC area of responsibility*

01/12/2022 :

➔CH : zone de responsabilité déléguée à Genève

01/12/2022 :

➔*CH : area of responsibility delegated to Geneva*

22/02/2024 :

➔E : partie est de la zone de responsabilité du CRNA de Reims (cellule FRA LFFRAE)

➔SE1 : partie sud de la zone de responsabilité du CRNA de Marseille (cellule FRA LFFRASE)

22/02/2024 :

➔*E : eastern part of the Reims ACC area of responsibility (LFFRAE FRA cell)*

➔*SE1 : southern part of the Marseille ACC area of responsibility (LFFRASE FRA cell)*

En raison du déploiement progressif du FRA en France, ancien et nouveau modes de circulations vont cohabiter pendant plusieurs années dans l'UIR Reims.
Dans les portions d'espaces non concernées par la mise en place du FRA, les itinéraires existants entre points de navigation seront conservés.

Due to the progressive deployment of the FRA in France, old and new modes of traffic will coexist for several years in the Reims UIR.
In the areas not affected by the introduction of the FRA, the existing routes between navigation points will be maintained.

Il est à noter que le déploiement du FRA ne concerne à ce stade que l'espace aérien supérieur et que par conséquent le système actuel basé sur l'emploi de routes conventionnelles restera inchangé sous le FL 195.
Dans l'espace aérien du CRNA de Reims non concerné par le passage au FRA, les transferts CAM <-> CAG continueront à se réaliser pour l'heure selon les modalités actuelles.
Pour rappel, hors espace FRA, ces transferts peuvent être réalisés sur n'importe quelle balise CAG (ou point défini par des coordonnées), sans trajectoire imposée à suivre que ce soit pour un transfert en route ou pour une arrivée/départ sur un terrain défense.

It should be noted that the deployment of the FRA at this stage only concerns upper airspace and that consequently the current system based on the use of conventional routes will remain unchanged below FL 195.
In Reims ACC airspace not affected by the switch to FRA, OAT <-> GAT transfers will continue to be carried out for the time being under the current arrangements.

As a reminder, outside FRA airspace, these transfers can be carried out on any GAT beacon (or point defined by coordinates), with no imposed trajectory to follow, whether for an en-route transfer or for an arrival/departure at a defense airfield.

Dans la suite du document, lorsque des voies aériennes sont utilisées pour décrire des trajectoires, il s'agira de portions de vols effectuées en espace aérien inférieur ou en espace supérieur hors cellules FRA.

It should be noted that when airways are used to describe trajectories in the remainder of the document, these will be portions of flights carried out in lower airspace or in upper airspace outside FRA cells.

Enfin, pour des transferts CAM <-> CAG réalisés en espace aérien inférieur, aucune phase de vol ne pourra être exécutée en CAG dans une cellule FRA (sauf itinéraires préalablement définis).

Finally, for OAT <-> GAT transfers performed in lower airspace, no phase of flight may be performed in GAT in a FRA cell (excepted for pre-defined routes).

2. Transferts CAM -> CAG dans la cellule FRA de l'UIR Reims

2. OAT -> GAT transfers in the FRA cell of the Reims UIR

Les transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAG définis dans le tableau ci-dessous.
A l'issue de ce transfert, un itinéraire CAG devra être impérativement suivi avant de pouvoir évoluer librement selon les règles de la CAG à partir du dernier point de l'itinéraire imposé.

Transfers must be carried out at the GAT transfer points defined in the table below. At the end of this transfer, for technical reasons, a GAT itinerary must be followed before being able to evolve freely according to GAT rules from the last point of the mandatory itinerary.

TRANSFERTS CAM --> CAG EN UIR REIMS / OAT --> GAT TRANSFERS IN REIMS UIR			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	EQRAZ	EQRAZ/ GAT DCT SORAL	SORAL
	NEBAX	NEBAX/GAT DCT LUVAL	LUVAL
		NEBAX/GAT DCT JOCUZ	JOCUZ

3. Transferts CAG -> CAM dans la cellule FRA de l'UIR Reims

Ces transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAM définis ci-dessous. Un itinéraire CAG devra au préalable être impérativement suivi avant de pouvoir évoluer librement selon les règles de la CAM à partir du point de transfert CAM.

3. GAT -> OAT transfers in the FRA cell of the Reims UIR

These transfers must be carried out at the OAT transfer points defined below. For technical reasons, a GAT route must first be followed before being able to fly freely according to OAT rules from the OAT transfer point.

TRANSFERTS CAG --> CAM EN UIR REIMS /
GAT --> OAT TRANSFERS IN REIMS UIR

POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
LUVAL	LUVAL DCT EPL DCT NEBAX/OAT	NEBAX	CAM / OAT
RLP	RLP DCT EPL DCT NEBAX/OAT		
JOCUZ	JOCUZ DCT EPL DCT NEBAX/OAT		
SUTAL	SUTAL DCT EXHOM/OAT	EXHOM	
LUVAL	LUVAL DCT VAKPA/OAT	VAKPA	
RLP	RLP DCT VAKPA/OAT		
JOCUZ	JOCUZ DCT VAKPA/OAT		

4. Desserte des terrains situés sous la cellule FRA de Reims ou à proximité immédiate

4.1. Nancy (LFSO)

- <u>Départs CAM -> CAG</u>

4. Fields located under the Reims FRA cell or in the immediate vicinity

4.1. Nancy (LFSO)

- *<u>OAT -> GAT departures</u>*

Départs LFSO : TRANSFERTS CAM --> CAG /
LFSO Departures : OAT --> GAT TRANSFERS

PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	EPL	EPL/GAT N491 LASAT DCT BEGAR	BEGAR
		EPL/GAT N491 LASAT DCT SHARA DCT DEVDI	DEVDI
		EPL/GAT N491 LASAT DCT MOROK DCT GILIR	GILIR
	MONCE	MONCE/GAT G21 DCT RLP	RLP
		MONCE/GAT G21 DCT JOCUZ	JOCUZ
		MONCE/GAT T131 POGOL DCT MOROK DCT GILIR	GILIR
	EQRAZ	EQRAZ/GAT DCT SORAL DCT IBERA	IBERA
	NEBAX	NEBAX/GAT DCT LUVAL	LUVAL
		NEBAX/GAT DCT JOCUZ	JOCUZ

- <u>Arrivées CAG -> CAM</u>

- *<u>GAT -> OAT arrivals</u>*

Arrivées LFSO : TRANSFERTS CAG --> CAM /
LFSO Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS

POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
GILIR	GILIR DCT PENDU DCT EPL/OAT	EPL	CAM / OAT
HOC	HOC DCT LUL DCT EPL/OAT		
HOC	HOC DCT LUL G4 RLP G21 EPL/OAT		
JOCUZ	JOCUZ DCT RESPO DCT EPL/OAT		
SUTAL	SUTAL DCT EXHOM/OAT	EXHOM	
JOCUZ	JOCUZ DCT EPL DCT NEBAX/OAT	NEBAX	

4.2. Saint-Dizier (LFSI)

4.2. Saint-Dizier (LFSI)

• Départs CAM -> CAG

• *OAT -> GAT departures*

Départs LFSI : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFSI Departures : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	EPL	EPL/GAT DCT LUPEN	LUPEN
		EPL/GAT DCT BEGAR	BEGAR
		EPL/GAT DCT DEVDI	DEVDI
		EPL/GAT DCT GIVOR DCT SORAL DCT IBERA	IBERA
	NEBAX	NEBAX/GAT DCT RLP	RLP
		NEBAX/GAT DCT JOCUZ	JOCUZ
	EQRAZ	EQRAZ/GAT DCT SORAL DCT IBERA	IBERA
		EQRAZ/GAT DCT SORAL DCT CUSNU	CUSNU

• Arrivées CAG -> CAM

• *GAT -> OAT arrivals*

Arrivées LFSI : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFSI Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
GILIR	GILIR DCT PENDU DCT EPL/OAT	EPL	CAM / OAT
JOCUZ	JOCUZ DCT EPL/OAT		
LUPEN	LUPEN DCT EPL/OAT		
SUTAL	SUTAL DCT GTQ G21 EPL/OAT		
EXHOM	EXHOM DCT GTQ G21 EPL/OAT		
NEBAX	NEBAX DCT EPL/OAT		
HOC	HOC DCT LUL G4 RLP/OAT	RLP	
SUTAL	SUTAL DCT EXHOM/OAT	EXHOM	
JOCUZ	JOCUZ DCT EPL DCT NEBAX/OAT	NEBAX	

4.3. Luxeuil (LFSX)

4.3. Luxeuil (LFSIX

• Départs CAM -> CAG

• *OAT -> GAT departures*

Départs LFSX : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFSX Departures : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	LUL	LUL/GAT G4 RLP	RLP
		LUL/GAT DCT EPL DCT GIVOR DCT SORAL DCT IBERA	IBERA
	EQRAZ	EQRAZ/GAT DCT SORAL DCT IBERA	

• Arrivées CAG -> CAM

• *GAT -> OAT arrivals*

Arrivées LFSX : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFSX Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
ROUSSY	ROUSSY DCT GTQ A242 MIRGU R112 LUL/OAT	LUL	CAM / OAT
SUTAL	SUTAL DCT GTQ A242 MIRGU R112 LUL/OAT		
ROUSSY	ROUSSY DCT GTQ G21 RLP G4 LUL/OAT		
SUTAL	SUTAL DCT GTQ G21 RLP G4 LUL/OAT		
SUTAL	SUTAL DCT EXHOM/OAT	EXHOM	
LUVAL	LUVAL DCT EPL DCT NEBAX/OAT	NEBAX	
RLP	RLP DCT EPL DCT NEBAX/OAT		
JOCUZ	JOCUZ DCT EPL DCT NEBAX/OAT		

ENR 1.16.5

Transferts CAM <-> CAG dans la zone de responsabilité du CRNA de Marseille
OAT <-> GAT transfert in Marseille ACC area of responsability

Les modalités suivantes ne concernent que l'espace aérien supérieur.

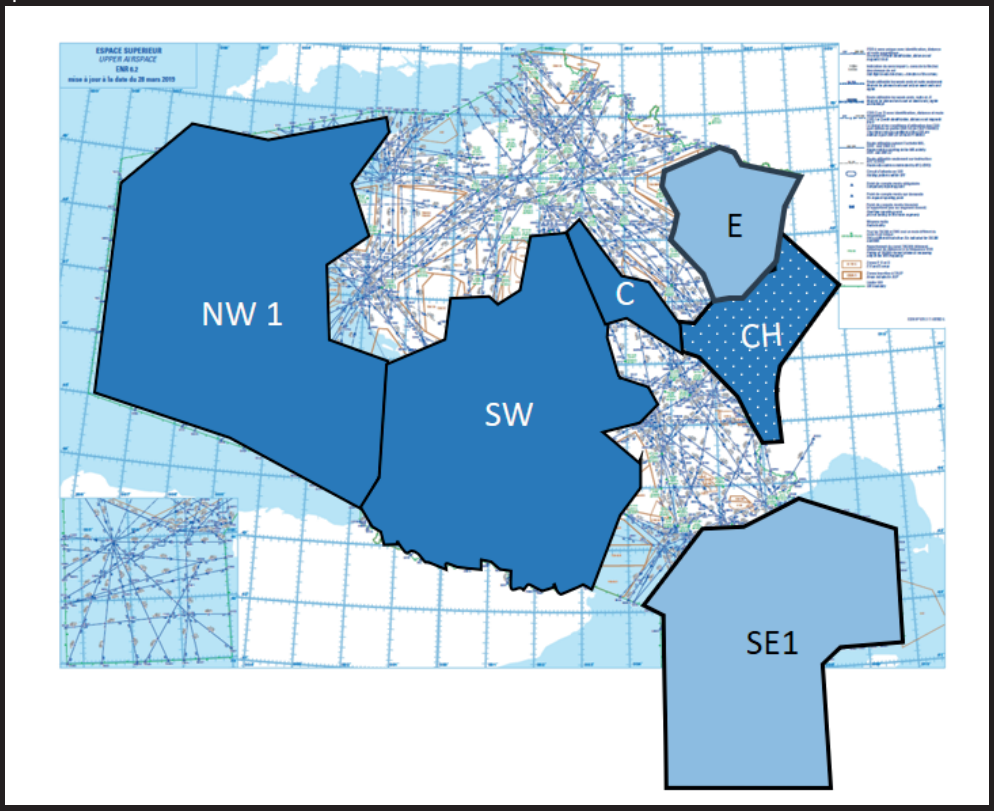
The following arrangements are for upper airspace only.

1 Déploiement progressif du FRA dans l'UIR Marseille

En ce qui concerne la France, le FRA est progressivement mis en œuvre par la DSNA

1 Progressive deployment of Free Route Airspace (FRA)

In France, the DSNA is gradually implementing the FRA.



02/12/2021 :

➔NW1 : partie ouest de la zone de responsabilité du CRNA de Brest

➔SW : zone de responsabilité du CRNA de Bordeaux

➔C : partie sud de la zone de responsabilité du CRNA de Paris

02/12/2021 :

➔*NW1 : western part of the Brest ACC area of responsibility*

➔*SW : Bordeaux ACC area of responsibility*

➔*C : southern part of the Paris ACC area of responsibility*

01/12/2022 :

➔CH : zone de responsabilité déléguée à Genève

01/12/2022 :

➔*CH : area of responsibility delegated to Geneva*

22/02/2024 :

➔E : partie est de la zone de responsabilité du CRNA de Reims (cellule FRA LFFRAE)

➔SE1 : partie sud de la zone de responsabilité du CRNA de Marseille (cellule FRA LFFRASE)

22/02/2024 :

➔*E : eastern part of the Reims ACC area of responsibility (LFFRAE FRA cell)*

➔*SE1 : southern part of the Marseille ACC area of responsibility (LFFRASE FRA cell)*

En raison du déploiement progressif du FRA en France, ancien et nouveau modes de circulations vont cohabiter pendant plusieurs années dans l'UIR Marseille.
Dans les portions d'espaces non concernées par la mise en place du FRA, les itinéraires existants entre points de navigation seront conservés.

Due to the progressive deployment of the FRA in France, old and new modes of traffic will coexist for several years in the Marseille UIR.
In the areas not affected by the introduction of the FRA, the existing routes between navigation points will be maintained.

Il est à noter que le déploiement du FRA ne concerne à ce stade que l'espace aérien supérieur et que par conséquent le système actuel basé sur l'emploi de routes conventionnelles restera inchangé sous le FL 195.
Dans l'espace aérien du CRNA de Marseille non concerné par le passage au FRA, les transferts CAM <-> CAG continueront à se réaliser pour l'heure selon les modalités actuelles.
Pour rappel, hors espace FRA, ces transferts peuvent être réalisés sur n'importe quelle balise CAG (ou point défini par des coordonnées), sans trajectoire imposée à suivre que ce soit pour un transfert en route ou pour une arrivée/départ sur un terrain défense.

It should be noted that the deployment of the FRA at this stage only concerns upper airspace and that consequently the current system based on the use of conventional routes will remain unchanged below FL 195.
In Marseille ACC airspace not affected by the switch to FRA, OAT <-> GAT transfers will continue to be carried out for the time being under the current arrangements.

As a reminder, outside FRA airspace, these transfers can be carried out on any GAT beacon (or point defined by coordinates), with no imposed trajectory to follow, whether for an en-route transfer or for an arrival/departure at a defense airfield.

Dans la suite du document, lorsque des voies aériennes sont utilisées pour décrire des trajectoires, il s'agira de portions de vols effectuées en espace aérien inférieur ou en espace supérieur hors cellules FRA.

It should be noted that when airways are used to describe trajectories in the remainder of the document, these will be portions of flights carried out in lower airspace or in upper airspace outside FRA cells.

Enfin, pour des transferts CAM <-> CAG réalisés en espace aérien inférieur, aucune phase de vol ne pourra être exécutée en CAG dans une cellule FRA (sauf itinéraires préalablement définis).

Finally, for OAT <-> GAT transfers performed in lower airspace, no phase of flight may be performed in GAT in a FRA cell (excepted for pre-defined routes).

2. Transferts CAM -> CAG dans la cellule FRA de l'UIR Marseille

2. OAT -> GAT transfers in the FRA cell of the Marseille UIR

Les transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAG définis dans le tableau ci-dessous.
A l'issue de ce transfert, un itinéraire CAG devra être impérativement suivi avant de pouvoir évoluer librement selon les règles de la CAG à partir du dernier point de l'itinéraire imposé.

Transfers must be carried out at the GAT transfer points defined in the table below. At the end of this transfer, for technical reasons, a GAT itinerary must be followed before being able to evolve freely according to GAT rules from the last point of the mandatory itinerary.

TRANSFERTS CAM --> CAG EN UIR MARSEILLE / OAT --> GAT TRANSFERS IN MARSEILLE UIR			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	ADUZE	ADUZE/GAT DCT OBLAD DCT JUSQO	JUSQO
		ADUZE/GAT DCT SORAS	SORAS
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		ADUZE/GAT DCT DOLIS	DOLIS
		ADUZE/GAT DCT SUXER DCT KAMER	KAMER
		ADUZE/GAT DCT NAFOQ DCT SALMA	SALMA
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT XATOS	XATOS
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT OTARO	OTARO
	SOVAG	SOVAG/GAT DCT SUXER DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		SOVAG/GAT DCT EDINO DCT DOLIS	DOLIS
		SOVAG/GAT DCT KAMER	KAMER
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT ELVOP DCT MUREN	MUREN
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT SORAS	SORAS
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT MAXOS DCT RIXOT	RIXOT
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT CIRTA	CIRTA
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT MOUET	MOUET
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OMARD DCT STP DCT PADKO	PADKO
		SIQOZ/GAT DCT PIGOS	PIGOS
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT ERPIN DCT BUKID DCT KAMER	KAMER
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT ERPIN DCT BUKID DCT REQIN	REQIN
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT ERPIN DCT ETOIL DCT CIRTA	CIRTA
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT ERPIN DCT NAFOQ DCT DOLIS	DOLIS
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT LOKDU DCT PELOS	PELOS
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT DOKAR	DOKAR
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT MOULE	MOULE
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT MERLU DCT STP DCT PADKO	PADKO
		LOVCO/GAT DCT OMEDA DCT AJO DCT CORSI	CORSI

2. Transferts CAM -> CAG dans la cellule FRA de l'UIR Marseille

Ces transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAG définis ci-dessous. A l'issue de ce transfert, pour des raisons techniques, un itinéraire CAG devra être impérativement suivi avant de pouvoir évoluer librement selon les règles de la CAG à partir du dernier point de l'itinéraire imposé.

2. OAT -> GAT transfers in the FRA cell of the Marseille UIR

Transfers must be carried out at the GAT transfer points defined in the table below. At the end of this transfer, for technical reasons, a GAT itinerary must be followed before being able to evolve freely according to GAT rules from the last point of the mandatory itinerary.

TRANSFERTS CAM --> CAG EN UIR MARSEILLE / OAT --> GAT TRANSFERS IN MARSEILLE UIR			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	ADUZE	ADUZE/GAT DCT OBLAD DCT JUSQO	JUSQO
		ADUZE/GAT DCT SORAS	SORAS
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		ADUZE/GAT DCT DOLIS	DOLIS
		ADUZE/GAT DCT SUXER DCT KAMER	KAMER
		ADUZE/GAT DCT NAFOQ DCT SALMA	SALMA
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT XATOS	XATOS
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT OTARO	OTARO
	SOVAG	SOVAG/GAT DCT SUXER DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		SOVAG/GAT DCT EDINO DCT DOLIS	DOLIS
		SOVAG/GAT DCT KAMER	KAMER
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT ELVOP DCT MUREN	MUREN
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT SORAS	SORAS
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT MAXOS DCT RIXOT	RIXOT
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT CIRTA	CIRTA
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT MOUET	MOUET
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OMARD DCT STP DCT PADKO	PADKO
		SIQOZ/GAT DCT PIGOS	PIGOS
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT ERPIN DCT BUKID DCT KAMER	KAMER
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT ERPIN DCT BUKID DCT REQIN	REQIN
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT ERPIN DCT ETOIL DCT CIRTA	CIRTA
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT ERPIN DCT NAFOQ DCT DOLIS	DOLIS
		SIQOZ/GAT DCT VAREK DCT LOKDU DCT PELOS	PELOS
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT DOKAR	DOKAR
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT MOULE	MOULE
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT MERLU DCT STP DCT PADKO	PADKO
		LOVCO/GAT DCT OMEDA DCT AJO DCT CORSI	CORSI

3. Transferts CAG -> CAM dans la cellule FRA de l'UIR Marseille

Ces transferts devront être réalisés sur les points de transferts CAM définis ci-dessous. Pour des raisons techniques, un itinéraire CAG devra au préalable être impérativement suivi avant de pouvoir évoluer librement selon les règles de la CAM à partir du point de transfert CAM.

3. GAT -> OAT transfers in the FRA cell of the Marseille UIR

These transfers must be carried out at the OAT transfer points defined below. For technical reasons, a GAT route must first be followed before being able to fly freely according to OAT rules from the OAT transfer point.

4. Desserte de la zone LF-D54

• <u>Arrivées CAG -> CAM</u>

4. LF-D54

• *<u>GAT -> OAT Arrivals</u>*

TRANSFERTS CAG --> CAM - ARRIVEES EN ZONE LF-D54 / GAT --> OAT TRANSFERS - ARRIVALS IN LF-D54 AREA			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
DOLIS	DOLIS DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT	ADUZE	CAM / OAT
ISTER	ISTER DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT		
KAMER	KAMER DCT NAFOQ DCT ADUZE/OAT		
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		
OTARO	OTARO DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
SALMA	SALMA DCT BAVON DCT ADUZE/OAT		
SOTAX	SOTAX DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
TABOT	TABOT DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		
CORSI	CORSI DCT OMEDA DCT LOVCO/OAT	LOVCO	
PADKO	PADKO DCT STP DCT BOMZA/OAT	BOMZA	
KOLON	KOLON DCT BOMZA/OAT		
BORDI	BORDI DCT PIGOS DCT UMNIQ/OAT	UMNIQ (FL 230 MAX)	
LUMAS	LUMAS DCT NEVIX DCT JESOC/OAT	JESOC	
DIVKO	DIVKO DCT TICRE/OAT	TICRE	
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT SOVAG/OAT	SOVAG	
CIRTA	CIRTA DCT ETOIL DCT SOVAG/OAT		
MIRSA	MIRSA DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	

• Départs CAM -> CAG • *OAT -> GAT departures*

TRANSFERTS CAM --> CAG - Départs LF-D54 / OAT --> GAT TRANSFERS - LF-D54 Departures			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	ADUZE	ADUZE/GAT DCT DOLIS	DOLIS
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT XATOS	XATOS
		ADUZE/GAT DCT NAFOQ DCT SALMA	SALMA
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT OTARO	OTARO
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		ADUZE/GAT DCT SORAS	SORAS
		ADUZE/GAT DCT SUXER DCT KAMER	KAMER
	INFED	INFED/GAT DCT PADKO	PADKO
	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT DOKAR	DOKAR
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT MOULE	MOULE
	SOVAG	SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT CIRTA	CIRTA
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT MOUET	MOUET
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
	UMNIQ	UMNIQ/GAT DCT STP DCT PADKO	PADKO
		UMNIQ/GAT DCT PIGOS DCT EKSID DCT NOSTA	NOSTA
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT STP DCT PADKO	PADKO
		BOMZA/GAT DCT PIGOS UM616 BODRU	BODRU
		BOMZA/GAT DCT PIGOS UM733 BARSO	BARSO
	TICRE	TICRE/GAT DCT DIVKO	DIVKO
	MAXIR	MAXIR/GAT UN853 .... (départs Nord)	/

5. Desserte de la zone LF-TRA44 / *5. LF-TRA44*

• Arrivées CAG -> CAM / *• GAT -> OAT Arrivals*

TRANSFERTS CAG --> CAM - ARRIVEES EN ZONE LF-TRA44 / GAT --> OAT TRANSFERS - ARRIVALS IN LF-TRA44 AREA			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
ISTER	ISTER DCT LUNOR DCT SOVAG/OAT	SOVAG	CAM / OAT
OSPOK	OSPOK DCT NOLVI DCT SOVAG/OAT		
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT SOVAG/OAT		
REQIN	REQIN DCT BUKID DCT SOVAG/OAT		
DOLIS	DOLIS DCT EDINO DCT BUKID DCT SOVAG/OAT		
CIRTA	CIRTA DCT ETOIL DCT SOVAG/OAT		
KAMER	KAMER DCT EDINO DCT BUKID DCT SOVAG/OAT		
SOTAX	SOTAX DCT RISEP DCT EDINO DCT BUKID DCT SOVAG/OAT		
PADKO	PADKO DCT STP DCT MERLU DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	
KOLON	KOLON DCT DIVUL DCT SIQOZ/OAT		

• Départs CAM -> CAG / *• OAT -> GAT departures*

TRANSFERTS CAM --> CAG - Départs LF-TRA44 / OAT --> GAT TRANSFERS - LF-TRA44 Departures			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OMARD DCT STP DCT PADKO	PADKO
		SIQOZ/GAT DCT PIGOS	PIGOS
	SOVAG	SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT CIRTA	CIRTA
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT MOUET	MOUET
		SOVAG/GAT DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		SOVAG/GAT DCT SUXER DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		SOVAG/GAT DCT EDINO DCT DOLIS	DOLIS
		SOVAG/GAT DCT KAMER	KAMER
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT ELVOP DCT MUREN	MUREN
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT SORAS	SORAS
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT MAXOS DCT RIXOT	RIXOT

6. Desserte des terrains situés sous la cellule FRA de Marseille ou à proximité immédiate

6.1. Istres (LFMI)

- Départs CAM -> CAG

Départs LFMI : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFMI Departures : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT DOKAR	DOKAR
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT MOULE	MOULE
	UMNIQ	UMNIQ/GAT DCT PIGOS DCT EKSID DCT NOSTA	NOSTA
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT PIGOS UM733 BARSO	BARSO
		BOMZA/GAT DCT PIGOS UM616 BODRU	BODRU
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT OMEDA DCT AJO DCT CORSI	CORSI
	ADUZE	ADUZE/GAT DCT SORAS	SORAS
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT OTARO	OTARO
		ADUZE/GAT DCT DOLIS	DOLIS
		ADUZE/GAT DCT SUXER DCT KAMER	KAMER
		ADUZE/GAT DCT NAFOQ DCT SALMA	SALMA
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT XATOS	XATOS

- Départs CAG -> CAM

Départs LFMI : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFMI Departures : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
SOSUR	SOSUR UM154 OBLAD DCT ADUZE/OAT (en cas d'activité LF-D54)	ADUZE	CAM / OAT
	SOSUR UM989 OLNUL DCT ADUZE/OAT		
	SOSUR UM154 OBLAD DCT BALEN DCT ODAKA/OAT (en cas d'activité LF-D54)	ODAKA	
	SOSUR UM989 OLNUL DCT BALEN DCT ODAKA/OAT		
NASIK	NASIK P856 RAPED DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	
	NASIK P856 RAPED DCT MERLU DCT LOVCO/OAT	LOVCO	

- Arrivées CAG -> CAM

Arrivées LFMI : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFMI Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
BORDI	BORDI DCT PIGOS DCT UMNIQ/OAT (FL 230 maximum)	UMNIQ	CAM / OAT
CORSI	CORSI DCT OMEDA DCT LOVCO/OAT	LOVCO	
MIRSA	MIRSA DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	
KOLON	KOLON DCT BOMZA/OAT	BOMZA	
DOLIS	DOLIS DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT	ADUZE	
ISTER	ISTER DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT		
KAMER	KAMER DCT NAFOQ DCT ADUZE/OAT		
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		
OTARO	OTARO DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
SALMA	SALMA DCT BAVON DCT ADUZE/OAT		
SOTAX	SOTAX DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
TABOT	TABOT DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		

6. Fields located under the Marseille FRA cell or in the immediate vicinity

6.1. Istres (LFMI)

- *OAT -> GAT departures*

Départs LFMI : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFMI Departures : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT DOKAR	DOKAR
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT MOULE	MOULE
	UMNIQ	UMNIQ/GAT DCT PIGOS DCT EKSID DCT NOSTA	NOSTA
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT PIGOS UM733 BARSO	BARSO
		BOMZA/GAT DCT PIGOS UM616 BODRU	BODRU
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT OMEDA DCT AJO DCT CORSI	CORSI
	ADUZE	ADUZE/GAT DCT SORAS	SORAS
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT OTARO	OTARO
		ADUZE/GAT DCT DOLIS	DOLIS
		ADUZE/GAT DCT SUXER DCT KAMER	KAMER
		ADUZE/GAT DCT NAFOQ DCT SALMA	SALMA
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT XATOS	XATOS

- *GAT -> OAT departures*

Départs LFMI : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFMI Departures : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
SOSUR	SOSUR UM154 OBLAD DCT ADUZE/OAT (en cas d'activité LF-D54)	ADUZE	CAM / OAT
	SOSUR UM989 OLNUL DCT ADUZE/OAT		
	SOSUR UM154 OBLAD DCT BALEN DCT ODAKA/OAT (en cas d'activité LF-D54)	ODAKA	
	SOSUR UM989 OLNUL DCT BALEN DCT ODAKA/OAT		
NASIK	NASIK P856 RAPED DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	
	NASIK P856 RAPED DCT MERLU DCT LOVCO/OAT	LOVCO	

- *GAT -> OAT arrivals*

Arrivées LFMI : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFMI Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
BORDI	BORDI DCT PIGOS DCT UMNIQ/OAT (FL 230 maximum)	UMNIQ	CAM / OAT
CORSI	CORSI DCT OMEDA DCT LOVCO/OAT	LOVCO	
MIRSA	MIRSA DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	
KOLON	KOLON DCT BOMZA/OAT	BOMZA	
DOLIS	DOLIS DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT	ADUZE	
ISTER	ISTER DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT		
KAMER	KAMER DCT NAFOQ DCT ADUZE/OAT		
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		
OTARO	OTARO DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
SALMA	SALMA DCT BAVON DCT ADUZE/OAT		
SOTAX	SOTAX DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
TABOT	TABOT DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		

• Arrivées CAM -> CAG • *OAT -> GAT arrivals*

Arrivées LFMI : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFMI Arrivals : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	ADUZE	ADUZE/GAT DCT OBLAD UM154 SOSUR	SOSUR
		ADUZE/GAT DCT SURJU DCT RASPA UN854 TINOT	TINOT
	ODAKA	ODAKA/GAT DCT BALEN DCT OBLAD UM154 SOSUR (en cas d'activité LF-D54)	SOSUR
		ODAKA/GAT DCT BALEN DCT SURJU DCT RASPA UN854 TINOT	TINOT
	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT MERLU DCT OMARD DCT STP A3 RUBIT G7 OB	OB
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT MERLU DCT OMARD DCT STP A3 RUBIT G7 OB	OB
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT STP A3 RUBIT G7 OB	OB

6.2. Orange (LFMO) *6.2. Orange (LFMO)*

• Départs CAM -> CAG • *OAT -> GAT departures*

Départs LFMO : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFMO Departures : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT DOKAR	DOKAR
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT MOULE	MOULE
	UMNIQ	UMNIQ/GAT DCT PIGOS DCT EKSID DCT NOSTA	NOSTA
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT PIGOS UM733 BARSO	BARSO
		BOMZA/GAT DCT PIGOS UM616 BODRU	BODRU
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT OMEDA DCT AJO DCT CORSI	CORSI
	ADUZE	ADUZE/GAT DCT SORAS	SORAS
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT OTARO	OTARO
		ADUZE/GAT DCT DOLIS	DOLIS
		ADUZE/GAT DCT SUXER DCT KAMER	KAMER
		ADUZE/GAT NAFOQ DCT SALMA	SALMA
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT XATOS	XATOS

• Départs CAG -> CAM • *GAT -> OAT departures*

Départs LFMO : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFMO Departures : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
CM	CM DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 SOSUR UM154 OBLAD DCT BALEN DCT ODAKA/OAT (en cas d'activité LF-D54)	ODAKA	CAM / OAT
	CM DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 IDELO Z154 TINOT UN854 RASPA DCT BALEN DCT ODAKA/OAT		
	CM DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 SOSUR UM154 OBLAD DCT ADUZE (en cas d'activité LF-D54)	ADUZE	
	CM DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 IDELO Z154 TINOT UN854 RASPA DCT ADUZE		
	CM DCT VENTA DCT TRETS DCT NASIK P856 RAPED DCT SIQOZ	SIQOZ	
	CM DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 IDELO Z154 LIPSU	LIPSU	
	CM DCT VENTA DCT TRETS DCT NASIK P856 RAPED DCT MERLU DCT LOVCO/OAT	LOVCO	
NASIK	NASIK P856 RAPED DCT OMARD DCT LOVCO/OAT		

• Arrivées CAG -> CAM • *GAT -> OAT arrivals*

Arrivées LFMO : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFMO Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
BORDI	BORDI DCT PIGOS DCT UMNIQ/OAT (FL 230 maximum)	UMNIQ	CAM / OAT
CORSI	CORSI DCT OMEDA DCT LOVCO/OAT	LOVCO	
DOLIS	DOLIS DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT	ADUZE	
ISTER	ISTER DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT		
KAMER	KAMER DCT NAFOQ DCT ADUZE/OAT		
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		
OTARO	OTARO DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
SALMA	SALMA DCT BAVON DCT ADUZE/OAT		
SOTAX	SOTAX DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
TABOT	TABOT DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		
MIRSA	MIRSA DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	
KOLON	KOLON DCT BOMZA/OAT	BOMZA	

• Arrivées CAM -> CAG • *OAT -> GAT arrivals*

Arrivées LFMO : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFMO Arrivals : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	ODAKA	ODAKA/GAT DCT BALEN DCT SURJU DCT RASPA UN 854 TINOT Z154 IDELO B16 MTG G701 LACAZ DCT CM	CM
		ODAKA/GAT DCT BALEN DCT OBLAD UM154 SOSUR B16 MTG G701 LACAZ DCT CM	
	ADUZE	ADUZE/GAT DCT SURJU DCT RASPA UN854 TINOT Z154 IDELO B16 MTG G701 LACAZ DCT CM	
		ADUZE/GAT DCT OBLAD UM154 SOSUR B16 MTG G701 LACAZ DCT CM	
	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT MERLU DCT OMARD DCT STP A3 RUBIT G7 POMEG DCT LACAZ DCT CM	
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT MERLU DCT OMARD DCT STP A3 RUBIT G7 POMEG DCT LACAZ DCT CM	
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT STP A3 RUBIT G7 POMEG DCT LACAZ DCT CM	

6.3. Salon de Provence (LFMY) *6.3. Salon de Provence (LFMY)*

• Départs CAM -> CAG • *OAT -> GAT departures*

Départs LFMY : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFMY Departures : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT DOKAR	DOKAR
		SIQOZ/GAT DCT OKROK DCT RATAP DCT BTA DCT MOULE	MOULE
	UMNIQ	UMNIQ/GAT DCT PIGOS DCT EKSID DCT NOSTA	NOSTA
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT PIGOS UM733 BARSO	BARSO
		BOMZA/GAT DCT PIGOS UM616 BODRU	BODRU
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT OMEDA DCT AJO DCT CORSI	CORSI
	ADUZE	ADUZE/GAT DCT SORAS	SORAS
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		ADUZE/GAT DCT RISEP DCT OTARO	OTARO
		ADUZE/GAT DCT DOLIS	DOLIS
		ADUZE/GAT DCT SUXER DCT KAMER	KAMER
		ADUZE/GAT DCT NAFOQ DCT SALMA	NAFOQ
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		ADUZE/GAT DCT INKIR DCT ETOIL DCT XATOS	XATOS

• Départs CAG -> CAM • *GAT -> OAT departures*

Départs LFMY : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFMY Departures : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
SAURG	SAURG DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 SOSUR UM154 OBLAD DCT ADUZE/OAT (en cas d'activité de la LF-D54)	ADUZE	CAM / OAT
	SAURG DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 IDELO Z154 TINOT UN854 RASPA DCT ADUZE/OAT		
	SAURG DCT VENTA DCT TRETS DCT NASIK P856 RAPED DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	
	SAURG DCT VENTA DCT TRETS DCT NASIK P856 RAPED DCT MERLU DCT LONSU DCT LOVCO/OAT	LOVCO	
	SAURG DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 IDELO Z154 LIPSU/OAT	LIPSU	
	SAURG DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 IDELO Z154 TINOT UN 854 RASPA DCT BALEN DCT ODAKA/OAT	ODAKA	
	SAURG DCT VENTA DCT LACAZ G701 MTG B16 SOSUR UM154 OBLAD DCT BALEN DCT ODAKA/OAT (en cas d'activité de la LF-D54)		

• Arrivées CAG -> CAM • *GAT -> OAT arrivals*

Arrivées LFMY : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFMY Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
BORDI	BORDI DCT PIGOS DCT UMNIQ/OAT (FL 230 maximum)	UMNIQ	CAM / OAT
CORSI	CORSI DCT OMEDA DCT LOVCO/OAT	LOVCO	
MIRSA	MIRSA DCT NORKA DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	
KOLON	KOLON DCT BOMZA/OAT	BOMZA	
DOLIS	DOLIS DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT	ADUZE	
ISTER	ISTER DCT LUNOR DCT ADUZE/OAT		
KAMER	KAMER DCT NAFOQ DCT ADUZE/OAT		
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		
OTARO	OTARO DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
SALMA	SALMA DCT BAVON DCT ADUZE/OAT		
SOTAX	SOTAX DCT RISEP DCT ADUZE/OAT		
TABOT	TABOT DCT ETOIL DCT ADUZE/OAT		

• Arrivées CAM -> CAG • *OAT -> GAT arrivals*

Arrivées LFMY : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFMY Arrivals : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	ADUZE	ADUZE/GAT DCT SURJU DCT RASPA UN854 TINOT Z154 LIPSU Z152 LACAZ DCT SAL	SAL
		ADUZE/GAT DCT OBLAD UM154 SOSUR B16 AGAKI Z152 LACAZ DCT SAL (an cas d'activité de la LF-D54)	
	ODAKA	ODAKA/GAT DCT BALEN DCT OBLAD UM154 SOSUR B16 AGAKI Z152 LACAZ DCT SAL (en cas d'activité de la LF-D54)	
		ODAKA/GAT DCT BALEN DCT SURJU DCT RASPA UN854 TINOT Z154 LIPSU Z152 LACAZ DCT SAL	
	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT MERLU DCT STP A3 RUBIT G7 POMEG DCT LACAZ DCT SAL	
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT STP A3 RUBIT G7 POMEG DCT LACAZ DCT SAL	
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT MERLU DCT OMARD DCT STP A3 RUBIT G7 MTG	MTG

6.4. Hyères (LFTH) / *6.4. Hyères (LFTH)*

• Départs CAM -> CAG • *OAT -> GAT departures*

Départs LFTH : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFTH Departures : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	UMNIQ	UMNIQ/GAT DCT PIGOS DCT EKSID DCT NOSTA	NOSTA
	BOMZA	BOMZA/GAT DCT MERLU DCT RAPUR DCT BTA DCT DOKAR	DOKAR
		BOMZA/GAT DCT MERLU DCT RAPUR DCT BTA DCT MOULE	MOULE
		BOMZA/GAT DCT MERLU DCT AJO DCT CORSI	CORSI
	JESOC	JESOC/GAT DCT OBLAD DCT KIFMI DCT DOLIS	DOLIS
		JESOC/GAT DCT OBLAD DCT INKIR DCT ETOIL DCT TABOT	TABOT
		JESOC/GAT DCT OBLAD DCT INKIR DCT ETOIL DCT XATOS	XATOS
		JESOC/GAT DCT OBLAD DCT NAFOQ DCT SALMA	SALMA
		JESOC/GAT DCT OBLAD DCT KIFMI DCT RISEP DCT OTARO	OTARO
		JESOC/GAT DCT OBLAD DCT KIFMI DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		JESOC/GAT DCT OBLAD DCT KIFMI DCT SORAS	SORAS
		JESOC/GAT DCT OBLAD DCT SUXER DCT KAMER	KAMER

• Départs CAG -> CAM • *GAT -> OAT departures*

Départs LFTH : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFTH Departures : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
STP	STP A3 OMARD DCT MERLU DCT LOVCO/OAT	LOVCO	CAM / OAT
	STP A3 OMARD DCT MERLU DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	

• Arrivées CAG -> CAM • *GAT -> OAT arrivals*

Arrivées LFTH : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFTH Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
BORDI	BORDI DCT PIGOS DCT UMNIQ/OAT (FL 230 maximum)	UMNIQ	CAM / OAT
CORSI	CORSI DCT OMEDA DCT MERLU DCT BOMZA/OAT	BOMZA	
MIRSA	MIRSA DCT MERLU DCT BOMZA/OAT		
DOLIS	DOLIS DCT LUNOR DCT KIFMI DCT OBLAD DCT JESOC/OAT	JESOC	
ISTER	ISTER DCT LUNOR DCT KIFMI DCT OBLAD DCT JESOC/OAT		
KAMER	KAMER DCT SUXER DCT KIFMI DCT OBLAD DCT JESOC/OAT		
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT OBLAD DCT JESOC/OAT		
OTARO	OTARO DCT RISEP DCT KIFMI DCT OBLAD DCT JESOC/OAT		
SALMA	SALMA DCT BAVON DCT OBLAD DCT JESOC/OAT		
SOTAX	SOTAX DCT RISEP DCT KIFMI DCT OBLAD DCT JESOC/OAT		
TABOT	TABOT DCT ETOIL DCT OBLAD DCT JESOC/OAT		

• Arrivées CAM -> CAG • *OAT -> GAT arrivals*

Arrivées LFTH : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFTH Arrivals : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	ADUZE	ADUZE/GAT DCT OBLAD UM154 SOSUR DCT JULEE (en cas d'activité de la LF-D54BS)	JULEE
		ADUZE/GAT DCT SURJU DCT RASPA UN854 TINOT DCT JULEE	
	ODAKA	ODAKA/GAT DCT BALEN DCT OBLAD UM154 SOSUR DCT JULEE (en cas d'activité de la LF-D54)	
		ODAKA/GAT DCT BALEN DCT SURJU DCT RASPA UN854 TINOT DCT JULEE	
	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT MERLU DCT OMARD	OMARD
	LOVCO	LOVCO/GAT DCT MERLU DCT OMARD	

6.5. Solenzara (LFKS) *6.5. Solenzara (LFKS)*

• Départs CAM -> CAG • *OAT -> GAT departures*

Départs LFKS : TRANSFERTS CAM --> CAG / LFKS Departures : OAT --> GAT TRANSFERS			
PARTIE CAM / OAT PART	POINT DE TRANSFERT CAG / GAT TRANSFER POINT	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE FIN D'ITINERAIRE CAG / ENDING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE
CAM / OAT	SIQOZ	SIQOZ/GAT DCT OMARD DCT STP DCT PADKO	PADKO
		SIQOZ/GAT DCT PIGOS	PIGOS
	SOVAG	SOVAG/GAT DCT SUXER DCT RISEP DCT SOTAX	SOTAX
		SOVAG/GAT DCT EDINO DCT DOLIS	DOLIS
		SOVAG/GAT DCT KAMER	KAMER
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT ELVOP DCT MUREN	MUREN
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT SORAS	SORAS
		SOVAG/GAT DCT NESUL DCT BALEN DCT MAXOS DCT RIXOT	RIXOT

• Arrivées CAG -> CAM • *GAT -> OAT arrivals*

Arrivées LFKS : TRANSFERTS CAG --> CAM / LFKS Arrivals : GAT --> OAT TRANSFERS			
POINT DE DEBUT D'ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / BEGINNING POINT OF GAT MANDATORY ROUTE	ITINERAIRE OBLIGATOIRE CAG / GAT MANDATORY ROUTE	POINT DE TRANSFERT CAM / OAT TRANSFER POINT	PARTIE CAM / OAT PART
PADKO	PADKO DCT STP DCT MERLU DCT SIQOZ/OAT	SIQOZ	CAM / OAT
KOLON	KOLON DCT DIVUL DCT SIQOZ/OAT		
ISTER	ISTER DCT LUNOR DCT SOVAG/OAT	SOVAG	
OSPOK	OSPOK DCT NOLVI DCT NESUL DCT SOVAG/OAT		
MOUET	MOUET DCT ETOIL DCT SOVAG/OAT		
REQIN	REQIN DCT BUKID DCT SOVAG/OAT		
DOLIS	DOLIS DCT EDINO DCT BUKID DCT SOVAG/OAT		
CIRTA	CIRTA DCT ETOIL DCT SOVAG/OAT		
KAMER	KAMER DCT EDINO DCT BUKID DCT SOVAG/OAT		
SOTAX	SOTAX DCT RISEP DCT EDINO DCT BUKID DCT SOVAG/OAT		

ENR 1.16.6

Transferts CAM <-> CAG dans l'espace aérien national français non FRA
OAT <-> GAT transfers in the non-FRA french national airspace

En ce qui concerne les espaces aériens non FRA en UIR ainsi que l'ensemble de l'espace aérien national inférieur (FIR), les modalités actuellement en vigueur sont maintenues.
Ces transferts peuvent être réalisés sur n'importe quelle balise CAG (ou point défini par des coordonnées), sans trajectoire imposée à suivre que ce soit pour un transfert en route ou pour une arrivée/départ sur un terrain défense.

For non-FRA UIR airspace and all lower national airspace (FIR), the current arrangements are maintained. These transfers can be carried out on any GAT navigation point (based on a beacon or a point defined by coordinates), without mandatory trajectory to follow (for a cruise phase transfer or for an arrival/departure on a defence airfield).

ENR 2
Espaces aériens des services de la circulation aérienne
Airspaces of air traffic services

ENR 2.1

ENR 2.1.1
Organisation de l'espace aérien

1. Désignation des portions d'espace aérien et des aérodromes où les services de la circulation aérienne militaire sont assurés.

Les services de la circulation aérienne militaire ; contrôle, information de vol, d'alerte et d'assistance sont assurés dans la totalité de l'espace aérien. En particulier, le service du contrôle CAM n'est pas nécessairement lié à un type ou une classe d'espace.

1.1 Régions d'information de vol

Tous les services de la CAM peuvent être assurés à l'intérieur des régions d'information de vol.
Toutefois en espace aérien de classe G, hors des zones R, D et P, le service du contrôle CAM ne peut être rendu qu'avec l'aide du radar.

1.2 Régions de contrôle et zones de contrôle

Les régions de contrôle ou zones de contrôle sont des portions d'espace aérien à l'intérieur desquelles le service du contrôle de la circulation aérienne militaire est assuré aux vols CAM.

1.3 Aérodromes contrôlés

Les aérodromes pour lesquels est fourni le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome sont appelés aérodromes contrôlés.

1.4 Zones dangereuses, réglementées, interdites et zones de ségrégation temporaire

Des volumes particuliers peuvent être délimités à l'intérieur des régions d'information de vol, ce sont :

a) les zones dangereuses (zone D) ou zones dangereuses temporaires (ZDT) à l'intérieur desquelles peuvent se dérouler des activités dangereuses pour les vols des aéronefs durant des périodes spécifiées.

ENR 2.1.1
Airspace organisation

1. Designation of airspace portions and aerodromes in which military air traffic control services are ensured.

The military air traffic control services: control, flight information, alert and assistance are ensured in the entire airspace. In particular, the OAT control service is not necessarily exclusive to a type or class of space.

1.1 Flight information regions

All OAT services can be ensured within flight information regions.
However, in class G airspace, except for areas R, D and P, the OAT control service can be ensured with radar assistance.

1.2 Control regions and control areas

The control regions or control areas are portions of airspace within which the military air traffic control service is ensured for OAT flights.

1.3 Controlled aerodromes

The aerodromes for which the air traffic control service is provided for aerodrome traffic are called controlled aerodromes.

1.4 Danger, restricted, prohibited areas and temporary segregation areas

Particular volumes can be delimited within flight information regions, these are:

a) the danger areas (area D) or temporary danger areas (ZDT) within which activities can take place and that are dangerous for aircraft flights during specified periods.

b) au dessus du territoire national et des eaux territoriales:

- Les zones réglementées (zone R) ou zones réglementées temporaires (ZRT) dans les limites desquelles les vols des aéronefs sont subordonnés à certaines conditions spécifiées ;

- Les zones interdites (zone P) ou zones interdites temporaires (ZIT) dans les limites desquelles le vol des aéronefs est interdit sauf autorisation de l'autorité compétente ;

- Les zones de ségrégation temporaire (TSA) réservées à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une durée déterminée ;

- Les zones de réservation temporaire (TRA) réservées à l'usage d'usagers spécifiques pendant une durée déterminée, et au travers duquel d'autres aéronefs peuvent être autorisés à transiter avec une clairance.

c) au dessus de frontières internationales:

- Les zones de ségrégation temporaire transfrontalières (CBA) réservées à l'usage exclusif d'usagers spécifiques pendant une durée déterminée.

- Les services de la CAM peuvent être rendus dans l'ensemble de ces zones qui sont répertoriées dans les publications d'information aéronautique fixant notamment les conditions de pénétration pour des périodes d'activation déterminées

b) above the national territory and territorial waters:

- The restricted areas (area R) or temporary restricted areas (ZRT) within the limits of which aircraft flights are subject to certain specified conditions;

- The prohibited areas (area P) or temporary prohibited areas (ZIT) within the limits of which aircraft flights are prohibited unless authorised by the relevant authority;

- The temporary segregated areas (TSA) reserved exclusively for specific users during a limited period of time;

- The temporary reserved areas (TRA) reserved for specific users during a defined period of time, and through which other aircraft can be authorised to transfer with a clearance.

c) above international borders:

- The cross border areas (CBA) reserved exclusively for specific users during a defined period of time.

- The OAT control services can be ensured in all of these areas that are listed in the aeronautical information publications laying down, in particular, the penetration conditions for the defined activation periods.

2. Procédures pour les organismes chargés d'assurer les services de la circulation aérienne

2.1 Désignation des organismes

Le directeur de la circulation aérienne militaire, sur proposition des directions et des états-majors concernés désigne les organismes de la circulation aérienne chargés de rendre les services de la CAM. Conformément à l'article D.131-9 du code de l'aviation civile,lorsqu'un organisme unique de la circulation aérienne assure simultanément des services à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire, dans un espace aérien donné, il fait l'objet d'un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

2.2 Procédures

Lorsque seuls évoluent des aéronefs en CAM, l'organisme de contrôle gestionnaire CAM ou CAG applique les procédures de contrôle de la CAM.
Lorsque seuls évoluent des aéronefs en CAG, l'organisme de contrôle CAM ou CAG gestionnaire applique les procédures CAG.

2. Procedures for organisms in charge of ensuring air traffic control services

2.1 Designation of organisms

The military air traffic director, upon proposal of the top managements and applicable staff appoints the air traffic authorities in charge of providing the military air traffic services.

In compliance with article D.131-9 of the civil aviation code, when a single air traffic authority provides simultaneously services to general air traffic and military air traffic, in a given airspace, it is the subject of a joint order from the minister responsible for civil aviation and the defense minister.

2.2 Procedures

When aircraft fly only under OAT, the OAT or GAT management control organism applies the OAT control procedures.
When aircraft fly only in GAT, the OAT or GAT management control organism applies the GAT control procedures.

2.3 Compatibilité CAM-CAG

Si simultanément, évoluent des aéronefs en CAG et en CAM, il est nécessaire de mettre en application des procédures complémentaires pour assurer la compatibilité entre les différents trafics.

Ces procédures sont établies par arrêté conjoint des deux ministres, en fonction :
- Des règles spécifiques à chacun des types de circulation.
- Des règles de compatibilité définies dans le **RCA 4**.

Des minimums d'espacements applicables à l'intérieur de ces espaces sont fixés dans les procédures complémentaires.

2.3 OAT-GAT compatibility

If aircraft flight simultaneously in GAT and under OAT, complementary procedures need to be applied to ensure compatibility between the different traffics.

These procedures are drafted by a joint order of the two ministers, as a function of:
- Rules that are specific to each type of traffic.
*- Compatibility rules defined in **RCA 4**.*

Minimum separations, applicable within these spaces, are defined in complementary procedures.

3. Classes d'espace

3.1 Généralités

La classification des structures de l'espace aérien s'articule autour des 7 classes d'espace définies par l'OACI.
En FRANCE, 5 classes d'espace ont été retenues pour lesquelles les services rendus sont détaillés en 2.2.
- Classes A, C, D, E pour l'espace aérien contrôlé,
- Classe G pour le reste de l'espace.

Classe A :

Seuls les vols IFR , les vols CAM I et les vols CAM T contrôlés sont admis.
Sur dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clairance, un aéronef en vol VFR ou en vol CAM V ou CAM T peut évoluer dans un espace de classe A.
Tous les vols sont séparés.
Les vols admis en dérogation reçoivent le service rendu en classe A, le cas échéant amendé par des clauses contenues dans la dérogation.

Classe B :

Les vols IFR, les vols VFR, les vols CAM I, les vols CAM V et les vols CAM T sont admis.
Cette classe d'espace n'existe pas dans les espaces aériens français et dans les espaces placés sous juridiction française.
Tous les vols y sont séparés.

3. Space classes

3.1 General

The classification of airspace structures articulates around 7 space classes defined by the ICAO.
In FRANCE, 5 space classes were retained, for which the services provided are detailed in 2.2.
- Classes A, C, D, E for the controlled airspace,
- Class G for the remainder of the space.

Class A:

Only controlled IFR, OAT I and OAT T flights are admitted.
Subject to an exemption from the relevant ATS authority and after securing clearance, an aircraft operating under a VFR, OAT V or OAT T flights may operate in a class A space.
All flights are separated.
Flights given an exemption receive the service provided in class A which, where applicable, is amended by clauses contained in the exemption.

Class B:

IFR, VFR, OAT I, OAT V and OAT T flights are admitted.
This class of space does not exist in French airspaces or in spaces under French jurisdiction.
All flights in this space are separated.

Classe C :

Sont admis :
a) les vols IFR ;
b) les vols CAM I ;
c) les vols CAM T après une coordination préalable ou une autorisation obtenue auprès de l'organisme de contrôle ;
d) au FL 195 et au-dessous, les vols VFR et CAM V ;
e) au-dessus du FL 195, les vols CAM T et les vols VFR
- en espace aérien réservé (TSA, TRA ou CBA...) ;
- exceptionnellement, selon les dispositions particulières convenues avec l'autorité ATS compétente.

Les vols CAM I et les vols CAM T avec service radar sont séparés de tous les vols connus ou observés.
Les vols CAM V et les vols CAM T sans services radar sont séparés des vols CAM I, des vols IFR, CAM T et reçoivent des informations de trafic sur les vols CAM V et VFR.

Classe D :

Sont admis :
a) Les vols IFR et les vols VFR ;
b) les vols CAM I et les vols CAM V ;
c) les vols CAM T après une coordination préalable ou une autorisation obtenue auprès de l'organisme de contrôle,
d) les vols VFR spéciaux et les vols CAM V spéciaux à l'intérieur des CTR après l'obtention d'une clairance VFR spécial ou CAM V spécial.

Les vols CAM I sont séparés des vols CAM I, des vols CAM T , des vols IFR ,des vols CAM V spéciaux, des vols VFR spéciaux. Ils reçoivent des informations de trafic sur les vols CAM V et les vols VFR.
Les vols CAM T sauf si le pilote estime être en mesure d'assurer le principe «voir et éviter» sont séparés de tous les vols connus ou observés.
Les vols CAM V reçoivent des informations de trafic sur tous les vols.

Classe E et F:

Tous les vols sont admis. Les CAM T sont admis sous réserve d'appliquer le principe «voir et éviter» ou de bénéficier d'un espace aérien réservé ou de bénéficier d'un service radar.
Les vols CAM I et CAM T sous contrôle radar sont séparés de tous les vols connus ou observés.
Les vols CAM V et CAM T sans service radar reçoivent les informations de trafic sur tous les vols connus ou détectés.

Classe G :

Tous les vols sont admis.

Class C:

The following are admitted:
a) IFR flights;
b) OAT I flights;
c) OAT T flights, after prior arrangements are made or authorization is obtained from the control organization;
d) at FL 195 and below, VFR and military air traffic V flights;
e) above FL 195, military air traffic T and VFR flights:
- in reserved airspaces (TSA, TRA or CBA, etc...);
- as an exception, according to the specific provisions agreed with the relevant ATS authority.

OAT I and OAT T flights with radar services are separated from all known or observed flights.
OAT V and OAT T flights without radar services are separated from OAT I, IFR and OAT T flights and receive traffic information on OAT V and VFR flights.

Class D:

The following are admitted:
a) IFR and VFR flights;
b) OAT I and OAT V flights;
c) OAT T flights, after prior arrangements are made or authorization is secured from the control organization,
d) special VFR flights and special OAT V flights inside the CTR, after obtaining special VFR or special OAT V clearance.

OAT I flights are separated from OAT I, OAT T, IFR, special OAT V and special VFR flights. They receive traffic information on OAT V and VFR flights.
OAT T flights, except if the pilot thinks he is capable of abiding by the "see and avoid" principle, are separated from all known or observed flights.
OAT V flights receive traffic information on all flights.

Class E and F:

All flights are admitted. OAT T flights are admitted, subject to applying the "see and avoid" principle or having a reserved airspace or radar service.
OAT I and OAT T flights under radar control are separated from all known or observed flights.
OAT V and OAT T flights without radar service receive traffic information on all known or detected flights.

***Class G*:**

All flights are admitted.

De plus, à l'intérieur des zones P, D, R, TSA, TRA et CBA les services de la CAM sont définis et publiés dans la documentation aéronautique.

Furthermore, within areas P, D, R, TSA, TRA and CBA, the OAT services are defined and published in the aeronautical documentation.

4. Vols CAM évoluant dans un espace aérien contrôlé géré par un organisme civil de la circulation aérienne

4.1 Vols CAM à vue

4.1.1 Règle générale

Les vols CAM V affichent le code transpondeur spécifique **A 0300**. De façon générale, les vols C.A.M de type "V" demandent une clairance pour pénétrer dans un espace aérien de classe A, B, C ou D ou dès qu'ils font partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé. Ces vols, dès lors qu'ils ont obtenu une clairance auprès de l'organisme gestionnaire concerné, bénéficient du service du contrôle de la CAM tel que défini en 4.1.3.2. et 4.1.3.3.

4.1.2 Cas particulier

Lorsque pour des motifs d'ordre opérationnel,technique ou par nécessité absolue de service (mission réelle de sûreté aérienne,mission de police,de sécurité publique ou de secours) un vol CAM V est amené à pénétrer, sans clairance, dans un espace où l'obtention d'une clairance est normalement obligatoire, celui-ci doit manoeuvrer, avec l'assistance éventuelle d'un organisme de la CAM, pour maintenir sa route et les séparations dues vis-à-vis des autres aéronefs.

Le vol en CAM V amené à pénétrer sans clairance se tiendra à l'écart des circuits d'aérodrome et des axes d'arrivée et de départ des vols IFR et il affichera le code transpondeur A 0400 durant son transit.

En dernier ressort, la prévention des abordages repose sur l'application des règles de l'air par l'ensemble des aéronefs de chaque circulation.

4.1.3 Vols CAM V en LTA

4.1.3.1 Espace concerné

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, sauf mention contraire :
- des régions de contrôle terminales et des voies aériennes,
- des régions de contrôle (CTA), des zones transfrontalières (CBA), des zones réservées temporaires (TRA) et des zones de ségrégation temporaire (TSA).
- des zones réglementées, dangereuses et interdites,

est classée D à l'exception des volumes situés au-dessus des régions montagneuses décrits à l'AIP France rubrique ENR 1.4.2 et de l'espace situé au-dessus de la haute mer (au-delà de 12 NM des côtes) qui sont classés E.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'il n'y a pas d'uniformité dans la limite verticale des portions de LTA dans lesquelles les centres de contrôle d'approche rendent le service du contrôle de la circulation aérienne, le plafond pouvant aller soit jusqu'au FL145 soit jusqu'au FL195.

4. OAT flights in a controlled airspace managed by a civilian air traffic control organism

4.1 Visual OAT flights

4.1.1 General rule

*The OAT V flights display the specific transponder code **A 0300**. Generally, as soon as they form part of aerodrome traffic of a controlled aerodrome, the OAT V flights require a clearance to penetrate an airspace of class A, B, C or D. Once clearance is obtained from the relevant management organism, these flights benefit from OAT control services as defined in 4.1.3.2. and* 4.1.3.2.

4.1.2 Special case

In cases where, for operational or technical reasons or because of absolute necessity (real air security, police, public safety or emergency mission) a OAT V flight is required to enter, without clearance, into a space where clearance must generally be obtained, this flight must maneuver, possibly with the assistance of a military air traffic organization, in such a way as to keep its path and segregation against other aircrafts.

The OAT V flight which is required to enter, without clearance, will keep away from aerodrome patterns and arrival and departure axes for IFR flights and will display the specific A 0400 transponder code during transit.

As a last resort, collision prevention is based on the application of the rules of the air by all aircraft operating under all traffic rules.

4.1.3 OAT V flights in LTA

4.1.3.1 Space concerned

The lower control area (LTA) between the higher of the following two levels FL 115 or 3000 ft ASFC and FL 195 excluding, unless otherwise specified:
- terminal control areas and airways,
- Control Regions (CTAs), Cross-Border Areas (CBAs), Temporary Reserved Areas (TRAs) and Temporary Segregation Areas (TSAs).
- restricted, dangerous and prohibited areas,

is classified D with the exception of the volumes above the mountainous regions described in the French AIP ENR 1.4.2 and above the high seas (beyond 12 NM of the coasts) which are classified E.

Pilots are cautioned that there is no uniformity in the vertical limit of the portions of LTA in which approach control centres provide air traffic control service, with a ceiling of either FL145 or FL195.

4.1.3.2 Vols CAM "V" dans les parties de LTA classées en D gérées par les centres en route de la navigation aérienne (CRNA).

Les aéronefs en CAM "V" évoluant dans ces parties de la LTA satisfont aux mêmes conditions d'équipement que les ACFT en VFR. Les équipages appliqueront les mesures suivantes :

- contact obligatoire de CAM INFO afin de bénéficier du service d'information de vol dans la limites des posssibilité du CDC[1].
- affichage du code transpondeur 0400.
- évitement, dans la mesure du possible, des niveaux correspondant à des limites verticales d'espaces publiés (FL115, plafond TMA, etc,).
- lorsqu'un croisement doit être effectué à vue en LTA, le maintien d'une route suffisamment éloignée des autres aéronefs est impératif. Cette mesure est déstinée à renforcer la sécurité et à éviter le déclenchement des systèmes automatiques d'anticollision qui sont aujourd'hui généralisés sur les flottes commerciales.

Ce contact ne dispense en aucun cas les équipages de l'application de la règle «voir et éviter».

4.1.3.2 OAT V flights in parts of LTA classified D managed by «centres en route de la navigation aérienne (CRNA)».

The aircraft under OAT V operating in these parts LTA meet the same equipment requirements a ACFT in OAT.

Crews will apply the following rules :

- Radio contact mandatory with CAM INFO to obtain flight information service within the area of responsability of the CRC[1]
- SQUAWK 0400
- Avoid, if possible, the use of flight levels corresponding to the pubished airspaces vertical limits (FL115, TMA ceiling..)
- When a crossing must be operated under VFR in LTA, flying track must remain far enough from other aircraft. The application of this rule is mandatory to enhance safety and to avoid the activation of anti-collision avoidance systems.

Radio contact do not exempt crew members from applying the "SEE and AVOID" rule.

4.1.3.3 Vols CAM « V » dans les parties de la LTA classées « D » gérées par les centres de contrôle d'approche de la DSNA

Les aéronefs en CAM "V" évoluant dans ces parties de la LTA satisfont aux mêmes conditions d'équipement que les ACFT en VFR. Les équipages appliquent les mesures suivantes :

- contact obligatoire avec le service de la navigation aérienne (SNA) gestionnaire de l'espace concerné ;
- affichage du code transpondeur 0400 ;
- évitement, dans la mesure du possible, des niveaux correspondant à des limites verticales d'espaces publiés (FL115, plafond TMA, etc.) ;
- lorsqu'un croisement doit être effectué à vue en LTA, le maintien d'une route suffisamment éloignée des autres aéronefs est impératif. Cette mesure est destinée à renforcer la sécurité et à éviter le déclenchement des systèmes automatiques d'anticollision qui sont aujourd'hui généralisés sur les flottes commerciales.

Ce contact ne dispense en aucun cas les équipages de l'application de la règle 'voir et éviter'.

4.1.3.3 CAM "V" flights in those parts of the LTA classified as "D" managed by DSNA approach control centres

CAM 'V' aircraft operating in these parts of the LTA meet the same equipment requirements as ACFTs operating in VFR. Crews shall take the following measures:

- mandatory contact with air navigation service manager (SNA);
- display of transponder code 0400;
- avoiding, as far as possible, levels corresponding to vertical imits of published spaces (FL115, TMA ceiling, etc.);
- when a visual crossing is to be made in LTA, it is imperative to maintain a track sufficiently distant from other aircraft.

This measure is intended to enhance safety and prevent the triggering of automatic collision avoidance systems that are now widespread on commercial fleets.

This contact does not in any way relieve the crews from the application of the 'see and avoid' rule.

[1]Si le service ne peut être rendu, l'équipage renoncera à évoluer en CAM 'V' en LTA. Toutefois, en cas de besoin impératif, une prise en compte en CAM 'I' par un organisme de contrôle de la défense pourra être demandée.

[1] If flight information service cannot be obtained, flight under OAT V in LTA will be cancelled. However, in case of imperative need, crew should ask to continue flight under OAT I under control of a military control centre.

4.2 Vols CAM "T" OU "I"

Les vols de la C.A.M de type "T" ou "I" sont contrôlés dans la LTA par les centres de contrôle militaire.
La traversée des voies aériennes s'effectue sans coordination sous contrôle radar.
La pénétration dans les régions terminales de contrôle est possible lorsque les conditions en sont prévues par protocole entre les organismes concernés de la C.A. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs sous contrôle de dispositifs embarqués dès lors qu'ils évoluent au-delà de la limite des eaux territoriales, en espace aérien international.
Des volumes hors voies aériennes et TMA peuvent être temporairement utilisés dans cet espace contrôlé de classe D, au profit d'activités particulières de la Défense. Réciproquement, des clairances peuvent être accordées par les organismes du contrôle de la C.A. à l'extérieur des régions terminales de contrôle ou des voies aériennes (rejointe des aérodromes, transit en dehors des routes aériennes). Ces pratiques font l'objet d'échanges d'informations entre organismes concernés de la C.A.

4.2 OAT T or OAT I flights

In the LTA, the OAT T or I flights are controlled by the military control centres.
The airways are crossed without coordination, under radar control.
Penetration in the terminal control areas is possible when the conditions are scheduled thereof by protocol between the relevant air traffic control organisms. This provision is not application to aircraft under control of on-board devices whenever they fly beyond the limit of territorial waters, in international airspace.
Volumes outside air ways and TMA can be temporarily used in this class D controlled space, to the benefit of special Defence activities. Reciprocally, clearances can be granted by air traffic control organisms outside terminal control areas or airways (joining of aerodromes, transit outside air routes). These practices form the subject of information exchanges between the relevant air traffic control organisms.

ENR 2.1.2

Classes d'espace retenues pour l'espace aérien français

Classe A :

- TMA PARIS (voir AIP FRANCE), CTR 1 et 2 PARIS

Classe C :

- UTA.
- CTR - TMA

Classe D :

- CTR
- TMA
- LTA à l'exception de la partie maritime (au delà des 12 NM) et des régions montagneuses (Voir AIP FRANCE)
- AWY > FL 115

Classe E :

- CTR
- TMA
- AWY < FL 115
- LTA (partie maritime-au delà des 12 NM et des régions montagneuses)

Classe G :

- Le reste de l'espace.

Space classes retained for the French airspace

Class A:

- *TMA PARIS (see AIP FRANCE), CTR 1 and 2 PARIS*

Class C:

- *UTA.*
- *CTR - TMA*

Class D:

- *CTR*
- *TMA*
- *LTA except for the maritime part (beyond 12 NM) and mountainous regions (See AIP FRANCE)*
- *AWY > FL 115*

Class E:

- *CTR*
- *TMA*
- *AWY < FL 115*
- *LTA (maritime part - beyond 12 NM and mountainous regions)*

Class G:

- *The remainder of the space.*

ENR 2.2
Zones d'attribution des centres de contrôle
Control centers assignment areas

ENR 2.2.1
Zones d'attribution et horaires des CCT

Le service du contrôle est généralement rendu par les centres de coordination et de trafic dans des zones d'attribution dont les limites géographiques sont fixées ci-après :

ENR 2.2.1
CCT assignment areas and schedules

The control service is generally provided by the coordination and traffic centres in assignment areas whose geographical limits are defined below:

2.2.1.1 Zones d'attribution des CCT

2.2.1.1 CCT assignment areas

1. Coordonnées géographiques des points caractéristiques

1. Geographical coordinates of landmarks

C	47°00'N – 004°00'E	M	47°00'N – 006°35'E
H	46°20'N – 002°15'E	Q	41°00'N – 008°00'E
I	46°20'N – 004°00'W	S	41°00'N – 004°40'E
J	46°20'N – 006°00'W	T	42°00'N – 004°40'E
K	48°00'N – 008°00'W	X	42°26'N – 002°15'E
L	48°50'N – 008°00'W	Y	44°20'N – 004°00'W

2. Définition des zones d'attribution

Les limites des zones, déterminées par les lignes joignant les points et les tracés énumérés sont les suivants :

2. Definition of assignment areas

The area limits, determined by the lines joining the marks and layouts listed are as follows:

2.1 Zone de MONT DE MARSAN (indicatif MARINA ou MARENGO sur instruction) :

H, X, tracé frontière, limite FIR, Y, I, H.

2.2 Zone de LYON (indicatif RAMBERT) :

M, tracé frontière, limite FIR, Q, S, T, limite FIR, tracé frontière, X, H, C, M.

2.3 Zone de CINQ-MARS-LA-PILE (indicatif RAKI)

L, K, J, I, H, C, **M, tracé frontière,** limite FIR, L.

2.1 MONT DE MARSAN area (call sign MARINA or MARENGO on instruction):

H, X, boundary, limit FIR, Y, I, H.

2.2 LYON area (call sign RAMBERT):

M, boundary, FIR limit, Q, S, T, FIR limit, boundary, X, H, C, M.

2.4 CINQ-MARS-LA-PILE area (call sign RAKI)

L, K, J, I, H, C, ***M, boundary,*** *FIR limit, L.*

3. Autres points caractéristiques pouvant être utilisés momentanément

3. Other landmarks that can momentarily be used

E: 50°08'N – 000°06'E
E1 : 48°42'N – 001°00'E

ENR 2.2.1.2 Horaires des CCT

ENR 2.2.1.2 CCT Schedules

1. Les stations suivantes sont ouvertes H 24 :

✈ CINQ-MARS-LA-PILE (indicatif RAKI)
✈ LYON (indicatif RAMBERT)

2. La station de MONT DE MARSAN (MARINA) est ouverte les jours ouvrables de 0900 à 1700 loc (1), et de 0900 à 1500 loc les Ven (2).

O/T HOR : les services de contrôle, d'information, d'alerte et d'assistance aux aéronefs en vol sont rendus dans la zone d'attribution de MONT DE MARSAN par la station de LYON.

(1) ÉTÉ : entre 0700 et 1500 UTC
HIV : entre 0800 et 1600 UTC

(2) ÉTÉ : entre 0700 et 1300 UTC
HIV : entre 0800 et 1400 UTC

1. *The following stations are open H 24:*

✈ *CINQ-MARS-LA-PILE (call sign RAKI)*

✈ *LYON (call sign RAMBERT)*

2. *The MONT DE MARSAN (MARINA) station is open on working days from 0900 to 1700 local (1), and from 0900 to 1500 local on Fridays (2).*

O/T HOR: the control, information, alert and aircraft in-flight assistance services are provided in the MONT DE MARSAN assignment area by the LYON station.

(1) SUMMER : between 0700 and 1500 UTC
WIN : between 0800 and 1600 UTC

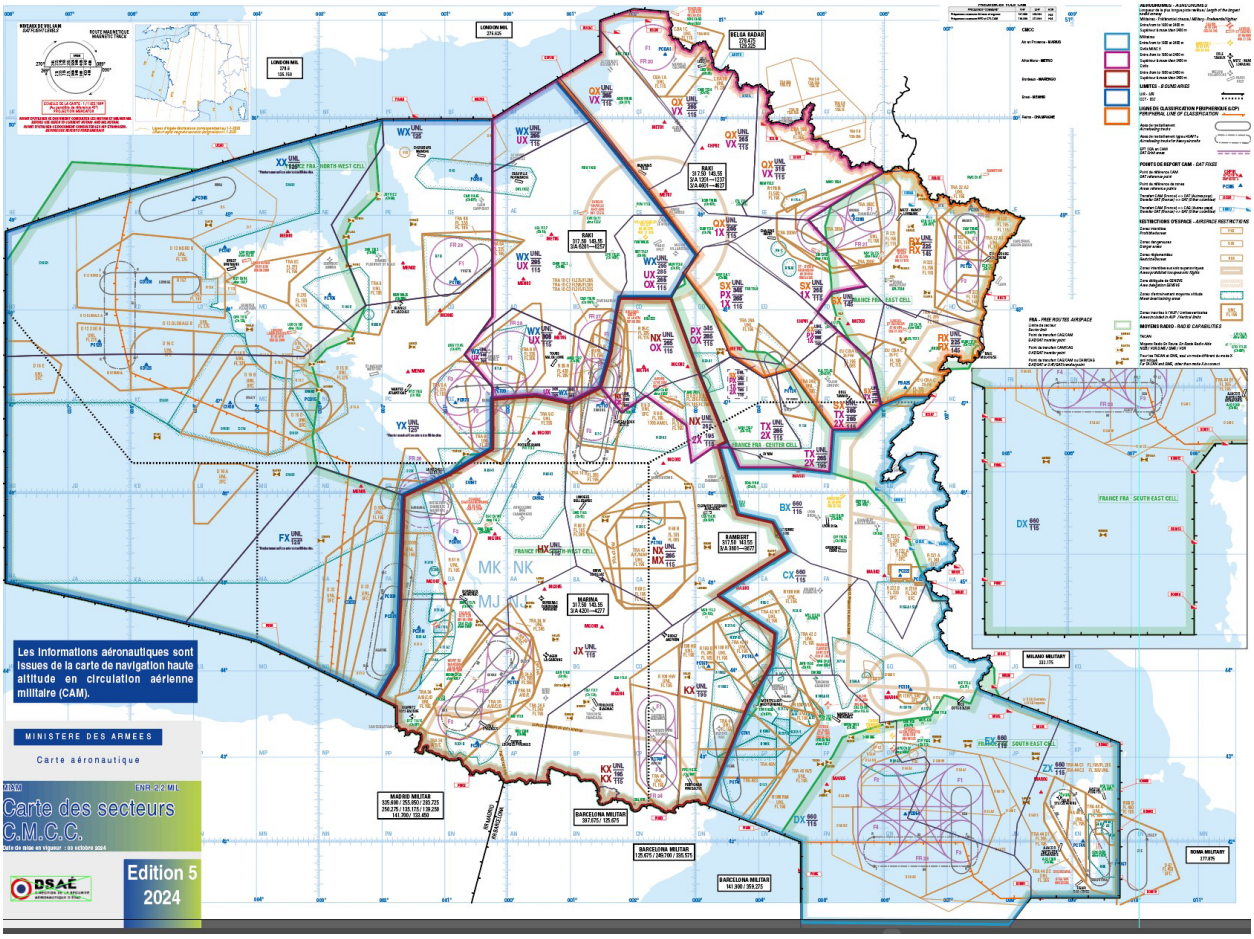
(2) SUMMER : between 0700 and 1300 UTC
WIN : between 0800 and 1400 UTC

ENR 2.2.3
Zones d'attribution des CMCC

ENR 2.2.3-1 Carte globale

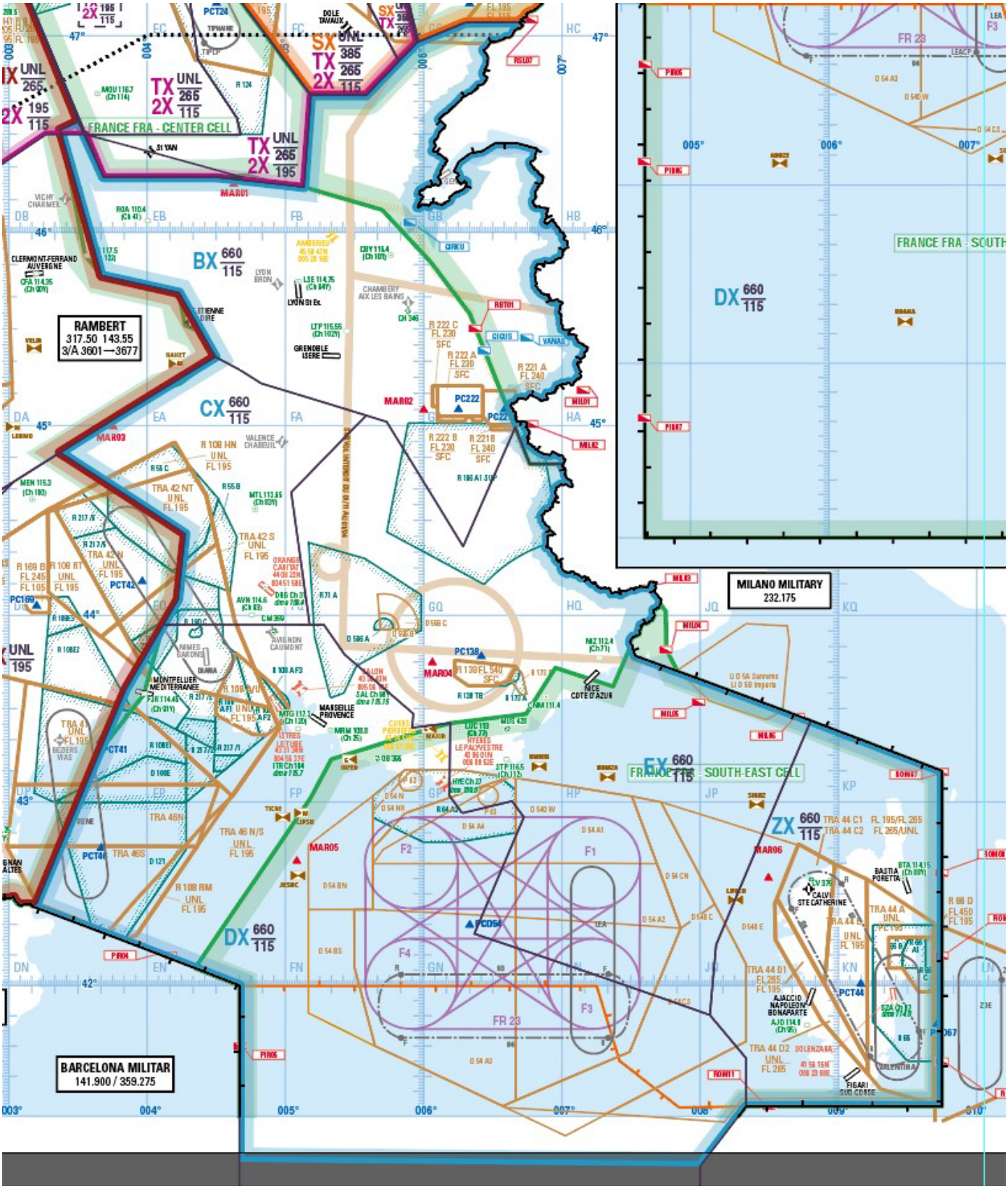
ENR 2.2.3
CMCC assignment areas

ENR 2.2.3.1 Global chart



ENR 2.2.3-2 Secteurs du CMCC d'Aix en Provence «MARIUS»

ENR 2.2.3-2 Aix en Provence CMCC "MARIUS" control sectors



BX FL115-FL660 zone Genève avec BX *Geneva aera with BX*	44°21'55.00'' N-006°17'06.00'' E 45°01'11.00'' N-005°43'56.00'' E 45°03'11.00'' N-005°35'03.00'' E 45°13'11.00'' N-004°49'32.00'' E 45°17'30.00'' N-004°40'00.00'' E 45°21'30.00'' N-004°29'30.00'' E 45°41'22.00'' N-004°13'46.00'' E 45°46'40.00'' N-003°40'08.00'' E 46°31'27.00'' N-003°22'11.00'' E 46°34'00.00'' N-003°30'00.00'' E 46°17'00.00'' N-003°41'00.00'' E 46°17'00.00'' N-004°03'00.00'' E 46°17'00.00'' N-004°30'00.00'' E 46°14'00.00'' N-005°08'00.00'' E 46°42'00.00'' N-005°11'00.00'' E 46°42'00.00'' N-005°35'00.00'' E 46°58'00.00'' N-005°57'04.00'' E 47°04'00.00'' N-006°18'00.00'' E 47°04'12.00'' N-006°41'51.00'' E frontière franco-suisse 45°55'19.00'' N-007°02'46.00'' E frontière franco-italienne 44°48'00.00'' N-007°00'45.00'' E 44°48'00.00'' N-006°46'00.00'' E 44°59'25.00'' N-006°39'45.00'' E 44°21'55.00'' N-006°17'06.00'' E

CX FL115-660	44°51'32.00'' N-003°22'09.00'' E 45°21'30.00'' N-004°29'30.00'' E 45°17'30.00'' N-004°40'00.00'' E 45°13'11.00'' N-004°49'32.00'' E 45°03'11.00'' N-005°35'03.00'' E 44°52'12.00'' N-005°20'11.00'' E 44°39'00.00'' N-005°02'30.00'' E 43°57'00.00'' N-005°10'30.00'' E 43°57'00.00'' N-004°07'00.00'' E 44°05'06.00'' N-004°13'19.00'' E 44°25'54.00'' N-004°16'25.00'' E 44°51'32.00'' N-003°22'09.00'' E

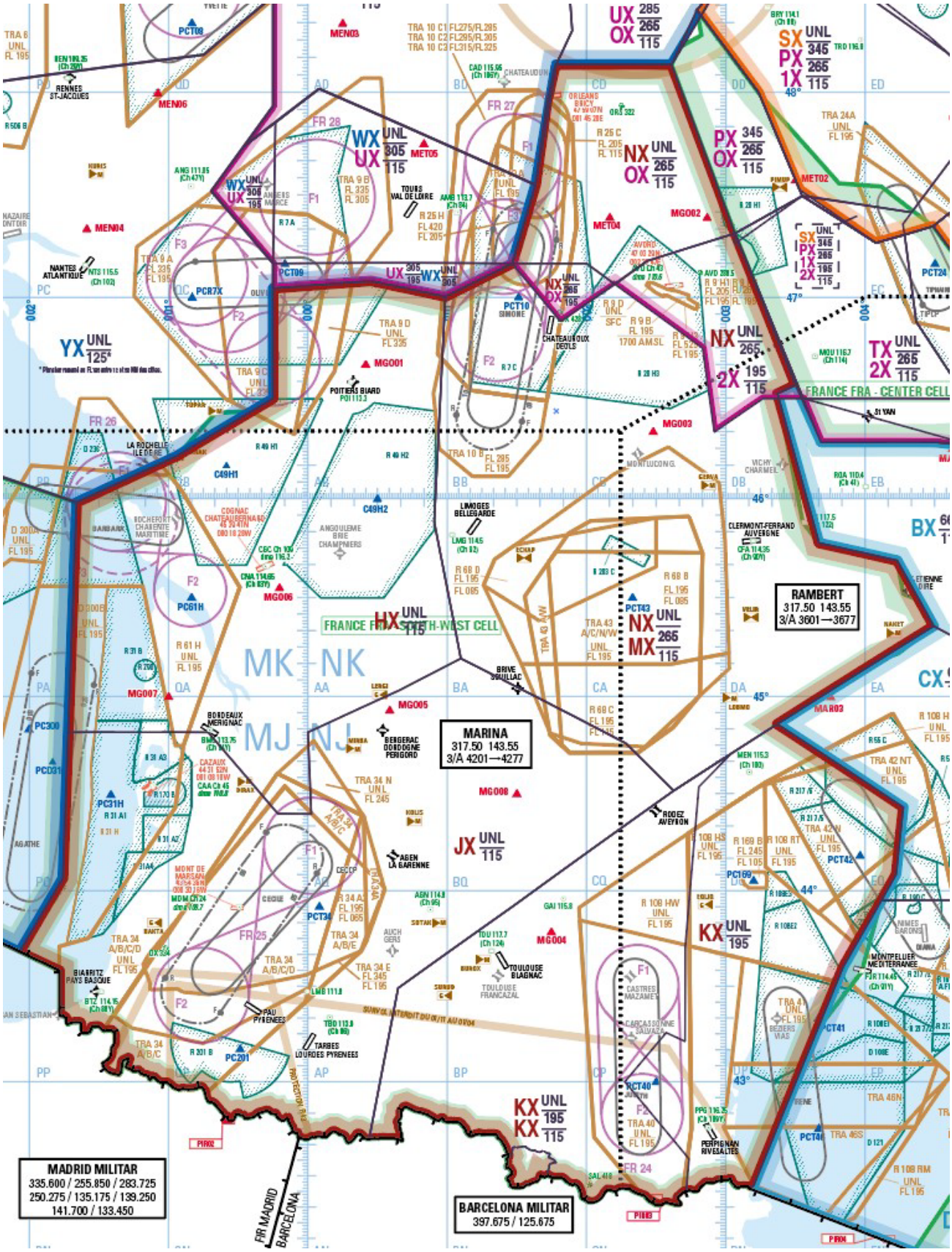
ZX FL115-660	43°26'15.00''N-008°48'02.00''E 43°10'00.00''N-009°45'00.00''E 41°20'00.00''N-009°45'00.00''E 41°20'00.00''N-008°20'00.00''E 41°35'53.00''N-008°20'00.00''E 41°50'15.00''N-008°04'12.00''E 42°13'19.00''N-008°06'54.00''E 43°26'15.00''N-008°48'02.00''E

DX FL115-660	43°57'00.00'' N-004°07'00.00'' E 43°57'00.00'' N-005°10'30.00'' E 43°57'00.00'' N-005°16'40.00'' E 43°47'28.00'' N-005°25'41.00'' E 43°28'30.00'' N-005°55'30.00'' E 43°24'00.00'' N-005°55'00.00'' E 43°25'30.00'' N-006°11'30.00'' E 43°02'01.00'' N-006°11'10.00'' E 42°56'22.00'' N-006°16'43.00'' E 43°00'15.00'' N-006°38'21.00'' E 42°55'03.00'' N-006°43'28.00'' E 42°29'30.00'' N-006°29'00.00'' E 42°17'00.00'' N-006°22'00.00'' E 41°50'15.00'' N-008°04'12.00'' E 41°35'53.00'' N-008°20'00.00'' E 41°20'00.00'' N-008°20'00.00'' E 41°00'00.00'' N-008°00'00.00'' E 39°00'00.00'' N-008°00'00.00'' E 39°00'00.00'' N-004°40'00.00'' E 42°00'00.00'' N-004°40'00.00'' E 42°25'53.00'' N-003°10'29.00'' E 42°27'00.00'' N-003°12'00.00'' E 43°36'11.00'' N-003°50'31.00'' E 43°57'00.00'' N-004°07'00.00'' E

EX FL115-660	45°03'11.00'' N-005°35'03.00'' E 45°01'11.00'' N-005°43'56.00'' E 44°21'55.00'' N-006°17'06.00'' E 44°59'25.00'' N-006°39'45.00'' E 44°48'00.00'' N-006°46'00.00'' E 44°48'00.00'' N-007°00'45.00'' E frontière franco-italienne 43°47'00.00'' N-07°32'00.00'' E 43°26'15.00'' N-008°48'02.00''E 42°13'19.00'' N- 008°06'54.00''E 41°50'15.00'' N- 008°04'12.00''E 42°17'00.00'' N-006°22'00.00'' E 42°29'30.00'' N-006°29'00.00'' E 42°55'03.00'' N-006°43'28.00'' E 43°00'15.00'' N-006°38'21.00'' E 42°56'22.00'' N-006°16'43.00'' E 43°02'01.00'' N-006°11'10.00'' E 43°25'30.00'' N-006°11'30.00'' E 43°24'00.00'' N-005°55'00.00'' E 43°28'30.00'' N-005°55'30.00'' E 43°47'28.00'' N-005°25'41.00'' E 43°57'00.00'' N-005°16'40.00'' E 43°57'00.00'' N-005°10'30.00'' E 44°39'00.00'' N-005°02'30.00'' E 44°52'12.00'' N-005°20'11.00'' E 45°03'11.00'' N-005°35'03.00'' E

ENR 2.2.3-3 Secteurs du CMCC de Bordeaux «MARENGO»

ENR 2.2.3.3 Bordeaux CMCC "MARENGO" control sectors



HX FL115 - ILL	44°49'00.00''N-001°43'12.00''W 45°58'53.00''N-001°39'36.00''W 46°12'48.00''N-000°56'31.00''W 46°30'00.00''N-000°15'00.00''W 47°02'40.00''N-000°15'00.00''W 47°04'53.00''N-000°27'09.00''E 47°00'15.00''N-000°59'12.00''E 46°31'25.00''N-000°57'07.00''E 45°53'00.00''N-000°54'24.00''E 45°11'36.00''N-001°05'52.00"E 45°01'54.00''N-000°39'24.00''E 44°49'00.00''N-000°00'00.00''E 44°23'48.00''N-000°01'27.00''E 44°23'56.00''N-000°12'58.00''W 44°49'00.00''N-000°43'00.00''W 44°49'00.00''N-001°43'12.00''W

JX FL115 - ILL	43°40'49.00''N-002°04'13.00''W 44°03'55.00''N-001°45'31,00''W 44°49'00.00''N-001°43'12.00''W 44°49'00.00''N-000°43'00.00''W 44°23'56.00''N-000°12'58.00''W 44°23'48.00''N-000°01'27.00''E 44°49'00.00''N-000°00'00.00''E 45°01'54.00''N-000°39'24.00''E 45°11'36.00''N-001°05'52.00"E 44°45'40.00''N-002°16'50.00''E 44°31'00.00''N-002°37'30.00''E 43°55'10.00''N-001°28'20.00''E 43°29'32.00''N-000°38'51.00''E 42°41'47.00''N-000°26'21.00''E FRONTIERE FRANCO ESPAGNOLE 43°21'00.00''N-001°47'00.00''W 43°35'00.00''N-001°47'00.00''W 43°40'49.00''N-002°04'13.00''W

KX FL115 - FL195	44°31'00.00''N-002°37'30.00''E 43°55'10.00''N-001°28'20.00''E 43°29'32.00''N-000°38'51.00''E 42°41'47.00''N-000°26'21.00''E FRONTIERE FRANCO ESPAGNOLE 42°25'00.00''N-002°42'55.00''E 42°35'28.00''N-002°44'08.00''E 43°00'00.00''N-002°16'30.00''E 43°15'30.00''N-002°34'20.00''E 43°12'45.00''N-002°42'25.00''E 43°42'53.00''N-002°42'34.00''E 44°32'12.00''N-002°48'22.00''E 44°42'28.44''N-003°02'18.15''E 44°31'00.00''N-002°37'30.00''E

KX FL195 - ILL	44°31'00.00''N-002°37'30.00''E 43°55'10.00''N-001°28'20.00''E 43°29'32.00''N-000°38'51.00''E 42°41'47.00''N-000°26'21.00''E FRONTIERE FRANCO ESPAGNOLE 42°27'00.00''N-003°12'00.00''E 43°36'11.00''N-003°50'31.00''E 43°57'00.00''N-004°07'00.00''E 44°05'06.00''N-004°13'19.00''E 44°25'54.00''N-004°16'25.00''E 44°51'32.00''N-003°22'09.00''E 44°42'28.44''N-003°02'18.15''E 44°31'00.00''N-002°37'30.00''E

MX FL115 - 265 FIR + UIR BORDEAUX FL195-265 UIR BORDEAUX FL115-195 FIR BORDEAUX	46°52'54.00"N-001°48'51.00 47°10'00.00"N-001°28'00.00"E 47°00'15.00"N-000°59'12.00"E 46°31'25.00"N-000°57'07.00"E 45°53'00.00"N-000°54'24.00"E 45°11'36.00"N-001°05'52.00"E 44°45'40.00"N-002°16'50.00"E 44°31'00.00"N-002°37'30.00E 44°51'32.00"N-003°22'09.00"E 45°21'30.00"N-004°29'30.00"E 45°41'22.00"N-004°13'46.00"E 45°46'40.00"N-003°40'08.00"E 46°31'27.00"N-003°22'11.00"E 46°34'00.00"N-003°30'00.00"E 47°18'50.00"N-003°03'54.00"E 47°10'44.00"N-002°26'03.00"E 46°52'54.00"N-001°48'51.00"E

NX FL265 - ILL	47°10'00.00''N-01°28'00.00''E 47°00'15.00''N-00°59'12.00''E 46°31'25.00''N-00°57'07.00''E 45°53'00.00''N-00°54'24.00''E 45°11'36.00''N-01°05'52.00''E 44°45'40.00''N-02°16'50.00''E 44°31'00.00''N-02°37'30.00''E 44°42'28.44''N-03°02'18.15''E 44°51'32.00''N-03°22'09.00''E 45°21'30.00''N-04°29'30.00''E 45°41'22.00''N-04°13'46.00''E 45°46'40.00''N-03°40'08.00''E 46°31'27.00''N-03°22'11.00''E 46°34'00.00''N-03°30'00.00''E 47°18'50.00''N-03°03'54.00''E 48°08'00.00''N-02°36'37.00''E 48°08'00.00''N-01°46'56.00''E 48°06'37.00''N-01°46'06.00''E 47°57'13.00''N-01°42'55.00''E 47°49'54.00''N-01°41'26.00''E 47°33'01.00''N-01°38'01.00''E 47°10'00.00''N-01°28'00.00''E

I→

ENR 2.2.3-4 Secteurs du CMCC de Brest «MENHIR»

ENR 2.2.3-4 Brest CMCC "MENHIR" control sectors



WX Global	50°24'05"N-000°46'11"E 50°00'00"N-000°15'00"W 50°00'00"N-002°00'00"W 49°43'43"N-001°58'25"W 48°54'04"N-002°48'22"W 48°02'51"N-002°15'32"W 48°10'50"N-000°44'57"W 48°27'44"N-000°15'00"W 47°56'00"N-000°15'00"W 47°31'16"N-000°41'38"W 47°10'00"N-000°15'00"W 47°02'40"N-000°15'00"W 47°04'53"N-000°27'09"E 47°00'15"N-000°59'12"E 47°10'00"N-001°28'00"E 48°08'00"N-001°46'56"E 48°08'00"N-002°36'37"E 48°35'00"N-003°01'00"E

WX FL125 - ILL	50°00'00"N-000°15'00"W 50°00'00"N-002°00'00"W 49°43'43"N-001°58'25"W 48°54'04"N-002°48'22"W 48°02'51"N-002°15'32"W 48°10'50"N-000°44'57"W 48°27'44"N-000°15'00"W
WX FL295 - ILL	50°24'05"N-000°46'11"E 50°00'00"N-000°15'00"W 49°26'48"N-000°15'00"W 49°58'41"N-001°19'44"E
WX FL295 - ILL	49°26'48"N-000°15'00"W 48°27'44"N-000°15'00"W 47°56'00"N-000°15'00"W 47°44'14"N-000°27'40"W 48°01'01"N-000°04'49"E 47°33'01"N-001°38'01"E 48°08'00"N-001°46'56"E 48°08'00"N-002°36'37"E 48°35'00"N-003°01'00"E 49°58'41"N-001°19'44"E
WX FL305 - ILL	47°44'14"N-000°27'40"W 47°31'16"N-000°41'38"W 47°10'00"N-000°15'00"W 47°02'40"N-000°15'00"W 47°04'53"N-000°27'09"E 47°00'15"N-000°59'12"E 47°10'00"N-001°28'00"E 47°33'01"N-001°38'01"E 48°01'01"N-000°04'49"E

XX FL125 - ILL *	48°50'00"N-008°00'00"W 50°00'00"N-002°00'00"W 49°43'43"N-001°58'25"W 48°54'04"N-002°48'22"W 48°02'51"N-002°15'32"W 47°30'00"N-003°15'09"W 47°30'00"N-008°00'00"W

YX FL125 - ILL *	44°32'24"N-005°08'38"W 46°18'10"N-003°02'23"W 45°58'53"N-001°39'36"W 46°12'48"N-000°56'31"W 46°30'00"N-000°15'00"W 47°10'00"N-000°15'00"W 47°31'16"N-000°41'38"W 47°56'00"N-000°15'00"W 48°27'44"N-000°15'00"W 48°10'50"N-000°44'57"W 48°02'51"N-002°15'32"W 47°30'00"N-003°15'09"W 47°30'00"N-008°00'00"W 45°00'00"N-008°00'00"W

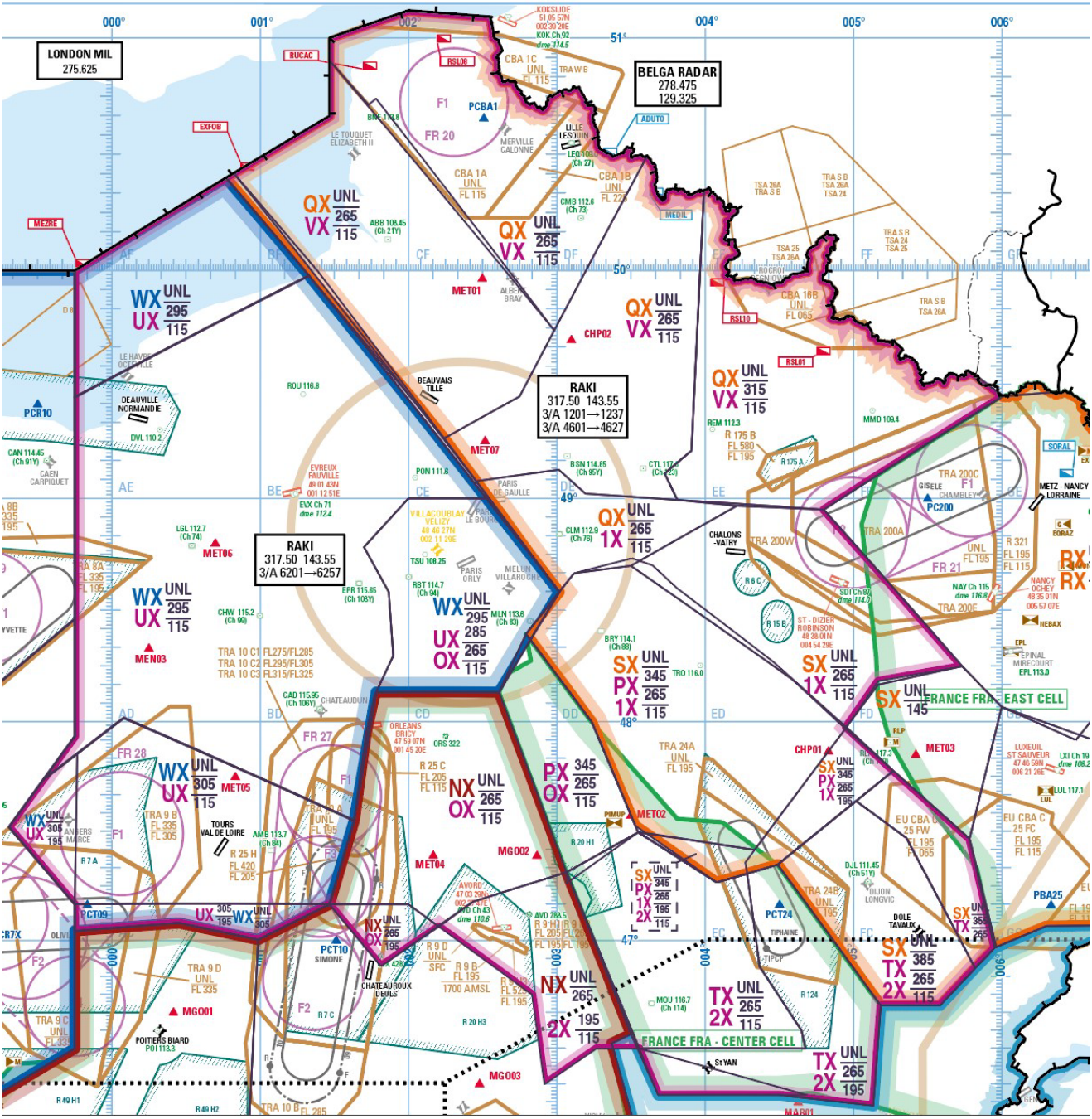
FX FL 125 - ILL *	43°40'49"N-002°04'13"W 44°20'00"N-004°00'00"W 44°32'24"N-005°08'38"W 46°18'10"N-003°02'23"W 45°58'53"N-001°39'36"W 44°03'55"N-001°45'31"W

* Plancher ramené au FL195 entre 12 et 50 NM des cotes

** Lower limit set up to FL 195 between 12 and 50 NM from coasts*

ENR 2.2.3-5 Secteurs du CMCC de Paris «METRO»

ENR 2.2.3-5 Paris CMCC "METRO" control sectors



PARIS Global	50°00'00"N	000°15'00"W
	49°26'57"N	000°15'00"W
	47°56'00"N	000°15'00"W
	47°31'16"N	000°41'38"W
	47°10'00"N	000°15'00"W
	47°02'40"N	000°15'00"W
	47°04'53"N	000°27'09"E
	47°00'15"N	000°59'12"E
	47°10'00"N	001°28'00"E
	46°52'54"N	001°48'51"E
	47°03'51"N	002°12'17"E
	46°45'00"N	002°05'00"E
	46°20'00"N	002°55'00"E
	46°30'00"N	003°16'00"E
	46°30'00"N	003°33'19"E
	46°17'00"N	004°30'00"E
	46°17'00"N	004°30'00"E
	46°14'00"N	005°08'00"E
	46°42'00"N	005°11'00"E
	46°42'00"N	005°35'00"E
	46°58'00"N	005°57'04"E
	46°58'12"N	005°57'47"E
	47°28'00"N	005°47'00"E
	47°58'27"N	004°57'10"E
	48°11'00"N	005°10'00"E
	48°15'00"N	005°44'00"E
	48°57'00"N	004°48'00"E
	49°27'11"N	006°00'25"E
	Frontière / *Border* Franco-belge	
	51°05'21"N	002°32'44"E
	51°07'00"N	002°00'00"E
	51°00'00"N	001°28'00"E
	50°40'00"N	001°28'00"E
	50°00'00"N	000°15'00"W

1X FL195-FL265	47°58'27"N	004°57'10"E
	47°46'37"N	005°16'10"E
	47°38'23"N	005°01'04"E
	47°20'57"N	004°29'20"E
	47°18'25"N	004°17'00"E
	47°16'03"N	004°04'39"E
	47°29'48"N	003°32'53"E
	47°25'00"N	004°20'00"E
	47°58'27"N	004°57'10"E

PX FL265-FL345	47°29'48"N	003°32'53"E
	47°47'43"N	003°21'46"E
	47°59'56"N	003°14'07"E
	48°23'43"N	002°47'34"E
	48°35'00"N	003°01'00"E
	48°40'00"N	003°07'00"E
	48°44'01"N	003°30'23"E
	48°42'07"N	003°38'43"E
	48°36'01"N	003°48'36"E
	48°16'13"N	004°27'30"E
	47°58'27"N	004°57'10"E
	47°46'37"N	005°16'10"E
	47°38'23"N	005°01'04"E
	47°20'57"N	004°29'20"E
	47°18'25"N	004°17'00"E
	47°16'03"N	004°04'39"E
	47°29'48"N	003°32'53"E

PX FL265-ILL	48°23'43"N	002°47'34"E
	47°59'56"N	003°14'07"E
	47°47'43"N	003°21'46"E
	47°29'48"N	003°32'53"E
	47°18'50"N	003°03'54"E
	48°08'00"N	002°36'37"E
	48°23'43"N	002°47'34"E

1X FL115-FL265	48°57'00"N	004°48'00"E
	48°59'35"N	003°48'48"E
	49°01'16"N	003°11'34"E
	49°07'37"N	003°00'46"E
	49°04'34"N	002°27'17"E
	48°35'00"N	003°01'00"E
	48°23'43"N	002°47'34"E
	47°59'56"N	003°14'07"E
	47°47'43"N	003°21'46"E
	47°29'48"N	003°32'53"E
	47°25'00"N	004°20'00"E
	47°58'27"N	004°57'10"E
	48°11'00"N	005°10'00"E
	48°15'00"N	005°44'00"E
	48°57'00"N	004°48'00"E

TX FL265-FL355	47°46'37"N	005°16'10"E
	47°28'00"N	005°47'00"E
	46°58'12"N	005°57'47"E
	46°58'00"N	005°57'04"E
	46°52'21"N	005°49'14"E
	47°28'16"N	005°21'25"E
	47°38'23"N	005°01'04"E
	47°46'37"N	005°16'10"E

TX FL265-FL385	46°52'21"N	005°49'14"E
	47°28'16"N	005°21'25"E
	47°38'23"N	005°01'04"E
	47°20'57"N	004°29'20"E
	46°42'00"N	005°11'00"E
	46°42'00"N	005°35'00"E
	46°52'21"N	005°49'14"E

TX FL265-ILL	47°18'50"N	003°03'54"E
	47°29'48"N	003°32'53"E
	47°16'03"N	004°04'39"E
	47°18'25"N	004°17'00"E
	47°20'57"N	004°29'20"E
	46°42'00"N	005°11'00"E
	46°14'00"N	005°08'00"E
	46°17'00"N	004°30'00"E
	46°17'00"N	003°41'00"E
	46°30'00"N	003°33'19"E
	47°18'50"N	003°03'54"E

2X FL195-FL265	47°46'37"N	005°16'10"E
	47°28'00"N	005°47'00"E
	46°58'12"N	005°57'47"E
	46°58'00"N	005°57'04"E
	46°52'21"N	005°49'14"E
	46°42'00"N	005°35'00"E
	46°42'00"N	005°11'00"E
	46°14'00"N	005°08'00"E
	46°17'00"N	004°30'00"E
	46°17'00"N	004°41'00"E
	46°30'00"N	003°33'19"E
	46°30'00"N	004°40'29"E
	46°35'00"N	004°39'00"E
	46°52'48"N	004°22'01"E
	47°18'25"N	004°17'00"E
	47°20'57"N	004°29'20"E
	47°38'23"N	005°01'04"E
	47°46'37"N	005°16'10"E

2X FL115-FL195	47°18'50"N	003°03'54"E
	47°10'44"N	002°26'03"E
	47°03'51"N	002°12'17"E
	46°45'00"N	002°50'00"E
	46°20'00"N	002°55'00"E
	46°30'00"N	003°16'00"E
	46°30'00"N	003°33'19"E
	47°18'50"N	003°03'54"E

2X FL115-FL195	47°18'25"N	004°17'00"E
	47°21'33"N	004°16'15"E
	47°25'00"N	004°20'00"E
	47°29'58"N	003°32'53"E
	47°16'03"N	004°04'39"E

2X FL115-FL265	47°18'50"N	003°03'54"E
	47°29'48"N	003°32'53"E
	47°16'03"N	004°04'39"E
	47°18'25"N	004°17'00"E
	46°52'48"N	004°22'01"E
	46°35'00"N	004°39'00"E
	46°30'00"N	004°40'29"E
	46°30'00"N	003°33'19"E
	47°18'50"N	003°03'54"E

VX FL115-FL265	50°25'17"N	000°49'17"E
	50°40'00"N	001°28'00"E
	51°00'00"N	001°28'00"E
	51°07'00"N	002°00'00"E
	51°05'21"N	002°32'44"E
	Frontière / *Border* Franco-belge	
	50°20'53"N	003°59'35"E
	49°12'41"N	003°54'29"E
	49°06'37"N	003°43'38"E
	48°59'35"N	003°48'48"E
	49°01'16"N	003°11'34"E
	49°07'37"N	003°00'46"E
	49°04'34"N	002°27'17"E
	50°25'17"N	000°49'17"E

VX FL115-FL315	50°20'53"N	003°59'35"E
	49°12'41"N	003°54'29"E
	49°06'37"N	003°43'38"E
	48°59'35"N	003°48'48"E
	48°57'00"N	004°48'00"E
	49°27'11"N	006°00'25"E
	Frontière / *Border* Franco-belge	
	50°20'53"N	003°59'35"E

OX FL115-FL265	47°18'50"N	003°03'54"E
	47°10'44"N	002°26'03"E
	47°03'51"N	002°12'17"E
	47°10'00"N	002°00'00"E
	47°10'00"N	001°28'00"E
	47°33'01"N	001°38'01"E
	47°49'54"N	001°41'26"E
	48°06'37"N	001°46'06"E
	48°08'00"N	001°46'56"E
	48°17'49"N	001°53'50"E
	48°35'00"N	001°52'00"E
	48°47'00"N	001°42'00"E
	49°00'00"N	002°00'00"E
	49°00'00"N	002°32'30"E
	48°35'00"N	003°01'00"E
	48°23'43"N	002°47'34"E
	47°59'56"N	003°14'07"E
	47°47'43"N	003°21'46"E
	47°29'48"N	003°32'53"E
	47°15'50"N	003°03'54"E

OX FL195-FL265	47°03'51"N	002°12'17"E
	46°52'54"N	001°48'51"E
	47°10'00"N	001°28'00"E
	47°10'00"N	002°00'00"E
	47°03'51"N	002°12'17"E

UX FL115-FL305	47°10'00"N	001°28'00"E
	47°33'01"N	001°38'01"E
	48°01'01"N	000°04'49"E
	47°51'10"N	000°14'00"W
	47°10'00"N	000°15'00"W
	47°10'00"N	001°28'00"E

UX FL115-FL295	47°33'01"N	001°38'01"E
	47°49'54"N	001°41'26"E
	48°06'37"N	001°46'06"E
	48°08'00"N	001°46'56"E
	48°17'49"N	001°53'50"E
	48°35'00"N	001°52'00"E
	48°47'00"N	001°42'00"E
	49°00'00"N	002°00'00"E
	49°00'00"N	002°32'30"E
	49°59'51"N	001°23'17"E
	50°25'17"N	000°49'17"E
	50°00'00"N	000°15'00"W
	49°26'57"N	000°15'00"W
	47°56'00"N	000°15'00"W
	47°44'14"N	000°27'40"W
	48°01'01"N	000°04'49"E
	47°33'01"N	001°38'01"E

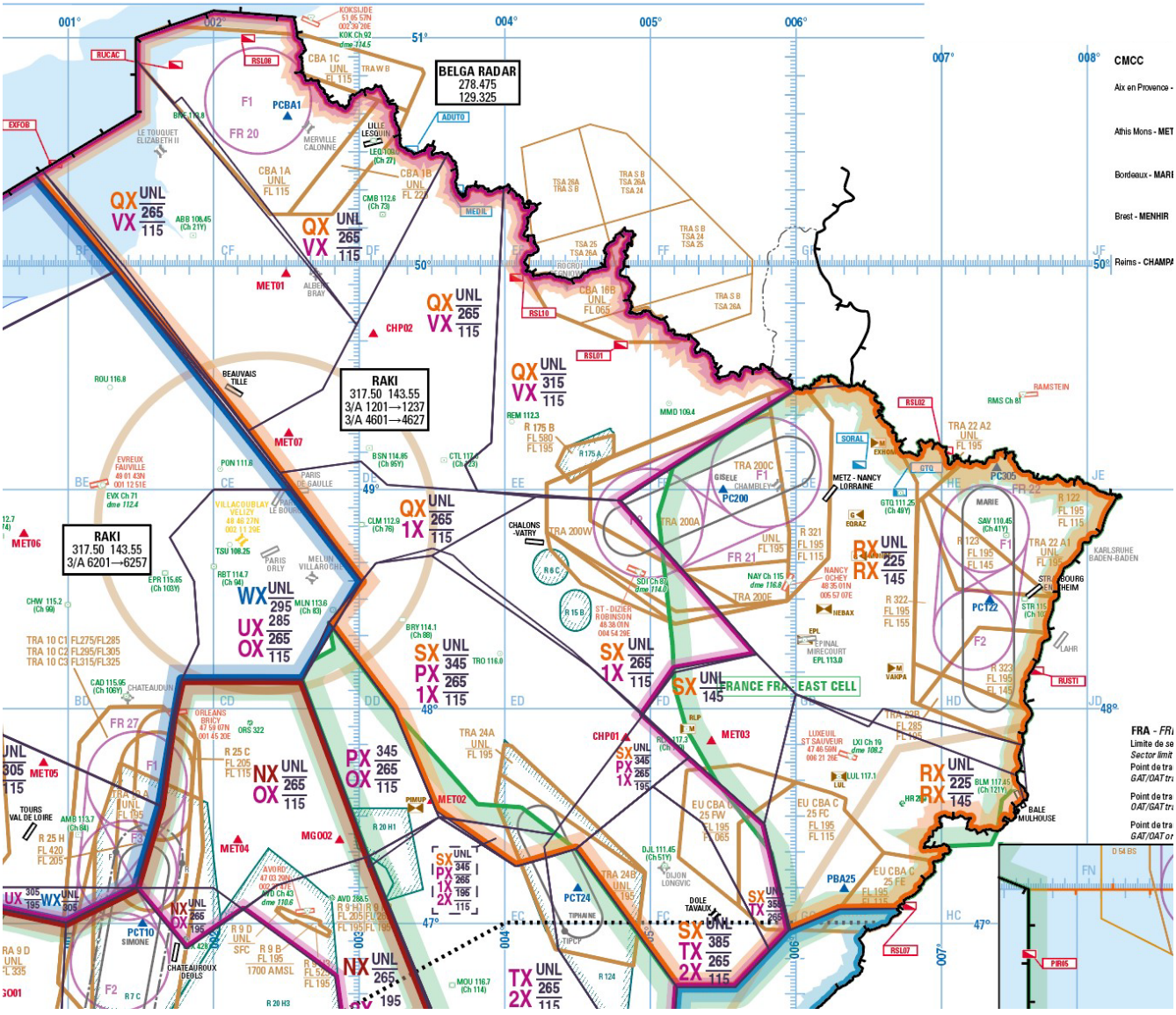
UX FL195-FL305	47°02'40"N	000°15'00"W
	47°04'53"N	000°27'09"E
	47°00'15"N	000°59'12"E
	47°10'00"N	001°28'00"E
	47°10'00"N	000°15'00"W
	47°02'40"N	000°15'00"W

UX FL265-FL295	48°08'00"N	001°46'56"E
	48°17'49"N	001°53'50"E
	48°35'00"N	001°52'00"E
	48°47'00"N	001°42'00"E
	49°00'00"N	002°00'00"E
	49°00'00"N	002°32'30"E
	48°35'00"N	003°01'00"E
	48°23'43"N	002°47'34"E
	48°08'00"N	002°36'37"E
	48°08'00"N	001°46'56"E

UX FL195-FL305	47°51'10"N	000°14'00"W
	47°44'14"N	000°27'40"W
	47°31'16"N	000°41'38"W
	47°10'00"N	000°15'00"W
	47°51'10"N	000°14'00"W

ENR 2.2.3-6 Secteurs du CMCC de Reims «CHAMPAGNE»

ENR 2.2.3-6 Reims CMCC "CHAMPAGNE" control sectors



QX FL265-UFL	QX	1	51 05 21 N	002 32 44 E
	QX	2	51 07 00 N	002 00 00 E
	QX	3	51 00 00 N	001 28 00 E
	QX	4	50 54 18 N	001 28 00 E
	QX	22	50 42 52 N	001 43 53 E
	QX	21	50 44 29 N	001 46 55 E
	QX	19	49 44 21 N	002 59 00 E
	QX	18	50 29 43 N	003 36 36 E
			frontière France/Belgique	
			border France/Belgium	
	QX	1	51 05 21 N	002 32 44 E
	QX	4	50 54 18 N	001 28 00 E
	QX	5	50 40 00 N	001 28 00 E
	QX	6	50 24 05 N	000 46 11 E
	QX	7	49 15 56 N	002 14 29 E
	QX	20	49 27 00 N	002 45 00 E
	QX	19	49 44 21 N	002 59 00 E
	QX	4	50 54 18 N	001 28 00 E
	QX	7	49 15 56 N	002 14 29 E
	QX	8	48 35 00 N	003 01 00 E
	QX	9	48 40 00 N	003 07 00 E
	QX	10	48 42 00 N	003 30 00 E
	QX	11	48 58 00 N	004 12 53 E
	QX	14	48 59 35 N	003 48 48 E
	QX	15	49 06 37 N	003 43 38 E
	QX	16	49 12 41 N	003 54 29 E
	QX	17	50 20 53 N	003 59 35 E
			frontière France/Belgique	
			border France/Belgium	
	QX	18	50 29 43 N	003 36 36 E
	QX	19	49 44 21 N	002 59 00 E
	QX	20	49 27 00 N	002 45 00 E
	QX	7	49 15 56 N	002 14 29 E

QX FL315-UFL	QX	17	50 20 53 N	003 59 35 E
	QX	16	49 12 41 N	003 54 29 E
	QX	15	49 06 37 N	003 43 38 E
	QX	14	48 59 35 N	003 48 48 E
	QX	11	48 58 00 N	004 12 53 E
	QX	12	48 57 00 N	004 48 00 E
	QX	13	49 27 00 N	006 00 25 E
			frontière France/Belgique	
			border France/Belgium	
	QX	17	50 20 53 N	003 59 35 E

SX 345-UFL	SX	1	48 23 43 N	002 47 34 E
	SX	2	47 59 56 N	003 14 07 E
	SX	3	47 31 39 N	003 31 43 E
	SX	4	47 16 03 N	004 04 39 E
	SX	5	47 20 57 N	004 29 20 E
	SX	17	47 38 23 N	005 01 04 E
	SX	16	47 46 37 N	005 16 10 E
	SX	14	47 58 11 N	004 56 42 E
	SX	15	48 11 30 N	004 35 12 E
	QX	10	48 42 00 N	003 30 00 E
	QX	9	48 40 00 N	003 07 00 E
	QX	8	48 35 00 N	003 01 00 E
	SX	1	48 23 43 N	002 47 34 E

SX 385-UFL	SX	5	47 20 57 N	004 29 20 E
	SX	6	46 42 00 N	005 11 00 E
	SX	7	46 42 00 N	005 35 00 E
	SX	8	46 52 21 N	005 49 14 E
	SX	18	47 28 16 N	005 21 25 E
	SX	17	47 38 23 N	005 01 04 E
	SX	5	47 20 57 N	004 29 20 E

SX 355-UFL	SX	8	46 52 21 N	005 49 14 E
	SX	9	46 58 00 N	005 57 04 E
	SX	10	47 28 00 N	005 47 00 E
	SX	16	47 46 37 N	005 16 10 E
	SX	17	47 38 23 N	005 01 04 E
	SX	18	47 28 16 N	005 21 25 E
	SX	8	46 52 21 N	005 49 14 E

SX125-UFL	SX	10	47 28 00 N	005 47 00 E
	SX	**11**	**48 04 00N**	**006 00 00 E**
	SX	12	48 15 00 N	005 44 00 E
	SX	13	48 10 00 N	005 10 00 E
	SX	14	47 58 11 N	004 56 42 E
	SX	16	47 46 37 N	0058 16 10 E
	SX	10	47 28 00 N	005 47 00 E

SX265-UFL	SX	12	48 15 00N	005 44 00 E
	SX	13	48 10 00 N	005 10 00 E
	SX	14	47 58 11 N	004 56 42 E
	SX	15	48 11 30 N	004 35 12 E
	QX	10	48 42 00 N	003 30 00 E
	QX	11	48 58 00 N	004 12 53 E
	QX	12	48 57 00 N	004 48 00 E
	SX	12	48 15 00 N	005 44 00 E

RX 125-195	RX	1	47 04 00 N	006 18 00 E
	RX	2	47 04 12 N	006 41 51 E
			fontière Suisse-Allemagne/France border Swiss-Germany/France	
	RX	3	47 49 56 N	007 33 24 E
	RX	4	48 00 00 N	006 36 00 E
	RX	5	47 55 00 N	006 30 00 E
	SX	11	48 04 00N	006 00 00 E
	SX	10	47 28 00 N	005 47 00 E
	SX	9	46 58 00 N	005 57 04 E
	RX	1	47 04 00 N	006 18 00 E
	SX	11	48 04 00N	006 00 00 E
	SX	12	48 15 00 N	005 44 00 E
	QX	12	48 57 00 N	004 48 00 E
	QX	13	49 27 00 N	006 00 25 E
			frontière Allemagne-Belgique/France border Swiss-Germany/France	
	RX	3	47 49 56 N	007 33 24 E
	RX	4	48 00 00 N	006 36 00 E
	RX	5	47 55 00 N	006 30 00 E
	SX	11	48 04 00N	006 00 00 E

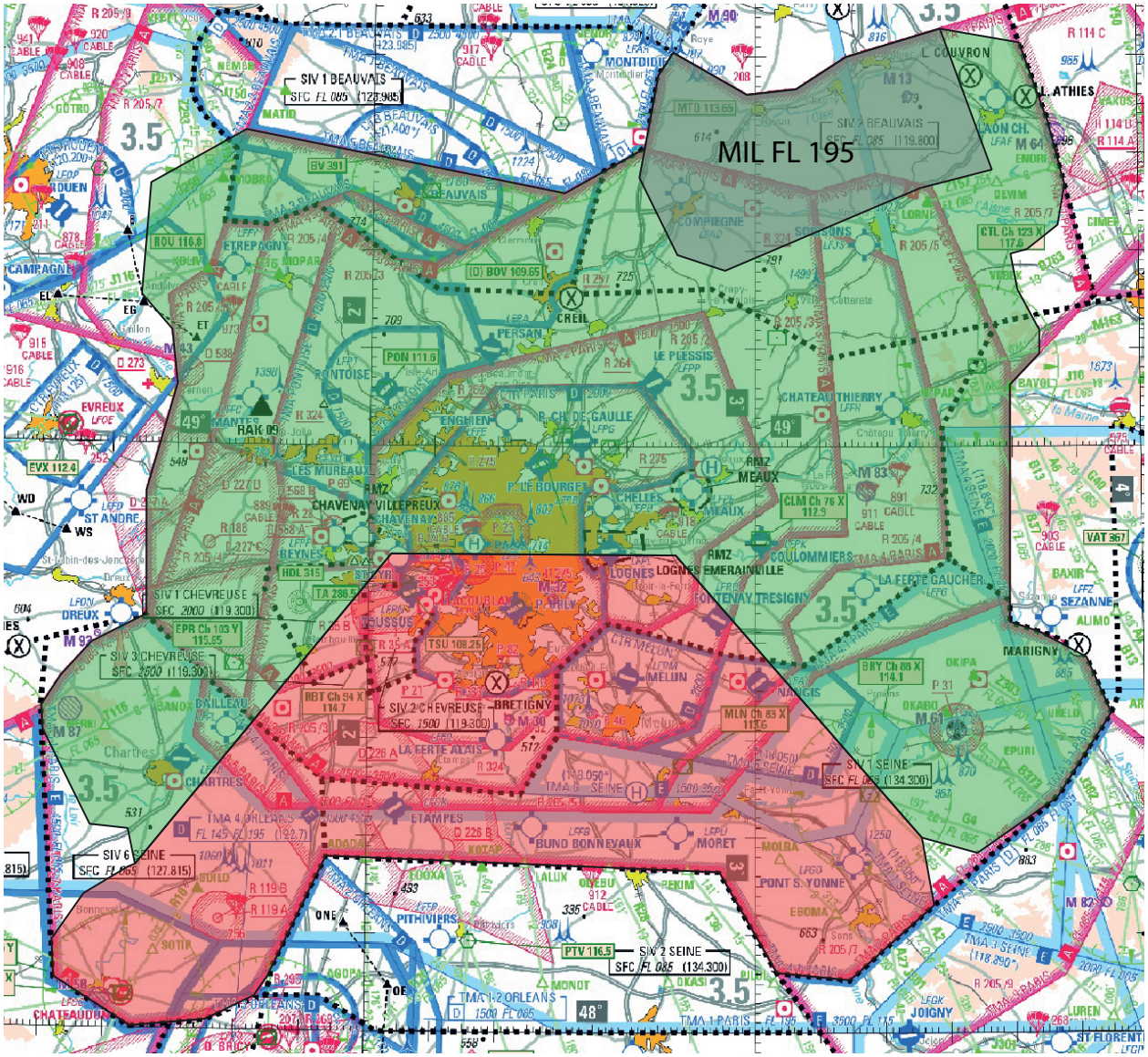
RX 195 - UFL	RX	1	47 04 00 N	006 18 00 E
	RX	2	47 04 12 N	006 41 51 E
			fontière Suisse-Allemagne/France border Swiss-Germany/France	
	RX	6	47 41 30N	007 31 00E
	SX	11	48 04 00N	006 00 00 E
	SX	10	47 28 00 N	005 47 00 E
	SX	9	46 58 00 N	005 57 04 E
	RX	1	47 04 00 N	006 18 00 E
	SX	11	48 04 00N	006 00 00 E
	SX	12	48 15 00 N	005 44 00 E
	QX	12	48 57 00 N	004 48 00 E
	QX	13	49 27 00 N	006 00 25 E
			frontière Allemagne-Belgique/France border Swiss-Germany/France	
	RX	6	47 41 30N	007 31 00E
	SX	11	48 04 00N	006 00 00 E

ENR 2.2.4
Zone d'attribution et fonctionnement de l'Elément Air de Contrôle de l'Aéroport Paris-Charles de Gaule «De Gaulle Approche»

ENR 2.2.4
EAC Paris – Charles de Gaulle Airport « De Gaulle Approach » assignment area and functionment

ENR 2.2.4.1
Zone d'attribution de l'EAC

ENR 2.2.4.1
EAC Paris assignment area



Secteur EACA Sol – FL 125 (FL 195 selon accords) EACA sector GND – FL 125 (FL 195 according to agreements)	49°42'53"N-003°29'05"E 49°41'25"N-003°41'33"E 49°33'22"N-003°45'56"E 49°26'50"N-003°48'31"E 49°22'41"N-003°47'22"E 49°20'13"N-003°42'31"E 49°19'47"N-003°39'57"E 49°16'07"N-003°40'59"E 49°11'56"N-003°44'22"E 49°09'31"N-003°44'20"E 49°06'21"N-003°39'42"E 48°44'12"N-003°39'25"E 48°42'02"N-003°39'23"E 48°41'02"N-003°43'48"E 48°38'22"N-003°51'11"E 48°32'38"N-003°54'56"E 48°24'00"N-003°46'29"E 48°18'20"N-003°34'07"E 48°19'56"N-003°25'34"E 48°13'00"N-003°27'24"E 48°05'20"N-003°14'26"E 48°06'05"N-003°03'14"E 48°06'28"N-003°02'55"E 48°16'25"N-002°54'24"E 48°17'50"N-001°53'50"E 48°05'27"N-001°45'10"E 48°03'24"N-001°43'06"E 48°01'23"N-001°37'09"E	48°00'54"N-001°35'41"E 48°00'06"N-001°24'11"E 48°05'01"N-001°12'20"E 48°08'49"N-001°11'58"E 48°13'33"N-001°16'43"E 48°16'21"N-001°23'24"E 48°16'41"N-001°24'32"E 48°20'19"N-001°23'17"E 48°20'40"N-001°17'25"E 48°30'20"N-001°09'51"E 48°32'50"N-001°09'34"E 48°35'55"N-001°12'28"E 48°39'26"N-001°17'10"E 48°40'36"N-001°20'28"E 48°42'21"N-001°25'31"E 48°55'02"N-001°25'09"E 49°06'04"N-001°29'43"E 49°11'36"N-001°28'43"E 49°15'11"N-001°23'50"E 49°26'36"N-001°24'57"E 49°32'13"N-001°39'48"E 49°26'00"N-002°30'00"E 49°30'38"N-002°42'32"E 49°38'07"N-002°44'38"E 49°40'27"N-002°46'58"E 49°34'53"N-003°02'00"E 49°39'57"N-003°14'08"E 49°42'53"N-003°29'05"E

EACA	FREQUENCES "COMMUNES" *"COMMON" FREQUENCIES*				
		VHF	UHF	HOR	OBSERVATIONS / *REMARKS*
	Commune détresse et urgence *Common distress and emergency*	121.500	243.000	ATS	
	Commune INFO et CTL CAM *Common INFO and OAT CTL*	142.450	362.300	ATS	
	FREQUENCES PARTICULIERES *PARTICULAR FREQUENCIES*				
	INDICATIF STATION *STATION CALL SIGN*	VHF	UHF	HOR	OBSERVATIONS / *REMARKS*
		119.850	370.825	ATS	Fréquences veillées pendant les horaires de fonctionnement *Frequencies monitored during operating hours*
	DE GAULLE APPROCHE	140.575 138.575	387.450 355.825 259.725 386.950	O/R	

ENR 2.2.4.2 Horaires de l'EAC de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle «De Gaulle Approche»

La station de ROISSY (DE GAULLE) est ouverte les jours ouvrables de 0730 à 1130 loc et de 1330 à 1700 loc (1), et de 0730 à 1130 loc et de 1330 à 1600 loc les Vendredi (2).

(1) ÉTÉ : de 0530 à 0930 et de 1130 à 1500 UTC HIV : de 0630 à 1030 et de 1230 à 1600 UTC
(2) ÉTÉ : de 0530 à 0930 et de 1130 à 1400 UTC HIV : de 0630 à 1030 et de 1230 à 1500 UTC

ENR 2.2.4.2 Schedules for EAC of Paris airport - Charles de Gaulle «De Gaulle Approche»

The ROISSY (DE GAULLE) station is open on working days from 0730 to 1130 local and from 1330 to 1700 local (1), and from 0730 to 1130 local and from 1330 to 1600 local on Fridays (2).

(1) SUMMER : from 0530 to 0930 and from 1130 to 1500 UTC WIN : from 0630 to 1030 and from 1230 to 1600 UTC
(2) SUMMER : from 0530 to 0930 and from 1130 to 1400 UTC WIN : from 0630 to 1030 and from 1230 to 1500 UTC

ENR 2.2.4.3 Gestion des vols CAM

Pendant ses horaires d'activation, l'EACA, indicatif «DE GAULLE APPROCHE », rend les services de la CAM dans sa zone d'attribution décrite ci-dessus.
Les transpondeurs 3/A 4501 à 4577 seront attribués par l'EACA lors de la première prise en compte du vol dans sa zone de compétence et seront maintenus jusqu'à la sortie de zone.

ENR 2.2.4.3 OAT Management

During activation times, the EACA, callsign "DE GAULLE APPROACH" provides OAT services in its allocated area as described above.
Squaks 3/A 4501 to 4577 will be allocated by EACA prior to entering its airspace and will be kept until leaving its airspace.

ENR 2.2.4.4 Plans de vol (PLN)

Le bureau d'information des vols centralisé (BIVc) conserve ses prérogatives pour le traitement des PLN. Il veillera à ce que l'EACA soit en adresse de tous les messages PLN et complémentaires émis concernant sa zone d'attribution.
Adresse : LFPGZVZX
Les équipages mentionneront en case 18 du PLN « INTERESSE EACA ».

ENR 2.2.4.4 Flight plans (FPL)

The centralized flight information office (BIVc) retains its prerogatives for the flight plans processing. It will ensure the EACA is addressing all the FPL and additional messages concerning its area of attribution. Adress: LFPGZVZX
Crews will mention in box 18 of FPL: "INTERESSE EACA"

ENR 2.2.4.4 Coordination

En complément du PLN, tous les vols CAM intéressant la zone de compétence de l'EACA feront l'objet d'une coordination préalable à J-1 auprès du chef des opérations de l'EACA (PNIA: 861 487 4232 ou tel: 01 41 51 42 32) puis le jour même auprès de De Gaulle APP-MIL (PNIA: 811 487 2983 ou tel: 06 72 79 62 42).
Note: l'EACA ne gère pas les demandes de dérogation de survol en région parisienne.

ENR 2.2.4.4 Coordination

In addition to the flight plan, all OAT flights involving the area of competence of EACA will be subject to coordination prior D-1 with the chief of operations of EACA (PNIA: 861 487 42 32 or phone: 01 41 51 42 32), then the same day with De Gaulle APP (PNIA: 811 487 29 83 or phone: 06 72 79 62 42).
NB: EACA isn't responsible for overflight waiver requests in Paris region.

ENR 2.3
Ligne de Classification Périphérique / *Peripheral Classification Line (LCP)*

1. Coordonnées géographiques des points caractéristiques

1. Geographical coordinates of landmarks

G	46°20'N – 002°30'W	Q2	41°20'N – 007°50'E
K1	47°20'N – 006°00'W	Q3	41°35'N – 007°25'E
K2	48°00'N – 006°15'W	Q4	42°00'N – 007°15'E
L1	48°25'N – 006°15'W	T	42°00'N – 004°40'E
L2	49°15'N – 006°00'W	X	42°26'N – 002°15'E
M	47°00'N – 006°35'E	Y1	43°57'N – 002°49'W
Q1	41°20'N – 009°45'E		

2. Tracé de la LCP - Limites de responsabilité des organismes de contrôle

2. Layout of the LCP - Responsibility limits of control organisms

2.1 CINQ MARS LA PILE (indicatif RAKI) :

G, K1, K2, L1, L2, limite FIR, **tracé frontière, M.**

2.1 CINQ MARS LA PILE (call sign RAKI):

G, K1, K2, L1, L2, FIR limit, ***boundary, M.***

2.2 LYON (indicatif RAMBERT) :

M, tracé frontière, limite FIR, Q1, Q2, Q3, Q4, T, limite FIR, tracé frontière, X.

2.2 LYON (call sign RAMBERT):

M, boundary, FIR limit, Q1, Q2, Q3, Q4, T, FIR limit, boundary, X.

2.3 MONT DE MARSAN (indicatif MARINA) :

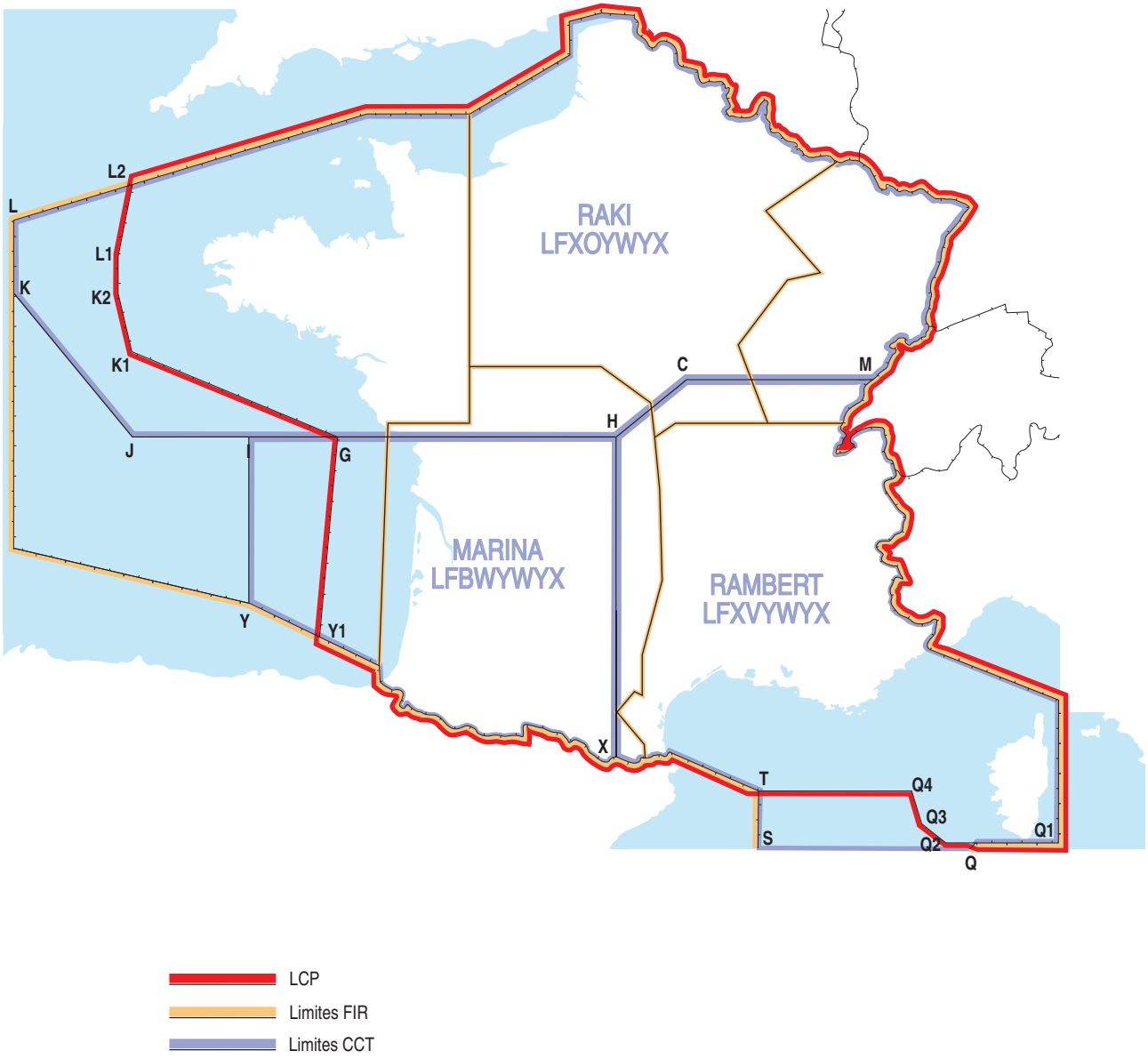
X, tracé frontière, limite FIR, Y1, G.

MONT DE MARSAN (call sign MARINA):

X, boundary, FIR limit FIR, Y1, G.

ZONES D'ATTRIBUTION DES CCT
LIGNE DE CLASSIFICATION PERIPHERIQUE

CCT ASSIGNMENT AREAS
PERIPHERAL CLASSIFICATION LINE



ENR 2.4
Moyens de radiocommunication et de radionavigation / *Radiocommunication and radionavigation means*

ENR 2.4.1 — *ENR 2.4.1*
Emploi des fréquences de radiocommunication — *Use of radio communication frequencies*

1. Vols CAM contrôlés

Tout aéronef assure une liaison permanente avec le contrôle au sol sur la fréquence qui lui est assignée.

Lorsque aucune fréquence n'est fixée (cas de la procédure d'auto-transfert ou d'une montée en altitude après une phase CAM V, par exemple) la liaison est établie sur la fréquence commune information et contrôle CAM UHF ou VHF, à défaut sur la commune détresse et urgence UHF ou VHF.

Pour les aéronef disposant d'un poste sans affichage manuel les fréquences particulières contrôle CAM des CCT traversés sont autant que possible préréglées.

L'écoute de la fréquence de contrôle est assurée par tous les membres d'une formation.

2. Vols CAM non contrôlés

Les aéronefs assurent une liaison avec le CCT. en cas de besoin sur la fréquence commune information et contrôle CAM UHF ou VHF

L'indicatif d'appel radio utilisé par le pilote est celui du CCT suivi du terme information
(Exemple : RAKI INFO).

3. Répartition dans les CCT

Chaque CCT dispose de fréquences UHF et VHF, communes ou particulières, réparties de la façon suivante :
- commune détresse et urgence VHF : 121,500 veillée
- commune détresse et urgence UHF : 243,000 veillée
- commune INFO et CTL CAM VHF: 143,550 veillée
- commune INFO et CTL CAM UHF :317,500 veillée
- particulière CTL CAM VHF : préréglée
- particulière(s) CTL CAM N° 1, 2, 3, etc UHF : préréglée(s)

Les valeurs de fréquence sont indiquées en pages suivantes et sur la carte de radionavigation en Circulation Aérienne Militaire (voir ENR 6 MIL).

4. Enregistrement

Les communications AIR/SOL sont enregistrées chaque fois que les disponibilités techniques le permettent.

1. Controlled CAM flights

An aircraft ensures a permanent link with the ground control on the frequency assigned to it.

When no frequency is set (case of auto-transfer procedure or an altitude climb phase after a CAM V phase, for example), the link is set up on the UHF or VHF common information and CAM control frequency, if not on the UHF or VHF common distress and emergency frequency.

For aircraft fitted with manual set without display, the particular CAM control frequencies of the CCTs crossed are pre-set insofar as possible.

The control frequency is listened by all the members of a formation.

2. Non-controlled CAM flights

the aircraft ensure a link with the CCT, if necessary on the UHF or VHF common information and CAM control frequency.

The radio call sign used by the pilot is that of the CCT followed by the information term
(Example: RAKI INFO).

3. Assignment in the CCTs

Each CCT has UHF and VHF frequencies, common or particular, assigned as follows:
- common distress and emergency VHF : 121.500 monitored
- common distress and emergency UHF : 243.000 monitored
- common INFO and CAM CTL VHF : 143.550 monitored
- common INFO and CAM CTL UHF : 317.500 monitored
- particular CAM CTL VHF : pre-set
- particular CAM CTL No. 1, 2, 3, etc. UHF: pre-set

The frequency values are given in the following pages and on the radio-navigation chart for Military Air Traffic (see ENR 6 MIL).

4. Recording

The AIR/GROUND communications are recorded each time it is technically possible.

ENR 2.4.2
Installations de radiocommunication et de radionavigation

ENR 2.4.2
Radio communication and radio-navigation installations

CDC	**FRÉQUENCES «COMMUNE»** ***«COMMON» FREQUENCIES***	VHF	UHF	HOR	OBSERVATIONS *REMARKS*
	Commune détresse et urgence *Common Distress and emergency*	121.500	243.000	H24	
	Commune INFO et CTL CAM *Common INFO and CAM CTL*	143.550	317.500	H24	
CMCC	**FRÉQUENCES «COMMUNE»** ***«COMMON» FREQUENCIES***	VHF	UHF	HOR	OBSERVATIONS *REMARKS*
	Commune détresse et urgence *Common Distress and emergency*	121.500	243.000	ATS	

CCER

STATION INDICATIF *STATION CALL SIGN*	Fréquences *Fréquencies*		HORAIRES *TIMINGS*	OBSERVATIONS *REMARKS*
	VHF	UHF		
AIX EN PROVENCE AIX ESSAIS / *TEST*	121.285 122.900 125.855 126.630 134.230	245.700	Lun/Ven : 0830/1930 (heure locale) *Mon/Fri: 0830/1930 (local time)*	Horaire étendu selon besoins des essais en vol *Timings extended according to in-flight test requirements*
BORDEAUX BORDEAUX ESSAIS / *TEST*	120.765 122.330 122.900 124.330 127.210 130.960 135.410 139.050 143.525	372.450 388.375 388.875 397.900	Lun/Ven : 0830/1930 (heure locale) *Mon/Fri: 0830/1930 (local time)*	Horaire étendu selon besoins des essais en vol *Timings extended according to in-flight test requirements*
BREST LOPERHET BREST ESSAIS / *TEST*	127.030 133.260 136.300 136.485	338.900 370.775	Lun/Ven : 0830/1930 (heure locale) *Mon/Fri: 0830/1930 (local time)*	Horaire étendu selon besoins des essais en vol *Timings extended according to in-flight test requirements*
CAZAUX CAZAUX ESSAIS / *TEST*	132.115 137.975 138.300 139.200 141.350 143.575	337.925 334.400 370.300 388.200	Lun/Ven : 0830/1930 (heure locale) *Mon/Fri: 0830/1930 (local time)*	Horaire étendu selon besoins des essais en vol *Timings extended according to in-flight test requirements*
ISTRES *I*STRES ESSAIS / *TEST*	119.325 119.975 120.275 122.900 126.375 136.500 138.875 139.700 139.875	241.675 243.225 278.125 285.175 314.825 315.050 341.325 379.300	Lun/Ven : 0830/1930 (heure locale) *Mon/Fri: 0830/1930 (local time)*	Horaire étendu selon besoins des essais en vol *Timings extended according to in-flight test requirements*
MONT DE MARSAN MARSAN ESSAIS / *TEST*	127.185 135.390 141.375	278.500 398.975	Lun/Ven : 0830/1930 (heure locale) *Mon/Fri: 0830/1930 (local time)*	Horaire étendu selon besoins des essais en vol *Timings extended according to in-flight test requirements*
TOULOUSE BLAGNAC TOULOUSE ESSAIS / *TEST*	122.900 126.030 128.630 133.265 135.655	278.700	Lun/Ven : 0830/1930 (heure locale) *Mon/Fri: 0830/1930 (local time)*	Horaire étendu selon besoins des essais en vol *Timings extended according to in-flight test requirements*

CCMAR

STATION INDICATIF *STATION CALL SIGN*	Fréquences *Fréquencies*			HORAIRES *TIMINGS*	OBSERVATIONS *REMARKS*	
	BLU	VHF	UHF			
BREST LOPERHET ARMOR (CCMAR ATL)	5708 (P) 5702 (S)(1)	124.725	234.250 (P) 374.925	Pendant les activités OPS de la Marine *During OPS activities of the Navy*	Pendant les activités OPS de la marine, coordination dans les espaces suivants : <u>Supérieur</u> : Espaces Réglementés : R154, R157 Espaces Dangereux : D5, D7, D12 N S-G, D14, D14 E, D15 A-B, D16 A-B-C-D-E <u>Inférieur</u> : Espaces Réglementés : R146 A-B, R154, R157, R195, R270 Espaces Dangereux : D16 A-B-C-D-E, D18 A-B, D 214 (1) Fréquence sur ordre CCMAR. Portée limitée. Demande d'ouverture à formuler auprès du COM BREST (02.98.22.05.60)	During OPS activities of the Navy, coordination in the following spaces: <u>Upper</u> : Restricted spaces : R154, R157 Danger spaces: D5, D7, D12 N S-G, D14, D14 E, D15 A-B, D16 A-B-C-D-E <u>Lower</u> : Restricted spaces : R146 A-B, R154, R157, R195, R270 Danger spaces : D16 A-B-C-D-E, D18 A-B, D 214 (1) Frequency on CCMAR order. Limited range. Opening request to be addressed to COM BREST (02.98.22.05.60)
TOULON FANNY (CCMAR MED)	2436 (J) 3896 (J)	118.500 127.975	340.575 375.350	Pendant les activités OPS de la marine *During OPS activities of the Navy*	(BLU : Changement jour/nuit : 0700 / 1900) gestion des zones D54 A-B-C *(BLU : Day/night change : 0700 / 1900) management of areas D54 A-B-C*	

Autres / *Other*

STATION INDICATIF	Fréquences			HORAIRES	OBSERVATIONS *REMARKS*	
	BLU	VHF	UHF			
BORDEAUX BORDEAUX CTL (ACC)		121.500 129.400 (2) 124.200 (1) 125.100	366.400 (1) 314.300 (2)	H 24	(1) départ secteur N (2) départ secteur S Note : l'une des fréquences (1 et 2) est obligatoire et doit être utilisée pour la montée IFR dans la TMA de BORDEAUX pour les ACFT en CAM en provenance des AD de Bordeaux-Mérignac , Cazaux et Cognac. Les fréquences sont utilisées par les ACFT en CAM à destination des AD Bordeaux-Mérignac, Cazaux et Cognac sur instruction du CTL.	*(1) N sector departure* *(2) S sector departure* *Note:* *one of the frequencies (1 and 2) is mandatory and must be used for IFR climbing in the BORDEAUX TMA for ACFT under OAT coming from the Bordeaux-Mérignac, Cazaux and Cognac ADs.* *The frequencies are used by ACFT under OAT heading to Bordeaux-Mérignac, Cazaux and Cognac ADs on instruction of the CTL.*
CAZAUX CARIBOU (ATC)		140.750	381.025	Pendant activité de tir D31D *During firing activity D31D*		

	FRÉQUENCES «COMMUNES» ***«COMMON» FREQUENCIES***	VHF	UHF	HOR	OBSERVATIONS *REMARKS*
E A C A	Commune détresse et urgence *Common Distress and emergency*	121.500	243.000	ATS	
	Commune INFO et CTL CAM *Common INFO and OAT CTL*	142.450	362.300	ATS	
	FRÉQUENCES PARTICULIÈRES ***PARTICULAR FREQUENCIES***	VHF	UHF	HOR	OBSERVATIONS *REMARKS*
	STATION INDICATIF *STATION CALL SIGN*				
	DE GAULLE APPROCHE	119.850	370.825	ATS	
		140.575 138.575	387.450 355.825 259.725 386.950	O/R	

ENR 4
Aides / systèmes de radionavigation
Radio-navigation aids / systems

ENR 4.1
Aides de radionavigation en-route

Dans le cadre de la réalisation d'un vol CAM, les seuls moyens de radionavigation pouvant être utilisés pour définir la navigation prévue lors de la rédaction du plan de vol sont les balises TACAN et VOR/DME.

ENR 4.1
Radio-navigation aids en-route

When conducting an OAT flight, the only radionavigation means that can be used to define the intended navigation when writing the flight plan are the TACAN and VOR/DME beacons.

• Liste des TACAN

• TACAN list

AVORD	AVD	Ch 43X	47°03'29,1"N - 002°37'47,5"E
CAZAUX	CAA	Ch 45X	44°32'06"N - 001°07'53"W
COGNAC Chateaubernard	CGC	Ch 109X	45°39'41,3"N - 000°18'28,3"W
EVREUX Fauville	EVX	Ch 71X	49°01'42,7"N - 001°12'50,6"E
HYERES Le Palyvestre	HYE	Ch 27X	43°06'01,1"N - 006°08'51,5"E
ISTRES Le Tube	ITR	Ch 104X	43°31'33,9"N - 004°55'36,9"E
LANDIVISIAU	LDV	Ch 98Y	48°31'41,8"N - 004°09'22,7"W
LANVEOC Poulmic	BST	Ch 94X	48°17'04,3"N - 004°27'07,6"W
LORIENT Lann Bihoue	LOR	Ch 105X	47°45'41,3"N - 003°26'28,2"W
LUXEUIL Saint Sauveur	LXI	Ch 19X	47°46'59,4"N - 006°21'25,6"E
MONT DE MARSAN	MDM	Ch 24X	43°54'41"N - 000°30'36"W
NANCY Ochey	NAY	Ch 115X	48°35'01,1"N - 005°57'06,6"E
SAINT DIZIER Robinson	SDI	Ch 87X	48°38'13,2"N - 004°53'21,1"E
SOLENZARA	SZA	Ch 87X	41°56'14,9"N - 009°23'58,4"E

• Liste des VOR / DME

La liste des VOR/DME est consultable dans l'AIP ENR 4.1.

• DME / VOR list

The list of VOR/DME is available in the AIP ENR 4.1.

ENR 4.4
Indicatifs codés des points significatifs

ENR 4.4
Name code designators for significant points

4.4.1 Points de référence CAM

Les points suivants peuvent être utilisés pour réaliser une navigation en CAM ainsi que pour le dépôt du plan de vol associé.

4.4.1 Reference OAT points

The following points can be used to carry out an OAT navigation and the associated flight plan.

CMCC	Indicatif / *Callsign*	Coordonnées / *Coordinates*
BREST (Menhir)	MEN 01	**48°50.00'N - 003°30.00'W** 48°50'00.00''N - 003°30'00.00''W
	MEN 02	**48°30.00'N - 001°40.00'W** 48°30'00.00''N - 001°40'00.00''W
	MEN 03	**48°20.00'N - 000°15.00'E** 48°20'00.00''N - 000°15'00.00''E
	MEN 04	**47°20.00'N - 001°35.00'W** 47°20'00.00''N - 001°35'00.00''W
	MEN 05	**46°05.00'N - 002°20.00'W** 46°05'00.00''N - 002°20'00.00''W
	MEN 06	**48°00.00'N - 001°04.52'W** 48°00'00.00''N - 001°04'31.00''W
AIX EN PROVENCE (Marius)	MAR 01	**46°15.00'N - 004°37.43'E** 46°15'00.00''N - 004°37'26.00''E
	MAR 02	**45°05.00'N - 006°00.00'E** 45°05'00.00''N - 006°00'00.00''E
	MAR 03	**45°00.00'N - 003°45.00'E** 45°00'00.00''N - 003°45'00.00''E
	MAR 04	**43°45.00'N - 006°04.00'E** 43°45'00.00''N - 006°04'00.00''E
	MAR 05	**42°41.00'N - 005°05.00'E** 42°41'00.00''N - 005°05'00.00''E
	MAR 06	**42°34.62'N - 008°30.00'E** 42°34'37.00''N - 008°30'00.00''E
BORDEAUX (Marengo)	MGO 01	**46°40.00'N - 000°25.00'E** 46°40'00.00''N - 000°25'00.00''E
	MGO 02	**47°23.50'N - 002°52.00'E** 47°23'30.00''N - 002°52'00.00''E
	MGO 03	**46°20.00'N - 002°29.00'E** 46°20'00.00''N - 002°29'00.00''E
	MGO 04	**43°47.00'N - 001°45.00'E** 43°47'00.00''N - 001°45'00.00''E
	MGO 05	**44°55.68'N - 000°35.35'E** 44°55'41.00''N - 000°35'21.00''E
	MGO 06	**45°33.00'N - 000°12.00'W** 45°33'00.00''N - 000°12'00.00''W
	MGO 07	**45°00.00'N - 001°00.00'W** 45°00'00.00''N - 001°00'00.00''W
	MGO 08	**44°30.00'N - 001°30.00'E** 44°30'00.00''N - 001°30'00.00''E

CMCC	Indicatif / *Callsign*	Coordonnées / *Coordinates*
REIMS (Champagne)	CHP 01	**47°52.00'N - 004°50.00'E** 47°52'00.00''N - 004°50'00.00''E
	CHP 02	**49°42.00'N - 003°06.00'E** 49°42'00.00''N - 003°06'00.00''E
PARIS (Métro)	MET 01	**49°58.08'N - 002°30.00'E** 49°58'05.00''N - 002°30'00.00''E
	MET 02	**47°34.40'N - 003°30.02'E** 47°34'24.00''N - 003°30'01.00''E
	MET 03	**47°51.08'N - 005°25.33'E** 47°51'05.00''N - 005°25'20.00''E
	MET 04	**47°23.50'N - 002°10.00'E** 47°23'30.00''N - 002°10'00.00''E
	MET 05	**47°45.02'N - 000°50.00'E** 47°45'01.00''N - 000°50'00.00''E
	MET 06	**48°48.00'N - 000°41.83'E** 48°48'00.00''N - 000°41'50.00''E
	MET 07	**49°15.37'N - 002°31.03'E** 49°15'22.00''N - 002°31'02.00''E

4.4.2 Autres points de référence CAM : Points de référence de zones

Les points suivants peuvent être utilisés pour réaliser une navigation en CAM ainsi que pour le dépôt du plan de vol associé.

4.4.2 Others OAT reference points : Areas reference points

The following points can be used to carry out an OAT navigation and the associated flight plan.

CMCC	**ZONE / *AREA***	**COORDONNEES / *COORDINATES***	**Points**
Aix	D 67	**41°47.00'N - 009°43.00'E** 41°47'00.00"N - 009°43'00.00"E	**PCD67**
	TRA 44	**42°00.00'N - 009°10.00'E** 42°00'00.00"N - 009°10'00.00"E	**PCT44**
	D 54	**42°20.00'N - 006°20.00'E** 42°20'00.00"N - 006°20'00.00"E	**PCD54**
	TRA 138	**43°47.00'N - 006°25.00'E** 43°47'00.00"N - 006°25'00.00"E	**PC138**
	TRA 42	**44°11.00'N - 003°58.00'E** 44°11'00.00"N - 003°58'00.00"E	**PCT42**
	TRA 41	**43°20.00'N - 003°40.00'E** 43°20'00.00"N - 003°40'00.00"E	**PCT41**
	TRA 46	**42°45.00'N - 003°40.00'E** 42°45'00.00"N - 003°40'00.00"E	**PCT46**
	R221	**45°05.00'N - 006°35.00'E** 45°05'00.00"N - 006°35'00.00"E	**PC221**
	R222	**45°05.00'N - 006°15.00'E** 45°05'00.00"N - 006°15'00.00"E	**PC222**
	R169	**44°03.00'N - 003°12.00'E** 44°03'00.00"N - 003°12'00.00"E	**PC169**

CMCC	ZONE / *AREA*	COORDONNEES / *COORDINATES*	Points
Bordeaux	TRA 40	**43°00.00'N - 002°30.00'E** 43°00'00.00"N - 002°30'00.00"E	**PCT40**
	R61H	**45°30.00'N - 000°50.00'W** 45°30'00.00"N - 000°50'00.00"W	**PC61H**
	R31H	**44°30.00'N - 001°25.00'W** 44°30'00.00"N - 001°25'00.00"W	**PC31H**
	TRA 43 R68	**45°30.00'N - 002°20.00'E** 45°30'00.00"N - 002°20'00.00"E	**PCT43**
	TRA 10	**47°00.00'N - 001°30.00'E** 47°00'00.00"N - 001°30'00.00"E	**PCT10**
	TRA 34 R34	**43°55.00'N - 000°05.00'E** 43°55'00.00"N - 000°05'00.00"E	**PCT34**
	R49 H1	**46°10.00'N - 000°35.00'W** 46°10'00.00"N - 000°35'00.00"W	**C49H1**
	R49 H2	**46°00.00'N - 000°30.00'E** 46°00'00.00"N - 000°30'00.00"E	**C49H2**
	D31 N+S	**44°40.00'N - 001°50.00'W** 44°40'00.00"N - 001°50'00.00"W	**PCD31**
	D300	**44°50.00'N - 002°00.00'W** 44°50'00.00"N - 002°00'00.00"W	**PC300**
	R201	**43°10.00'N - 000°30.00'W** 43°10'00.00"N - 000°30'00.00"W	**PC201**
Brest	D 32 D 33	**44°50.00'N - 002°30.00'W** 44°50'00.00"N - 002°30'00.00"W	**C3233**
	TRA 9	**47°10.00'N - 000°10.00'W** 47°10'00.00"N - 000°10'00.00"W	**PCT09**
	D 15	**47°00.00'N - 003°00.00'W** 47°00'00.00"N - 003°00'00.00"W	**PCD15**
	D 14 D 18	**47°00.00'N - 004°25.00'W** 47°00'00.00"N - 004°25'00.00"W	**C1418**
	D 12 S	**47°25.00'N - 005°45.00'W** 47°25'00.00"N - 005°45'00.00"W	**CD12S**
	D 12 N	**48°20.00'N - 005°45.00'W** 48°20'00.00"N - 005°45'00.00"W	**CD12N**
	TRA 6	**48°10.00'N - 002°50.00'W** 48°10'00.00"N - 002°50'00.00"W	**PCT06**
	TRA 8	**48°20.00'N - 000°50.00'W** 48°20'00.00"N - 000°50'00.00"W	**PCT08**
	R 10	**49°25.00'N - 000°30.00'W** 49°25'00.00"N - 000°30'00.00"W	**PCR10**
	R7X	**47°00.00'N - 000°50.00'W** 47°00'00.00"N - 000°50'00.00"W	**PCR7X**
	D120	**47°40.00'N - 006°30.00'W** 47°40'00.00"N - 006°30'00.00"W	**PC120**
	D5	**49°10.00'N - 005°00.00'W** 49°10'00.00"N - 005°00'00.00"W	**PCD05**
	D7	**48°40.00'N - 004°30.00'W** 48°40'00.00"N - 004°30'00.00"W	**PCD07**

CMCC	ZONE / *AREA*	COORDONNEES / *COORDINATES*	Points
Reims / Paris	CBA 1	**50°40.00'N - 002°30.00'E** 50°40'00.00"N - 002°30'00.00"E	**PCBA1**
	TRA 200	**49°00.00'N - 005°30.00'E** 49°00'00.00"N - 005°30'00.00"E	**PC200**
	TRA 22	**48°30.00'N - 007°20.00'E** 48°30'00.00"N - 007°20'00.00"E	**PCT22**
	CBA 25	**47°10.00'N - 006°20.00'E** 47°10'00.00"N - 006°20'00.00"E	**PBA25**
	TRA 24 R124	**47°10.00'N - 004°30.00'E** 47°10'00.00"N - 004°30'00.00"E	**PCT24**
	TRA LAUTER ALL	**49°06.00'N - 007°23.00'E** 49°06'00.00"N - 007°23'00.00"E	**PC305**

4.4.3 Points de transferts CAM avec les pays étrangers

Ces points sont consultables dans le MIAM ENR 1.16 « Transferts CAM <-> CAG ».

4.4.3 OAT transfer points with foreign countries

These points can be found in MIAM ENR 1.16 « OAT <-> GAT transfers »

ENR 5
Avertissements à la navigation
Navigation warnings

ENR 5.0

ENR 5.0.1 Zones et axes programmables par le Centre Défense de Programmation et de Gestion de l'Espace (CDPGE 03.520)

Le CDPGE localisé à Athis-Mons est un organisme à vocation inter-armées directement subordonné à la DIRCAM.

Dans le cadre de la coordination civilo-défense de niveau 2 relatif à la gestion de l'espace aérien (mise en œuvre du FUA), il finalise la programmation du jour J à J-1 de l'utilisation des structures d'espace relevant de son domaine de compétence au profit des usagers Défense (entraînement quotidien).
Cette programmation, réalisée à partir des besoins exprimés par les différentes composantes de la défense, tient compte des contraintes technico-opérationnelles (capacités de CTL, plans de remplacement, missions prioritaires …). Elle constitue les besoins de la Défense qui sont confrontés aux contraintes civiles au sein de la CNGE lors de la phase de négociation dont les résultats sont portés à la connaissance des usagers par l'émission :

a) de l'ACTIHA (message comprenant en particulier la programmation des zones et des missions),
b) de l'AUP («plan d'utilisation de l'espace aérien»).

Ce processus répond à deux objectifs principaux :
a) satisfaire les besoins de la Défense,
b) optimiser l'utilisation de l'espace aérien pour l'ensemble des usagers.

1. Domaine d'action

1.1 Les espaces aériens

1.1.1 Les zones gérables en liaison avec la CNGE France.

1.1.2 En interne Défense : les zones non gérables :

a) zones réglementées composant le réseau Très Basse Altitude Défense,
b) zones réglementées ou dangereuses (CDPGE non gestionnaire):
- en moyenne altitude associées aux zones haute altitude,
- associées aux axes de ravitaillement moyenne altitude,
c) les Espaces Préférentiels de travail (EPT) des systèmes de Détection Aéroportés (SDA)

1.2 Les axes supersoniques

2. Points de contact

ENR 5.0.1 Areas and axes programmable by the Space Programming and Management Defence Centre (Centre Défense de Programmation et de Gestion de l'Espace - CDPGE 03.520

The CDPGE, located at Athis-Mons, is an inter-army dedicated organism directly subordinated to the DIRCAM.

Within the framework of level 2 civilian-defence coordination relative to airspace management (implementation of FUA), it finalises programming from day D to D-1 on the use of space structures falling within its scope, to the benefit of Defence users (daily training).
This programming, based on the needs stated by the different defence components, takes account of technical-operational constraints (CTL capacities, substitute plans, priority missions, etc.). It constitutes the Defence requirements that are faced with civilian constraints within the AMC during the negotiation phase the results of which are informed to the users by transmission:

a) of the ACTIHA (message containing, in particular, the programming of areas and missions),
b) of the AUP ("airspace utilisation plan").

This process answers two main targets:
a) meet the Defence requirements,
b) optimise airspace utilisation for all the users.

1. Field of activity

1.1 The airspaces

1.1.1 The manageable areas, jointly with the French AMC.

1.1.2 Internal to Defence: the non-manageable areas:

a) restricted areas forming the Very Low Altitude Defence network,
b) restricted or danger areas (not controlled by CDPGE):
- medium altitude, associated to high-altitude areas,
- associated to medium altitude refuelling axes,
c) the Preferred Work Spaces (EPT) of Airborne Detection systems (SDA)

1.2 The supersonic axes

2. Contact points

	Intradef MOFI :	☎ PNIA :	☎ FT :
Commandement	cdpge03520-athismons@air.defense.gouv.fr	811 428 7378 / 7384	01 45 07 73 41/42
J-2 / J Section A nord	cdpge03520-alpha-athismons@air.defense.gouv.fr	811 428 7320	01 45 07 73 30
J-2 / J Section A sud		811 428 7322	01 45 07 73 31
M-1 / J-3 section B	cdpge03520-bravo-athismons@air.defense.gouv.fr	811 428 7362	01 45 07 73 37
RTBA	cdpge03520-rtba-athismons@air.defense.gouv.fr	811 428 7316	01 45 07 73 29
Section C	cdpge03520-charlie-athismons@air.defense.gouv.fr	811 428 7385	01 45 07 73 43

ENR 5.0.2 Zones et routes gérables par la Cellule Nationale de Gestion de l'Espace aérien (CNGE France ou French AMC)

ENR 5.0.2 Areas or routes manageable by the Cellule Nationale de Gestion de l'Espace aérien National Airspace Management Cell (CNGE France or French AMC)

Dans le cadre de la mise en œuvre du concept de gestion souple de l'espace aérien, les zones et routes dites gérables par la Cellule Nationale de Gestion de l'Espace aérien (CNGE) comprennent les :

Within the framework of the implementation of the flexible use of airspace concept, the areas and routes manageable by the French Airspace Management Cell (AMC) include :

a) Zones réservées temporairement (TRA - Temporary Reserved Area), zones transfrontalières (CBA - Cross Border Areas) et le cas échéant, zones réglementées (R) ou dangereuses (D).

a) Temporary Reserved Area (TRA), Cross Border Areas (CBA) and, if necessary, restricted areas (R) or dangerous areas (D).

b) routes conditionnelles (CDR – conditional routes).

b) Conditional routes (CDR).

Une TRA est un espace aérien, de dimensions définies, réservé au profit d'usagers spécifiques pendant une période déterminée, et au travers duquel d'autres aéronefs peuvent être autorisés à transiter avec une clairance.

A TRA is an airspace, with defined dimensions, reserved exclusively for the benefit of specific users during a defined period of time, through which other aircraft may be allowed to transit with a clearance.

Une CBA est une zone réservée au profit exclusif d'usagers spécifiques pendant une durée déterminée, établie au-dessus de frontières internationales, pour répondre à des besoins opérationnels spécifiques.

A CBA is an area reserved for the exclusive benefit of specific users for a specific period of time, established over international boundaries, to meet specific operational requirements.

Une CDR est une route ou portion de route ATS à caractère non permanent, susceptible d'être planifiée et utilisée sous certaines conditions exclusivement.

A CDR is a route or portion of an ATS route of non-permanent nature, which may be planned and used under certain conditions only.

Les TRA, et CBA « gérables » par la CNGE sont publiées par la voie de l'information aéronautique (AIP FRANCE ENR 5.2).

The TRAs and the CBAs manageable by the CNGE are published in the aeronautical information notice (AIP FRANCE ENR 5.2).

Les CDR sont publiées par la voie de l'information aéronautique (AIP FRANCE chap. ENR 3).

The CDRs are published in the aeronautical information notice (AIP FRANCE chap. ENR 3).

Note : Les zones réglementées ou dangereuses sont publiées dans l'AIP FRANCE chap. ENR 5.1-3.

Note : The restricted or dangerous areas are published in the AIP FRANCE chap. ENR 5-1-3.

Les zones et routes gérables sont allouées après négociation au sein de la CNGE à J-1 avant 16H00 loc par l'intermédiaire de l'AUP « plan d'utilisation de l'espace aérien » diffusé vers les organismes de la circulation aérienne et de gestion du trafic concernés.

The manageable areas and routes are allocated after negotiation within the AMC on D-1 before 16H00 local via the Airspace Use Plan (AUP) distributed to the concerned air traffic control and management organisms.

Les modalités relatives à la gestion pré tactique de l'espace aérien (coordination civile-militaire de niveau 2) sont fixées par le protocole national NR 22 0056/DSNA du 08 juillet 2022.

The modalities related to pre-tactical airspace management methods (level 2 civil-military coordination) are set by the national protocol NR 22 0056/DSNA of the 08th of july 2022.

ENR 5.1
Zones interdites, réglementées ou dangereuses
Prohibited, restricted or danger areas

ENR 5.1.1
Zones interdites en permanence aux aéronefs militaires

ENR 5.1.1
Areas permanently prohibited to military aircraft

REF. ZONE *AREA REF*	NOM (DEPARTEMENT) *NAME (DEPARTMENT)*	POSITION	RAYON en NM *RANGE in NM*	LIMITES VERTICALES (ft) *VERTICAL LIMITS (ft)*	NATURE DE LA RESTRICTION ET OBSERVATIONS *RESTRICTION TYPE AND OBSERVATIONS*
M 1	VITTEAUX (Côte d'Or)	1)47°26'50" N - 004°30'00" E 2)47°25'25" N - 004°29'00"E 3)47°23'25" N - 004°26'00"E	0.5 0.5 0.5	3000 ASFC SFC	Elevage de poulets *Poultry farm*
M 2	MONTOIR DE BRETAGNE (Loire Atlantique)	47°18'00"N - 002°07'30" W	1	1000 ASFC (1) SFC	Usine chimique (1) sauf autorisation ATS pour ATT LFRZ *Chemical plant* *(1) unless authorised by ATS for LFRZ LDG*
M 5	DIEUZE (Moselle)	48°49'07" N - 006°42'55" E	0.5	1000 ASFC (1) SFC 3000 ASFC (2) SFC	Usine Kulmann (1) HEL et monomoteurs (2) multimoteurs et réacteurs *Kulmann plant* *(1) HEL and single-engine aircraft* *(2) Multi-engine and jet-engine aircraft*
M 6	VINDECY (Saône et Loire)	46°20'30" N - 004°01'25" E	1	3000 ASFC SFC	Gaz *Gas*
M 7	ROUFFIGNAC (Dordogne)	45°02'23" N - 000°58'29" E	1.5	3000 AGL SFC	Personne souffrant de maladie génétique grave. Pronostic vital engagé si survol. *Person suffering from serious genetic disease. Life endangered by overflight*
M 9	VOUGLANS (Ain)	46°23'50" N - 005°35'53" E	0.5	3000 ASFC SFC	Câbles *Cables*
M 10	HARNES (Pas de Calais)	50°27'00" N - 002°54'00"E	0.5	3000 ASFC SFC	Usine Kulmann *Kulmann plant*
M 12	PONT DE BUIS (Finistère)	48°15'00" N - 004°05'00"W	0.5	3000 ASFC SFC	Poudrerie *Gunpowder factory*
M 13	SAINT-GOBAIN (Aisne)	49°35'55" N - 003°23'50" E	0.5	3000 ASFC SFC	Sanatorium *Sanatorium*
M 15	SAINT SEVER (Calvados)	48°50'00"N - 001°01'00" W	0.5	3000 ASFC SFC	Asile *Asylum*
M 18	ST GEORGES DE BOHON (Manche)	49°17'00"N - 001°14'30" W	1	3000 ASFC SFC	Réserve *Reserve*
M 20	BAUSSENQ (Bouches du Rhône)	43°37'00" N - 004°47'00"E 43°37'28" N - 004°47'15" E 43°36'00" N - 004°50'30" E 43°35'32" N - 004°50'15" E	0.5	3000 ASFC SFC (1)	Poudrerie (1) 1000 ft pour ACFT en approche finale radar ou TACAN RWY15 AD ISTRES *Gunpowder factory* *(1) 1000 ft for ACFT in final radar or TACAN approach RWY15 ISTRES AD*
M 21	CHATEAU DE KINTZEIM (Bas-Rhin)	48°15'30" N - 007°23'20" E	4	3000 ASFC SFC	Evolution de nombreux rapaces *Flying of numerous birds of prey*

REF. ZONE *AREA REF*	NOM (DEPARTEMENT) *NAME (DEPARTMENT)*	POSITION	RAYON en NM *RANGE in NM*	LIMITES VERTICALES (ft) *VERTICAL LIMITS (ft)*	NATURE DE LA RESTRICTION ET OBSERVATIONS *RESTRICTION TYPE AND OBSERVATIONS*
M 25	BAIE DES VEYS (Manche)	49°23'30" N - 001°09'00"W	1	3000 ASFC SFC	Réserve *Reserve*
M 30	LE BOUCHET (Essonne)	48°32'00"N - 002°22'00" E	0.5	(1) (2)	C.E.A (1) conventionnels : SFC/900 ASFC (2) réacteurs : SFC/3000 ASFC *C.E.A (1) conventional aircraft: SFC/900 ASFC (2) jet-engine aircraft: SFC/3000 ASFC*
M 32	LIMEIL BREVANNES (Val de Marne)	48°44'24" N - 002°28'36" E	0.5	3000 ASFC SFC	C.E.A *C.E.A*
M 38	LA FERTE ST AUBIN (Loiret)	47°45'10" N - 001°55'25" E	0.5	3000 ASFC SFC	Armement *Armament*
M 39	ST MEDARD EN JALLES (Gironde)	Moitié SUD de l'Arc sens horaire centré sur : 44°53'23" N - 000°44'35" W	1.8	1000 ASFC SFC	Poudrerie *Gunpowder factory*
M 40	TOULOUSE (Haute-Garonne)	43°33'40" N - 001°26'10" E	1	3000 ASFC SFC	Poudrerie EVASAN à destination de l'hôpital LARREY pénétration autorisée, éviter le survol de la poudrerie *Gunpowder factory EVASAN going to the LARREY hospital, penetration authorised, avoid flying over the gunpowder factory*
M 41	VONGES (Côte d'Or)	47°17'15" N - 005°23'50" E	1	3000 ASFC SFC	Poudrerie *Gunpowder factory*
M 42	BERGERAC (Dordogne)	44°50'00"N - 000°30'00" E	1	3000 ASFC SFC	Poudrerie *Gunpowder factory*
M 43	VERNON (Eure)	Zone délimitée par : 49°06'15" N - 001°29'00"E 49°07'00"N - 001°29'45"E 49°07'37"N - 001°32'00"E 49°06'15"N - 001°30'30"E 49°06'15"N - 001°29'00"E	NIL	3000 ASFC SFC	C.E.Balistique *Ballistic Test Centre*
M 44	ST NICOLAS (Finistère)	48°24'30" N - 004°22'30" W	1	900 ASFC SFC	Pyrotechnie *Pyrotechnics*
M 49	VERGEROUX (Charente Maritime)	45°58'30" N - 000°59'00" W	1	900 ASFC SFC	Pyrotechnie *Pyrotechnics*
M 50	TOURRIS (Var)	43°10'00" N - 005°59'30" E	1	900 ASFC SFC	Munitions *Munitions*
M 51	BOIS L'EVEQUE (Aisne)	50°06'00" N - 003°37'00" E	1	1500 ASFC SFC	Munitions *Munitions*
M 52	MEZIDON (Calvados)	49°03'00"N - 000°02'00" E	0.5	1500 ASFC SFC	Munitions *Munitions*
M 54	THOUARS (Deux-Sèvres)	46°59'00"N - 000°11'00" W	1	1500 ASFC SFC	Munitions *Munitions*
M 55	BRIENNE LE CHATEAU (Aube)	48°23'00"N - 004°34'00" E	1.5	1500 ASFC SFC	Munitions *Munitions*
M 57 ← M 58	CHATEAUDUN (Eure et Loir)	48°03'00"N - 001°19'34" E	1	1500 ASFC SFC	Munitions *Munitions*

REF. ZONE *AREA REF*	NOM (DEPARTEMENT) *NAME (DEPARTMENT)*	POSITION	RAYON en NM *RANGE in NM*	LIMITES VERTICALES (ft) *VERTICAL LIMITS (ft)*	NATURE DE LA RESTRICTION ET OBSERVATIONS *RESTRICTION TYPE AND OBSERVATIONS*
M 59	SAINT MICHEL (Aisne)	49°57'00" N - 004°12'00" E	1	1500 ASFC SFC	Munitions *Munitions*
M 60	LA VOULTE POLIGNAC (Haute Loire	45°07'00" N - 003°53'30" E	0.5	3000 ASFC SFC	Château *Castle*
M 61	NOGENT SUR SEINE (Aube)	48°31'00" N - 003°31'00" E	1	(1) (2)	EDF (1) Conventionnels : SFC/900 ASFC (2) Réacteurs : SFC/3000 ASFC *EDF* *(1) Conventional aircraft: SFC/900 ASFC* *(2) Jet-engine aircraft: SFC/3000 ASFC*
M 62	CATTENOM (Moselle)	49°25'00" N - 006°13'00" E	1	(1) (2) (3)	EDF (1) Conventionnels : SFC/900 ASFC (2) Réacteurs : SFC/3000 ASFC (3) Sauf pour ACFT navigant dans la R45 *EDF* *(1) Conventional aircraft: SFC/900 ASFC* *(2) Jet-engine aircraft: SFC/3000 ASFC* *(3) Except for ACFT navigating in the R45*
M 64	LAON COUCY (Aisne)	49°32'00"N - 003°47'00"E	1	1500 ASFC SFC	Essence. A l'exception des hélicoptères amenés à fréquenter le site *Fuel. Except for helicopters required and frequently on site*
M 65	NANTES (Loire Atlantique)	Parallèles et méridiens : 47°12'05" N - 001°37'43"W 47°14'41"N - 001°46'02" W	NIL	1500 ASFC SFC	Essence *Gasoline*
M 66	LA PALLICE (Charente Maritime)	46°10'19" N - 001°12'51" W 46°10'13" N - 001°12'12" W 46°10'01" N - 001°12'16" W 46°09'47" N - 001°13'13" W 46°09'57" N - 001°13'18" W 46°10'19" N - 001°12'51" W	NIL	1500 ASFC SFC	Essence *Gasoline*
M 76	SARDELIS LHERM (Haute Garonne)	43°26'00"N - 001°15'00" E	0.5	3000 ASFC SFC	Clinique *Clinic*
M 78	CARLING (Moselle)	49°09'00"N - 006°43'00" E	1.5	3000 ASFC SFC	Complexe industriel *Industrial complex*
M 79	TREGUIER (Côtes d'Armor)	48°47'00"N - 003°13'00" W	1	3000 ASFC SFC	Cathédrale *Cathedral*
M 80	MOUSTIER STE MARIE (Alpes Haute Provence)	B) vol réacteur 43°51'00" N - 006°14'00"E C) vol conventionnel 43°51'00" N - 006°14'00"E	5 3	3000 ASFC SFC 900 ASFC SFC	Risques d'éboulements de falaises *Risks of cliff rock slides*
M 81	LAUTERBOURG (Bas-Rhin)	48°57'40" N - 008°12'00"E (sauf partie de ce Cercle situé en Allemagne)	1	(1) (2)	(1) Conventionnels : SFC/900 ASFC (2) Réacteurs : SFC/2000 ASFC *(1) Conventional aircraft: SFC/900 ASFC* *(2) Jet-engine aircraft: SFC/2000 ASFC*
M 82	BERCENAY EN OTHE (Aube)	48°13'15" N - 003°53'50" E	0.5	1000 ASFC SFC	Télécommunications *Telecommunications*
M 83	BASSEVELLE (Seine et Marne)	48°55'30" N - 003°17'09" E	1	2500 ASFC SFC	Câble d'aéronef treuillé *Winch launch aircraft cable*
M 84	GRAMAT (Lot)	44°43'52" N - 001°43'00" E 44°45'00" N - 001°43'00" E 44°45'00" N - 001°45'15" E 44°43'52" N - 001°45'15" E 44°43'52" N - 001°43'00" E	NIL	3000 ASFC SFC	Tirs sol/sol avec projection d'éclats en altitude *Ground/ground firing with splinter projection in altitude*

REF. ZONE *AREA REF*	NOM (DEPARTEMENT) *NAME (DEPARTMENT)*	POSITION	RAYON en NM *RANGE in NM*	LIMITES VERTICALES (ft) *VERTICAL LIMITS (ft)*	NATURE DE LA RESTRICTION ET OBSERVATIONS *RESTRICTION TYPE AND OBSERVATIONS*
M 85	LA LAUZETTE (Aude)	43°16'47" N - 002°07'29" E	1.2	FL 80 SFC	Rayonnement électromagnétique présentant un risque envers : - les personnels en exposition prolongée - la sécurité des munitions *Electromagnetic radiation with risk to: - personnel in case of extended exposure - safety of munitions*
M 86	SOULAINES-DHUIS (Aube)	48°23'51" N - 004°40'29" E	0.5	1500 ASFC SFC	Centre de stockage de déchets radioactifs *Radioactive waste storage centre*
M 87	FAVIERES (Eure et Loir)	48°32'30" N - 001°14'03" E	1.2	FL 80 SFC	Rayonnement électromagnétique présentant un risque envers : - les personnels en exposition prolongée - la sécurité des munitions *Electromagnetic radiation with risk to: - personnel in case of extended exposure - safety of munitions*
M 88	SOINGS EN SOLOGNE (Loir et Cher)	1. 47°25'45" N - 001°29'05" E 2. Arc sens horaire de 0.5 NM de rayon centré sur : 47°25'38" N - 001°29'45" E 3. 47°25'30" N - 001°30'30" E 4. 47°23'20" N - 001°29'55" E 5. Arc sens horaire de 0.5 NM de rayon centré sur : 47°23'27" N - 001°29'15" E 6. 47°23'35" N - 001°28'30" E 7. 47°25'45" N - 001°29'05" E	NIL	1500 ASFC SFC	Jet de gaz inflammable *Flammable gas stream*
M 89	BARJAC (Lozère)	44°30'00" N - 003°25'00" E	1	3000 ASFC SFC	Risques graves d'éboulements de falaise menaçant directement le village *Risks of serious cliff rock slides directly threatening the village*
M 90	NESLE (Somme)	49°46'00" N - 002°54'30" E	0.5	1000 ASFC (1) SFC 3000 ASFC (2) SFC	Usine chimique (1) HEL et monomoteurs (2) Multimoteurs et réacteurs *Chemical plant (1) HEL and single-engine aircraft (2) Multi-engine and jet-engine aircraft*
M 91	CHAMMES (Mayenne)	48°04'45" N - 000°22'30" W	NIL	1700 ASFC (1) SFC 3300 ASFC (2) SFC	Centre médiéval et culturel (entre 15 et 20000 personnes/an) (1) HEL et monomoteurs (2) Multimoteurs et réacteurs *Medieval and cultural centre (between 15 and 20,000 persons/year) (1) HEL and single-engine aircraft (2) Multi-engine and jet-engine aircraft*
M 92	AUNAY SOUS CRECY (Eure et Loir)	48°40'20" N - 001°18'05" E	NIL	1000 ASFC (1) SFC 3300 ASFC (2) SFC	Installations industrielles aux activités potentiellement dangereuses (1) HEL et monomoteurs (2) Multimoteurs et réacteurs *Industrial installations with potentially dangerous activities (1) HEL and single-engine aircraft (2) Multi-engine and jet-engine aircraft*

REF. ZONE *AREA REF*	NOM (DEPARTEMENT) *NAME (DEPARTMENT)*	POSITION	RAYON en NM *RANGE in NM*	LIMITES VERTICALES (ft) *VERTICAL LIMITS (ft)*	NATURE DE LA RESTRICTION ET OBSERVATIONS *RESTRICTION TYPE AND OBSERVATIONS*
M 93	MILLAU (Aveyron)	1. 44°05'31" N - 002°59'24" E 2. Arc sens horaire de 2.5 KM de rayon centré sur l'entrée Nord du Viaduc de MILLAU : 44°05'38" N - 003°01'16" E 3. 44°05'45" N - 003°03'08" E 4. 44°04'27" N - 003°03'18" E 5. Arc sens horaire de 2.5 KM de rayon centré sur l'entrée Sud du Viaduc de MILLAU : 44°04'20" N - 003°01'27" E 6. 44°04'14" N - 002°59'33" E 7. 44°05'31" N - 002°59'24" E	NIL	5500 AMSL SFC	Viaduc de MILLAU *MILLAU viaduct*
M 94	LE PAL (Allier)	46°30'06" N - 003°37'08" E	1	1500 ASFC (1) SFC	Parc Animalier (1) réacteurs *Animal park* *(1) jet-engine aircraft*
M 95	NOZAY (Loire-Atlantique)	47°33'54" N - 001°39'37" W	0.5	3000 ASFC SFC	Haras *Horse stud farm*
M 96	HERY (Yonne)	47°55'00" N - 003°38'15" E	1	1000 ASFC (1) SFC 3300 ASFC (2) SFC	Usine Davey Brickford, fabricant initiateurs pyrotechniques. (1) HEL et monomoteurs (2) Autres ACFT motopropulsés *Davey Brickford plant, manufacturing squib actuators.* *(1) HEL and single-engine aircraft* *(2) Other power-driven aircraft*
M 97	MARCILLY-LE-CHATEL (Loire)	45°42'00" N - 004°01'37" E	4	3000 ASFC SFC	Evolution de nombreux rapaces *Flying of numeroous birds of prey*

Zones dangereuses en permanence aux aéronefs militaires

Permanent danger areas for military aircraft

REF. ZONE *AREA REF*	NOM (DEPARTEMENT) *NAME (DEPARTMENT)*	POSITION *POSITION*	RAYON en NM *RANGE in NM*	LIMITES VERTICALES (ft) *VERTICAL LIMITS (ft)*	NATURE DE LA RESTRICTION ET OBSERVATIONS *RESTRICTION TYPE AND OBSERVATIONS*
M 504	VALLÉE DE LA GORDOLASQUE (ALPES MARITIMES)	Zone délimitée par : *Area delimited by:* 44°06'00"N - 007°23'40"E 44°04'20"N - 007°25'30"E 44°04'00"N - 007°23'50"E	NIL	700 ASFC SFC	Obstacles câbles téléphériques Téléphérique de la FOOS sens N-S Téléphérique de EMPUORAME sens E-W *Ski lift cable obstacles* *Ski lift of FOOS, N-S direction* *Ski lift of EMPUORAME, E-W direction*

LISTE NUMÉRIQUE DÉPARTEMENTALE
NUMERICAL LIST OF DEPARTMENTS

DÉPARTEMENT *DEPARTMENT*	NUMÉRO DE DÉPARTEMENT *DEPARTMENT NUMBER*	ZONES INTERDITES EN PERMANENCE AUX AÉRONEFS MILITAIRES *AREAS PERMANENTLY PROHIBITED TO MILITARY AIRCRAFT*
AIN	(01)	M 9
AISNE	(02)	M 13 - M 51 - M 59 - M 64
ALLIER	(03)	M 94
ALPES DE HAUTE PROVENCE	(04)	M 80
AUBE	(10)	M 55 - M 61 - M 82 - M 86
AUDE	(11)	M 85
AVEYRON	(12)	M 93
BOUCHES DU RHONE	(13)	M 20
BAS-RHIN	(67)	M 21 - M 81
CALVADOS	(14)	M 15 - M 52
CHARENTE MARITIME	(17)	M 49 - M 66
COTE D'OR	(21)	M 1 - M 41
COTES D'ARMOR	(22)	M 79
DEUX SEVRES	(79)	M 54
DORDOGNE	(24)	M7 - M 42
ESSONNE	(91)	M 30
EURE	(27)	M 43
EURE ET LOIR	(28)	M 58 - M 87 – M 92
FINISTERE	(29)	M 12 - M 44
GIRONDE	(33)	M 39
HAUTE GARONNE	(31)	M 40 - M 76
HAUTE LOIRE	(43)	M 60
LOIRE ATLANTIQUE	(44)	M 2 - M 65 - M 95
LOIR ET CHER	(41)	M 57 - M 88
LOIRE	(42)	M 97
LOIRET	(45)	M 38
LOT	(46)	M 84
LOZERE	(48)	M 89
MANCHE	(50)	M 18 - M 25
MAYENNE	(53)	M 91
MORBIHAN	(56)	M 48
MOSELLE	(57)	M 5 - M 62 - M 78
PAS DE CALAIS	(62)	M 10
SAONE ET LOIRE	(71)	M 6
SEINE ET MARNE	(77)	M 83
SOMME	(80)	M 90
VAL DE MARNE	(94)	M 32
VAR	(83)	M 50
YONNE	(89)	M 96

ENR 5.1.2
Zones interdites
Conditions particulières

1 ZONE LF-P 112

A l'exception de deux zones, s'étendant 500 mètres au-delà du périmètre de l'ILE LONGUE pour l'une, et le périmètre du site de GUENVENEZ pour l'autre, les aéronefs militaires français peuvent être autorisés à pénétrer dans la zone interdite LF - P 112 sur demande adressée à :

CECLANT (LFRXYXYX) avec un préavis de 48 heures.

Les demandes d'escale sur l'aérodrome de LANVEOC - POULMIC sont soumises à autorisation selon les conditions suivantes :

- Dérogation permanente pour les aéronefs Marine sous réserve qu'un plan de vol ait été déposé.
- Les aéronefs militaires français non Marine doivent adresser leur demande à AERO LANVEOC, en tenant informé CECLANT, avec un préavis de 48 heures.

Les aéronefs doivent suivre les cheminements publiés.

Les hélicoptères à destination et au départ de l'hélisurface de QUELERN suivent les procédures d'accès à LANVEOC - POULMIC et cheminent entre l'aérodrome et l'hélisurface de QUELERN en restant au-dessus de la terre en passant au sud du fret sans survoler l'ILE LONGUE.

Les hélicoptères autorisés à pratiquer l'hélistation de l'ILE LONGUE ne doivent pas survoler la zone comprise à l'intérieur de l'enceinte de l'installation militaire.

ENR 5.1.2
Prohibited areas
Particular conditions

1 AREA LF-P 112

With the exception of two areas, extending 500 metres beyond the perimeter of ILE LONGUE for one, and the perimeter of the GUENVENEZ site for the other, French military aircraft can be authorised to penetrate the prohibited area LF - P 112 on a request sent to:

CECLANT (LFRXYXYX) with a prior notice of 48 hours.

The requests for stop-over on the LANVEOC - POULMIC aerodrome are subject to authorisation along the following conditions:

- *Permanent waiver for Navy aircraft provided submission of a flight plan.*
- *The French non-Navy aircraft must send their request to AERO LANVEOC, with a copy to CECLANT, with a prior notice of 48 hours.*

The aircraft must follow the routes published.

The helicopters heading to and departing from the helicopter air strip of QUELERN follow the access procedures to LANVEOC - POULMIC and pass between the aerodrome and the helicopter air strip of QUELERN while remaining above the ground by passing South of the freight without flying over ILE LONGUE.

The helicopters authorised to use the heliport of ILE LONGUE must not fly over the area contained within the military installation enclosure.

ENR 5.1.3
Zones interdites au survol supersonique

ENR 5.1.3
Areas prohibited to supersonic aircraft fly-over

APPELATION *NAME*	LIMITES LATERALES *LATERAL LIMITS*	LIMITES SUP. LIMITES INF. *UPPER LIMIT* *LOWER LIMIT*	NATURE DE LA RESTRICTION *RESTRICTION TYPE*	OBSERVATIONS *REMARKS*
Zone / *Area* n° 1 PARIS	Cercle de 45 NM de rayon centré en / *Circle with 45 NM radius centered at* 48°51'15"N-002°21'00"E	ILL/SFC	zone urbaine *urban area*	-
Zone / *Area* n° 3 SUISSE	Frontière / *Border*: 47°55'00"N-007°35'00"E 47°49'00"N-006°42'00"E 46°30'00"N-005°28'00"E 45°47'00"N-005°28'00"E 45°35'00"N-007°00'00"E	ILL/SFC	zone urbaine *urban area*	-
Zone / *Area* n° 4 MOUSTIER	Cercle de 20 NM de rayon centré en / *Circle with 20 NM radius centered at* 43°50'30"N-006°13'30"E	ILL/SFC	éboulements *rock slides*	-
Zone / *Area* n° 5 OLORON	Frontière / *Border* : 43°04'00"N-001°28'00"W 43°34'00"N-001°07'00"W 43°32'00"N-000°17'00"W 42°42'00"N-000°00'00"W	ILL/SFC	avalanches *avalanches*	Protection de la zone LF-R43 (AIP FRANCE ENR 5.1) *Protection of area LF-R43 (AIP FRANCE ENR 5.1)*
Zone / *Area* n° 6 LA ROCHE SUR LE BUIS	Cercle de 5 NM de rayon centré en / *Circle with 5 NM radius centered at* 44°16'30"N-05°19'20"E	ILL/SFC	éboulements *rock slides*	-
Zone / *Area* n° 10 ALPES	Frontière / *Border* : 45°35N - 007°00E 45°47N - 005°28E 43°50N - 005°25E 43°45N - 007°30E	ILL/SFC	avalanches *avalanches*	Survol interdit du 1er NOV au 1er AVR. *Fly-over prohibited from 1st NOV to 1st APR.*
Zone / *Area* n° 11 PYRENEES	Frontière / *Border* : 42°30N - 003°10E 43°10N - 002°35E 43°30N - 001°00W 43°00N - 001°00W	ILL/SFC	avalanches *avalanches*	Survol interdit du 1er NOV au 1er AVR. *Fly-over prohibited from 1st NOV to 1st APR.*

ENR 5.1.4
Zones réglementées
Réseau Très Basse Altitude Défense

1 BUT

Le réseau Défense, constitué d'un ensemble de zones réglementées, a été édifié pour la réalisation de navigation très basse altitude tout temps.

Pendant cette mission le pilote n'assure pas la fonction anti-collision.

En conséquence la pénétration de ces zones est interdite pendant leurs activations réelles.

2 CARACTÉRISTIQUES

Le schéma inséré à la page suivante fixe les limites latérales du réseau en faisant apparaître les planchers et plafonds des différents tronçons dont certains sont abaissés au sol.

Les coordonnées fixant les limites latérales de ces zones constituant le réseau TBA Défense figurent dans l'instruction n°3050/DSAE/DIRCAM et l'AIP FRANCE chap. ENR 5.1.

3 GESTION / UTILISATION

Le gestionnaire est la section TBA/Défense ATHIS-MONS :

Tél : 01 81 86 07 78 / 861 428 3278

Tout utilisateur du réseau doit se conformer aux consignes d'utilisation publiées dans l'instruction n°3050/DSAE/DIRCAM.

L'information peut être connue :

- via www.sia.aviation-civile.gouv.fr rubrique «préparation de vol» puis «SOFIA-Briefing» et Activité Défense.

NOTA : Le CAPCODA doit être impérativement consulté pour toute activité aérienne occasionnelle susceptible d'interférer avec le réseau.

ENR 5.1.4
Restricted areas
Very Low Altitude Defence network

1 PURPOSE

The Defence network, formed by a set of restricted areas, was constructed for all-weather very low altitude navigation.

During this mission, the pilot does not ensure the anti-collision function.

Consequently, penetration of these areas is prohibited during their actual activations.

2 CHARACTERISTICS

The diagram on the next page defines the lateral limits of the network by showing the floors and ceilings of the different sections certain of which are lowered to ground level.

The coordinates defining the lateral limits of these areas, making up the very low altitude Defence network are given in memo n°3050/DSAE/DIRCAM and AIP FRANCE chap. ENR 5.1.

3 MANAGEMENT / USE

The manager is the ATHIS-MONS TBA/Défense section :

Tél : 01 81 86 07 78 / 861 428 3278

All network users must comply with the utilisation instructions published in memo n°3050/DSAE/DIRCAM.

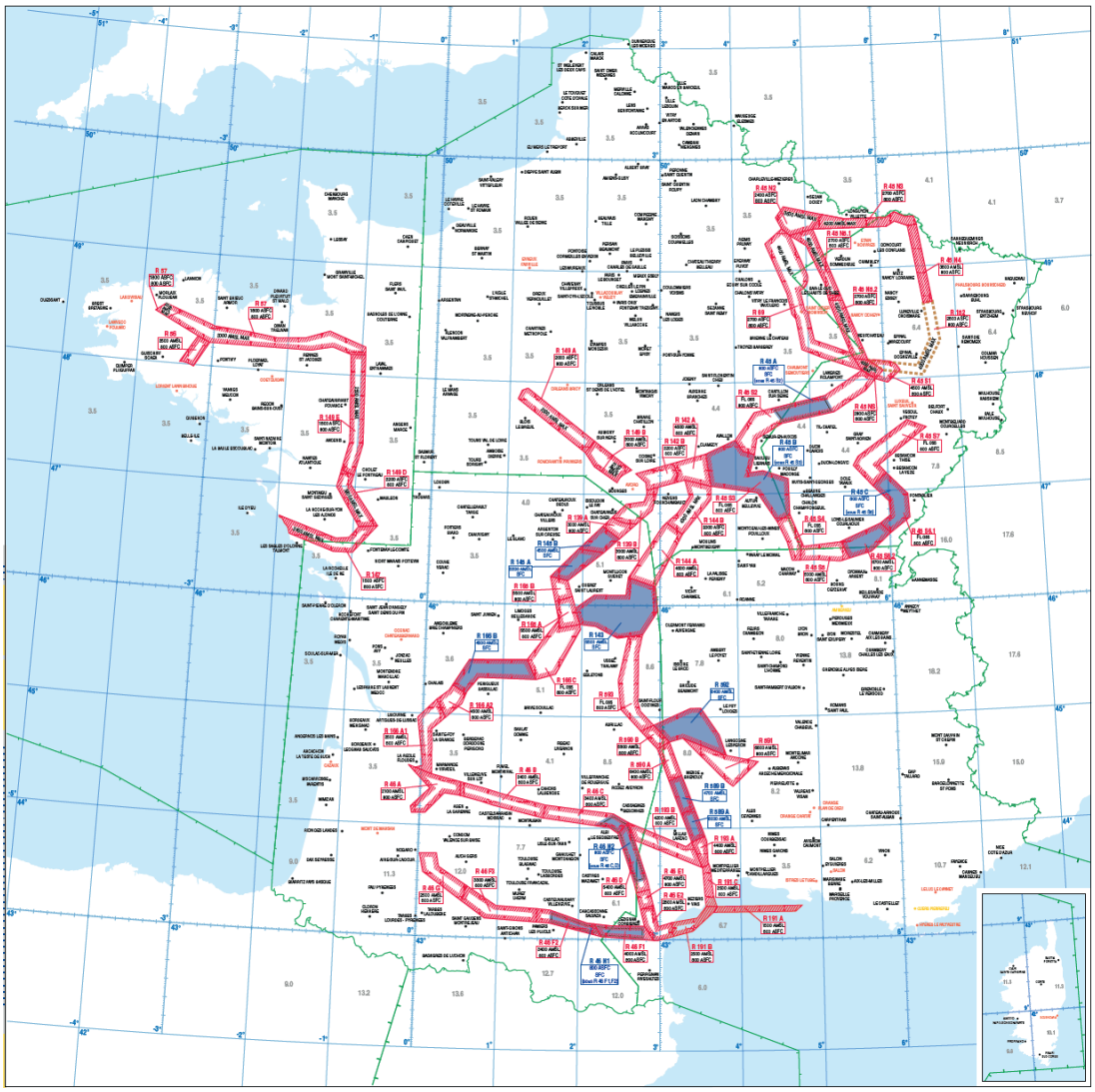
The information can be known:

- via www.sia.aviation-civile.gouv.fr heading «flight preparation» then «SOFIA-Briefing» and Defense Activity.

NOTE: It is mandatory to consult the CAPCODA for any occasional flying activity likely to interfere with the network.

Zones réglementées RTBA

RESEAU TRES BASSE ALTITUDE
VERY LOW ALTITUDE NETWORK



TRONÇON ACTIVABLE DE NUIT UNIQUEMENT

TRONÇON ABAISSE AU SOL

Aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Aérodromes militaires ou mixtes.

3000 AMSL MAX — Valeur AMSL la plus élevée de la limite supérieure.

LES ALTITUDES ET HAUTEURS SONT EXPRIMEES EN PIEDS.

ENR 5.1.5

Zones réglementées et dangereuses inscrites à l'AUP (Plan d'utilisation de l'espace aérien)
Autres AMC France
(Cellule de gestion de l'espace aérien)

ENR 5.1.5

Restricted, dangers areas included in AUP (Airspace use plan)
Others AMC
(Aispace managment cell)

VOIR AIP France ENR 5.1.5

SEE AIP France ENR 5.1.5

ENR 5.1.7 Zones d'entraînement de l'Aéronautique Navale

1 Zones d'entraînement des aéronefs de l'Aéronautique Navale

1.1 Zones Méditerranée

Zones d'entraînement ASM - D 54 A1, D 54 A2, D 54 A3, D 54 A4 - D 54 B1, D 54 B2, D 54 B3, D 54 B4 - D 54 C1,
D 54 C2, D 54 C3, D 54 C4, D 54 WA, D 54 WB et D 54 WC.

Les aéronefs de l'aéronautique navale effectuent des vols CAM dans la partie maritime de la FIR MARSEILLE en toutes conditions de vol et dans les zones ASM définies au paragraphe 2 du présent chapitre.

Des activités de tir, d'essai et d'expérimentation sont conduites dans les zones D 54 définies dans la partie ENR 5 . 1 de l'AIP France et au paragraphe 2 du présent chapitre.

Le CCMAR MEDITERRANÉE est le gestionnaire des zones D 54
1 .Adresse télégraphique : CODIMAR TOULON
2 .RSFTA : LFTCYXYX
3 .Un plan de vol CAM doit être adressé au CCMAR pour tout le vol ou partie de vol se déroulant dans les zones D 54.
4 .Contact radio obligatoire, indicatif d'appel : FANNY.
5.La procédure de coordination et de contrôle des vols est fixée par l'IP ZONEX CECMED/OPS/DR en vigueur et le protocole national OTE/OGE.
l6 .Pour les vols types T, les plans de vol comportent la mention de la zone, les franchissements éventuels de la LCP (position et heure), ainsi que les heures d'activation demandées. Ils sont soumis à l'approbation du CCT RAMBERT.
7 .les aéronefs en PLN CAM V établissent le contact avec le CCT RAMBERT sur l'une des fréquences information et contrôle CCM ou en HF sur les fréquences 3879 (3880,5) KHz et 762,5 KHz.

ENR 5.1.7 Training areas for Naval Air Force

1 Training areas for Naval Air Force aircraft

1.1 Mediterranean areas

ASM (submarine activity) training areas - D 54 A1, D 54 A2, D 54 A3, D 54 A4 - D 54 B1, D 54 B2, D 54 B3, D 54 B4 - D 54 C1,
D 54 C2, D 54 C3, D 54 C4, D 54 WA, D 54 WB et D 54 WC.

The Naval Air Force aircraft execute CAM flights in the maritime part of MARSEILLES FIR under all flight conditions, and in the ASM areas defined in paragraph 2 of the present chapter.

Firing, test and experimentation activities are conducted in areas D 54 defined in section ENR 5. 1 of AIP France and in paragraph 2 of the present chapter.

CCMAR MEDITERRANÉE is the manager of areas D 54
1 .Telegraph address : CODIMAR TOULON
2 .RSFTA : LFTCYXYX
3 .A CAM flight plan must be sent to the CCMAR for any flight or part of flight taking place in areas D 54.
4. Radio contact mandatory, call sign: FANNY.
5.The flight coordination and control procedure is defined by the IP ZONEX CECMED/OPS/DR in force and the national procotol OTE/OGE.
6. For T type flights, the flight plans contain the indication of the area, possible LCP crossings (position and time), as well the requested activation times. They are subject to approval of the RAMBERT CCT.
7. The aircraft under CAM V PLN set up contact with the RAMBERT CCT on one of the CCM information and control frequencies or in HF on frequencies 3879 (3880..) KHz and 762.5 KHz.

1.2 Zones Atlantique

Zones d'entrainement LF D18 A 1 à 5 et LF D 18 B 1 à 3.
Zones de tir : LF D 16 A GASCOGNE, LF D16 B ARMORIQUE, LF D 16 C GLENANS, D 16 D GROIX, LF D 16 E AR-MEN, LF R 154 BREST, LF R 157 PIERRES NOIRES, LF R 195 TOULBROC'H.
Les aéronefs de l'aéronautique navale effectuent des vols CAM dans la partie maritime des FIR BREST et BORDEAUX en toutes conditions de vol à l'intérieur des zones précitées et définies à l'AIP FRANCE ENR5.1. Les zones sont sectorisées comme décrit au paragraphe 3 du présent chapitre.
Des activités d'entraînement, comportant la mise en oeuvre d'hélicoptères embarqués et l'exécution de tirs, sont également effectuées par des bâtiments de la Marine Nationale.
Le CCMAR ATLANTIQUE est gestionnaire des LF D18 et assure dans ces zones les services de la CAM.
1. Adresse télégraphique : CODIMAR BREST
2. RSFTA : LFRRYXYX
3. Un plan de vol CAM doit être adressé au CCMAR pour tout le vol ou partie de vol se déroulant dans les zones LF D 18.
4. Contact radio obligatoire, indicatif d'appel : ARMOR.
5. Les procédures de réservation et de coordination doivent être conformes à celles définies par l'IP ZONEX CECLANT/ ADJ CZM/DR (DOC DE BASE N°10.12 CECLANT) et le protocole national OTE/OGE.
6. Le plan de vol CAM est obligatoire et doit être adressé au CCMAR/ATLANTIQUE (LFRRYXYX) INFO MARINE BREST (LFRXYXYX) avec un préavis d'une heure avant l'heure prévue de décollage pour permettre la coordination des activités et l'acheminement d'informations avant le décollage.
Pour les vols CAM T, les plans de vol comportent la mention de la zone, les franchissements éventuels de la LCP (position et heure), ainsi que les heures d'activation demandées
Les aéronefs établissent le contact radio avec le CCMAR sur l'une des fréquences suivantes :
UHF 234.250 VHF 124.725 HF 5708 Secours HF 5702
En cas d'indisponibilité technique partielle radio du CCMAR ATL sur les voies VHF, la seule LF D18 A5 reste activable au profit des usagers militaires dotés des moyens radio disponibles (HF et/ou UHF).

1.2 Atlantic areas

***T*raining Areas LF D18 A 1 à 5 et LF D 18 B 1 à 3.**
Firing areas : LF D 16 A GASCOGNE, LF D16 B ARMORIQUE, LF D 16 C GLENANS, D 16 D GROIX, LF D 16 E AR-MEN, LF R 154 BREST, LF R 157 PIERRES NOIRES, LF R 195 TOULBROC'H.
The Naval Air Force aircraft execute CAM flights in the maritime part of FIR BREST and BORDEAUX in all flights conditions in the previously mentioned areas defined in AIP FRANCE ENR 5-1. The areas are sectored as described in paragraph 3 of this chapter.
Naval Force warships also carry out training activities, including implementation of shipborne helicopters and firing.
CCMAR ATLANTIQUE is the administrator and air traffic services provider in LFD18 areas.
1. Telegraphic address : CODIMAR BREST
2. RSFTA : LFRRYXYX
3. A CAM flight plan must be sent to CCMAR for any flight or part of flight in the LF D 18 Zones.
4. Radio contact mandatory, call sign : ARMOR.
5. The reservation and coordination procedures must comply with the IP ZONEX CECLANT/ADJ CZM/DR (DOC DE BASE N°10.12 CECLANT) and the national protocol OTE/OGE.
6. The compulsory CAM flight plan must be sent to CCMAR/ ATLANTIQUE (LFRRYXYX) INFO MARINE BREST (LFRXYXYX) with one hour notice before the estimated time of departure (ETD) to allow coordination of activities and delivery of information before take-off.
For Tactical type flights (CAM T), flight plans mention the area, the potential crossings of the LCP (position and hour) and the requested activation hours. Aircraft will contact CCMAR on one of the following frequencies : UHF 234.250 VHF 124.725 HF 5708 Rescue HF 5702
In case of partial technical unavailability of the CCMAR ATL radio on VHF, only LF D18 A5 may be activated for military units with available radio capacities (HF and/or UHF).

2 Zones d'entraînement en Méditerranée — *2 Training areas in the Mediterranean sea*

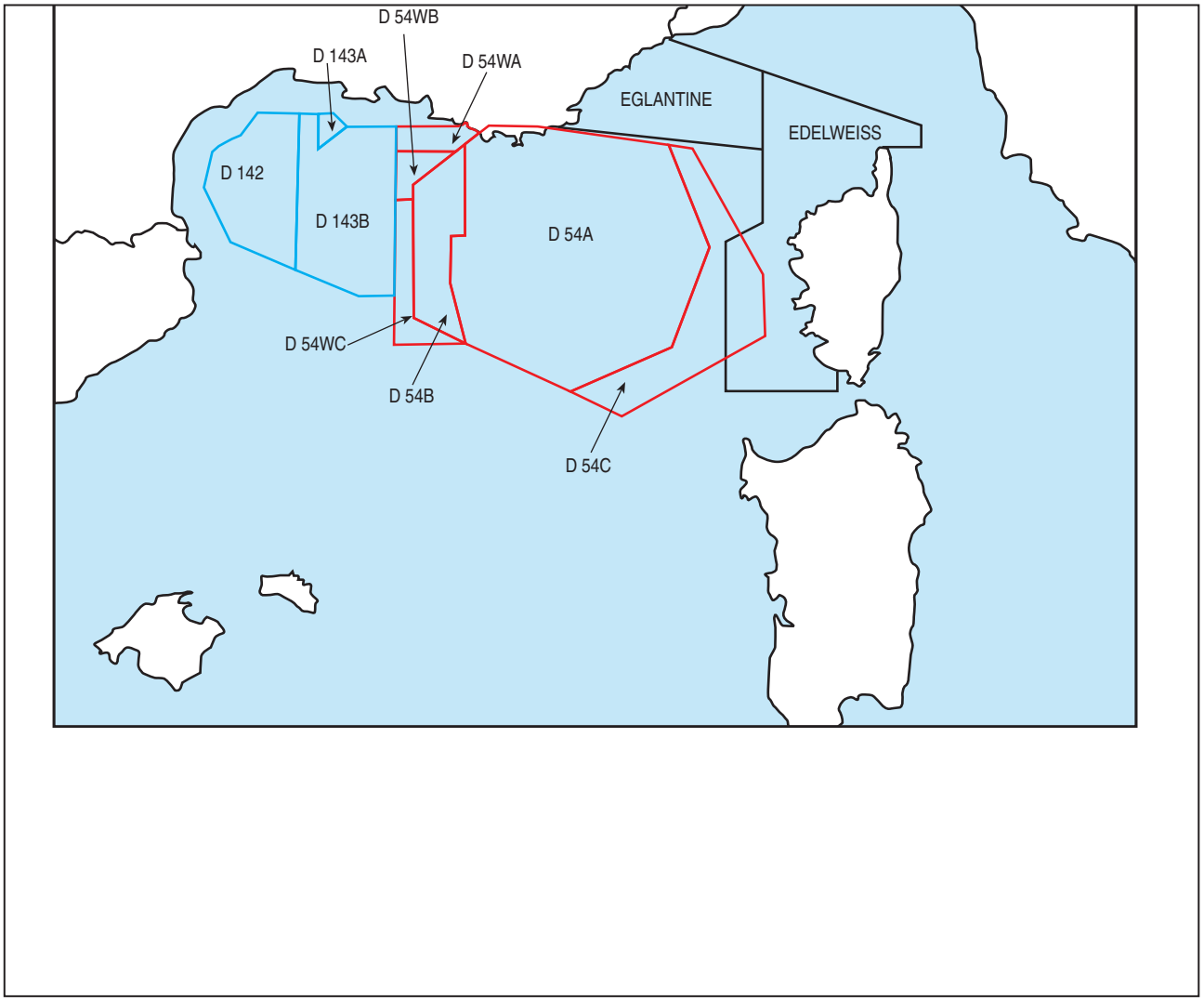
NOM ou IDENTIFICATION LIMITES LATERALES *NAME or IDENTIFICATION* *LATERAL LIMITS*	LIMITES SUP. LIMITES INF. *UPPER LIMIT* *LOWER LIMIT*	NATURE DE LA RESTRICTION *RESTRICTION TYPE*	OBSERVATIONS *REMARKS*
EDELWEISS 43°33'N - 008°20'E 43°10'N - 009°45'E 43°00'N - 009°45'E 43°00'N - 009°30'E côte W de CORSE jusqu'au point : *West coast of CORSICA up to point:* 41°30'N - 009°00'E 41°20'N - 009°00'E 41°20'N - 008°00'E 42°22'N - 008°00'E 42°30'N - 008°20'E 43°33'N - 008°20'E	3000 ft/ASFC SFC Sauf dans la partie commune avec la TMA 2 AJACCIO où la limite > est 2000 ft ASFC *Except in the part that is common to TMA 2 AJACCIO where the limit is > 2000 ft ASFC*	Entraînement des ACFT de l'Aéronavale à la lutte ASM. *Training of Naval Air Force ACFTs in anti-submarine warfare*	- Organisme gestionnaire CCMAR MEDITERRANÉE par délégation du CCT LYON "RAMBERT ". - *Managing organism CCMAR MEDITERRANÉE by delegation of LYON "RAMBERT " CCT.* - Comprend une partie de la zone D 54 C (gestionnaire CC MAR TOULON) - *Includes a part of area D 54 C (manager CC MAR TOULON)*
EGLANTINE 43°08'N – 006°30'E suivre la côte sud jusqu'au point : follow the southern coast up to point: 43°45'N – 007°32'E 43°33'N – 008°20'E 43°00'N – 008°20'E 43°08'N – 006°30'E	3000 ft/ASFC SFC Sauf dans la partie commune avec la TMA 2 A de NICE ou la limite > est 1000 ft/ASFC Except in the part that is common to TMA 2 A of NICE where the limit is > 1000 ft ASFC	Entraînement des ACFT de l'Aéronavale à la lutte ASM. Training of Naval Air Force ACFTs in anti-submarine warfare.	- Organisme gestionnaire CCMAR MEDITERRANÉE par délégation du CCT LYON "RAMBERT ". - Managing organism CCMAR MEDITERRANÉE by delegation of LYON "RAMBERT " CCT. - Pénétration dans la CTR de NICE est soumise à l'accord de NICE TWR. - Penetration in the NICE CTR is subject to permission by NICE TWR.
D 54 A1 TOULON D 54 A2 - D 54 A3 - D 54 A4 VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1	VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1		VOIR AIP France ENR 5-1 et a) autorisation d'y pénétrer donnée par CC MAR MED "Fanny" b) Activités communiquées aux organismes civils et militaires de la circulation aérienne c) traversée par la LCP SEE AIP France ENR 5-1 and a) penetration permission granted by CC MAR MED "Fanny" b) Activities communicated to civilian and military air traffic control organisms c) crossing via the LCP
D 54 B1 TOULON D 54 B2 - D 54 B3 - D 54 B4 VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1	VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1		idem D54 A same as D54 A
D 54 C1 TOULON D 54 C2 - D 54 C3 - D 54 C4 VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1	VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1		idem D54 A same as D54 A
D 54 W TOULON D 54 WA - D54 WB - D 54 WC	VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1		a) Autorisation d'y pénétrer lorsqu'actives donnée par CCMAR MED "Fanny" b) Activités communiquées aux organismes civils et militaires de la circulation aérienne. a) Penetration permission when active granted by CCMAR MED "Fanny" b) Activities communicated to civilian and military air traffic control organisms.
D 142 HEVEA VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1	VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 SEE AIP FRANCE ENR 5-1		Organisme gestionnaire :/ Managing organism: CCT LYON «RAMBERT». Pendant l'activité de l'itinéraire d'entraînement G.V.M. (Chap. ENR 5.2 MIL) , la zone n'est utilisable qu'au N d'une ligne joignant les pts : During the activity of the G.V.M. training route (Chap. ENR 5.2 MIL), the area is available for use only to the N of a line joint the following points: 42 54 N - 04 06 E / 42 24 N - 03 28 E Réservations auprès / *at* du PC OPS de la BAN HYERES au Tél : 04 94 12 45 33 / FAX : 04 94 12 46 46

2 Zones d'entraînement en Méditerranée — *2 Training areas in the Mediterranean sea*

NOM ou IDENTIFICATION LIMITES LATERALES *NAME or IDENTIFICATION* *LATERAL LIMITS*	LIMITES SUP. LIMITES INF. *UPPER LIMIT* *LOWER LIMIT*	NATURE DE LA RESTRICTION *RESTRICTION TYPE*	OBSERVATIONS *REMARKS*
D 143 ACACIA VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 *SEE AIP FRANCE ENR 5-1*	VOIR AIP FRANCE ENR 5-1 *SEE AIP FRANCE ENR 5-1*		Organisme gestionnaire :/ *Managing organism*: CCT LYON «RAMBERT».
			La zone D 143 B est inutilisable pendant l'activité de l'ITI d'entraînement G.V.M. (Chap. ENR 5.2 MIL) / *Area D 143 B is unavailable during activity of the G.V.M. training route (Chap. ENR 5.2 MIL)*
			Réservations auprès / *at* du PC OPS de la BAN HYERES au Tél : 04 94 12 45 33 / FAX : 04 94 12 46 46

ZONES D'ENTRAÎNEMENT EN MEDITERRANÉE

TRAINING AREAS IN MEDITERRANEAN SEA



3 Zones d'entraînement en Atlantique — *3 Training areas in Atlantique ocean*

LIMITES LATÉRALES DU SECTEUR	LIMITES VERTICALES		OBSERVATIONS	
JANZE 49°49'51.00'' N 003°00'00.00'' W 49°48'02.00'' N 003°10'23.00'' W 49°33'40.00'' N 004°29'06.00'' W 49°30'37.00'' N 004°22'48.00'' W 49°10'13.00'' N 003°40'34.00'' W 49°05'00.00'' N 003°39'23.00'' W 49°05'00.00'' N 003°00'00.00'' W 49°49'51.00'' N 003°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. Hors N160 ET CTA FRANCAISE ILES ANGLO-NORMANDES 1.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except for parts interfering with N160 and CTA1 CHANNEL ISLANDS AIRSPACE and TMA CHANNEL ISLANDS AIRSPACE.
LEON 49°33'40.00'' N 004°29'06.00'' W 49°30'37.00'' N 004°22'48.00'' W 49°10'13.00'' N 003°40'34.00'' W 49°05'00.00'' N 003°39'23.00'' W 49°05'00.00'' N 005°00'00.00'' W 49°27'40.00'' N 005°00'00.00'' W 49°33'40.00'' N 004°29'06.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. Hors N160.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except for parts interfering with N160.
BATZ 48°37'14.00'' N 005°00'00.00'' W 49°05'00.00'' N 005°00'00.00'' W 49°05'00.00'' N 003°39'23.00'' W 49°05'00.00'' N 003°00'00.00'' W 49°01'20.00'' N 003°00'00.00'' W 49°01'20.00'' N 003°03'00.00'' W 48°54'20.00'' N 003°37'00.00'' W 48°37'14.00'' N 005°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers.
PLYMOU 49°03'13.00'' N 007°00'00.00'' W 48°20'38.00'' N 007°00'00.00'' W 48°48'33.00'' N 005°58'00.00'' W 48°44'53.00'' N 005°00'00.00'' W 49°27'40.00'' N 005°00'00.00'' W 49°03'13.00'' N 007°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers.
CORNOU 48°50'00.00'' N 008°00'00.00'' W 49°03'13.00'' N 007°00'00.00'' W 48°20'38.00'' N 007°00'00.00'' W 47°55'00.00'' N 007°00'00.00'' W 47°55'00.00'' N 008°00'00.00'' W 48°50'00.00'' N 008°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers.

LIMITES LATÉRALES DU SECTEUR	LIMITES VERTICALES		OBSERVATIONS	
CHAPELLE 47°00'00.00'' N 008°00'00.00'' W 47°55'00.00'' N 008°00'00.00'' W 47°55'00.00'' N 007°00'00.00'' W 47°00'00.00'' N 007°00'00.00'' W 47°00'00.00'' N 008°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. A l'exclusion de la zone de tir D16E lorsqu'elle est active.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except firing area D16E when active.
OCEAN 46°00'00.00'' N 008°00'00.00'' W 47°00'00.00'' N 008°00'00.00'' W 47°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W 46°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W 46°00'00.00'' N 008°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B2**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B2**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers.
FINISTAR 45°00'00.00'' N 008°00'00.00'' W 46°00'00.00'' N 008°00'00.00'' W 46°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W 45°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W 45°00'00.00'' N 008°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B2**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B2**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers.
GALICE 45°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W 46°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W 46°00'00.00'' N 005°20'00.00'' W 45°00'00.00'' N 005°20'00.00'' W 45°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B2**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B2**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. À l'exclusion des parties interférentes avec l'AWY A5.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except for parts interfering with A5 AWY.
AMER 46°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W 47°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W 47°00'00.00'' N 005°20'00.00'' W 46°00'00.00'' N 005°20'00.00'' W 46°00'00.00'' N 006°40'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5, D18 B2 ET D18 B1 POUR LA PARTIE NORD-EST**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B2 AND D18 B1 THE NORTH EAST PART**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers.

LIMITES LATÉRALES DU SECTEUR	LIMITES VERTICALES		OBSERVATIONS	
NAVARRE 45°00'00.00'' N 005°20'00.00'' W 46°20'00.00'' N 005°20'00.00'' W 46°20'00.00'' N 003°40'00.00'' W 45°00'00.00'' N 003°40'00.00'' W 45°00'00.00'' N 005°20'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B2**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B2**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. A l'exclusion de la zone de tir D16A lorsqu'elle est active. À l'exclusion des parties interférentes avec l'AWY A5. Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except firing area D16A when active. Except for parts interfering with A5 AWY. Transit and over water routes published in AIP are exempted from dangerous activities.
CHARENTE 46°30'00.00'' N 002°27'18.00'' W 45°41'00.00'' N 001°53'28.00'' W 45°33'40.00'' N 001°56'00.00'' W parallèle / *parallel* 45°33'40.00'' N 45°33'40.00'' N 001°11'00.00'' W 46°30'00.00'' N 001°48'51.00'' W 46°30'00.00'' N 002°27'18.00'' W	**FL095** **SFC** **IDEM D 18 A4**	**FL095** **SFC** **IDEM D18 A4**	Zone côtière dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. Interférence avec GVA, voir : Chap. ENR 5.2-9 MIL	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Interference with GVA, see: Chap. ENR 5.2-9 MIL
GASCOGNE 45°00'00.00'' N 003°40'00.00'' W 46°20'00.00'' N 003°40'00.00'' W 46°20'00.00'' N 002°20'18.00'' W 45°41'00.00'' N 001°53'28.00'' W 45°33'40.00'' N 001°56'00.00'' W 45°00'00.00'' N 003°30'00.00'' W 45°00'00.00'' N 003°40'00.00'' W	**FL095** **SFC** **EN D18 A5** **FL195** **FL095** **EN D18 B2**	**FL095** **SFC** **IN D18 A5** **FL195** **FL095** **IN D18 B2**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. Interférence avec GVA, voir : Chap. ENR 5.2-9 MIL. À l'exclusion des zones LF-D32, LF-D33 lorsqu'elles sont actives. À l'exclusion des parties interférentes avec l'AWY A5.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Interference with GVA, see: Chap. ENR 5.2-9 MIL. Except for LF-D32, LF-D33 when active. Except for parts interfering with A5.

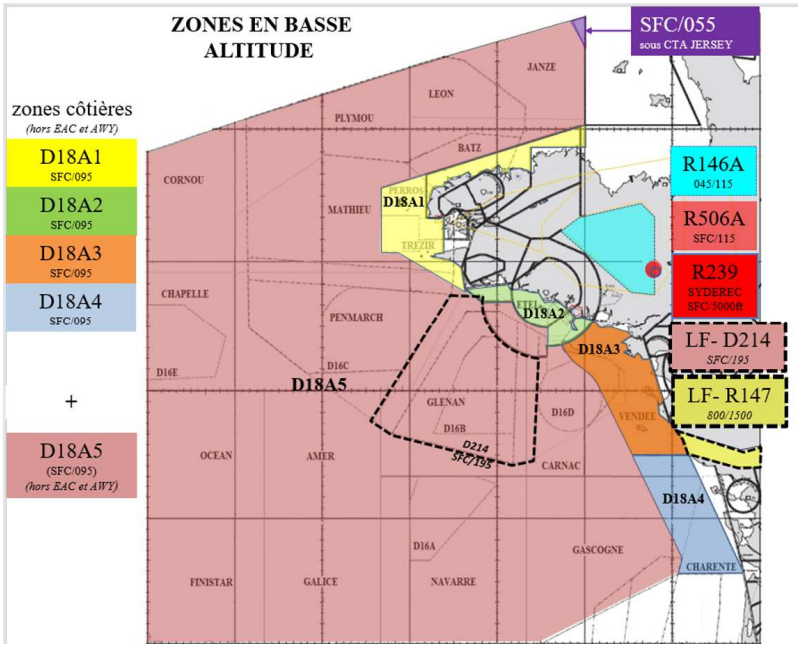
LIMITES LATÉRALES DU SECTEUR	LIMITES VERTICALES		OBSERVATIONS	
VENDEE 47°31'29.00'' N 002°51'42.00'' W 47°32'43.00'' N 002°54'45.00'' W arc horaire de 25.00nm de rayon centré sur */ clockwise arc radius 25.00nm focus on* 47°45'38.00'' N 003°26'24.00'' W 47°21'42.00'' N 003°15'48.00'' W 47°21'07.00'' N 003°15'50.00'' W 47°18'39.00'' N 003°15'05.00'' W 47°17'57.00'' N 003°14'06.00'' W 47°17'36.00'' N 003°13'19.00'' W 47°17'30.00'' N 003°11'40.00'' W 47°14'00.00'' N 003°08'00.00'' W 47°07'57.00'' N 002°56'35.00'' W arc horaire de 15.00nm de rayon centré sur */ clockwise arc radius15.00nm focus on* 46°56'15.00'' N 003°10'18.00'' W 47°02'54.00'' N 002°50'40.00'' W 46°30'00.00'' N 002°27'18.00'' W 46°30'00.00'' N 001°48'51.00'' W la côte atlantique française / *the French Atlantic coast* 46°55'13.00'' N 002°06'15.00'' W 47°15'01.00'' N 002°15'22.00'' W la côte atlantique française / *the French Atlantic coast* 47°31'29.00'' N 002°51'42.00'' W	**FL095** **SFC** **IDEM D18 A3** **FL195** **FL095** **DANS LES LIMITES DE LA D18 B3**	**FL095** **SFC** **IDEM D18 A3** **FL195** **FL095** **WITHIN D18 B3**	Zone côtière dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. À l'exclusion des parties interférentes avec les AWY A5, H34 T499 et R14. À l'exclusion des TMA NANTES parties 1.1, 2 et 3. Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except for parts interfering with A5, H34, T499 and R14 AWYs. Except for TMA NANTES part 1.1, 2 et 3. Transit and over water routes published in AIP are exempted from dangerous activities.
GLENAN 46°20'00.00'' N 005°20'00.00'' W 47°00'00.00'' N 005°20'00.00'' W 47°00'00.00'' N 005°00'00.00'' W 47°47'30.00'' N 004°22'00.00'' W 47°41'41.00'' N 004°10'37.00'' W 47°41'36.00'' N 003°49'25.00'' W arc antihoraire de 16.00nm de rayon centré sur / *counter-clockwise radius 16.00nm focus on* 47°45'38.00'' N 003°26'24.00'' W 47°32'33.00'' N 003°40'00.00'' W 46°20'00.00'' N 003°40'00.00'' W 46°20'00.00'' N 005°20'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1 PARTIE NORD ET D18 B2 PARTIE SUD**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1 NORTH PART AND D18 B2 SOUTH PART**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. Zone utilisée en extension basse sous la D14. À l'exclusion de la TMA LORIENT 1, et de la zone de tir D16B lorsqu'elles sont actives.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Area used in lower extension of the D14 zone. Except for TMA LORIENT part 1 and firing area D16B when active.
TREZIR 48°21'00.00'' N 005°20'00.00'' W 48°21'00.00'' N 004°53'00.00'' W 48°19'44.00'' N 004°53'00.00'' W 48°19'44.00'' N 004°48'34.00'' W 48°19'44.00'' N 004°42'57.00'' W 48°20'01.00'' N 004°39'52.00'' W 48°20'26.00'' N 004°37'57.00'' W 48°20'40.00'' N 004°37'00.00'' W 48°10'00.00'' N 004°37'00.00'' W 48°04'13.00'' N 004°37'00.00'' W la côte atlantique française / *the French Atlantic coast* 47°56'25.00'' N 004°24'21.00'' W 47°47'30.00'' N 004°22'00.00'' W 48°05'00.00'' N 004°56'50.00'' W 48°05'00.00'' N 004°53'00.00'' W 48°05'00.00'' N 005°20'00.00'' W 48°21'00.00'' N 005°20'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A1 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A1 AND D18 B1**	Zone côtière dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. À l'exclusion des zones LF-R154, LF-R157, LF-R195 lorsqu'elles sont actives.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except for LF-R154, LF-R157 and LF-R195 when active.

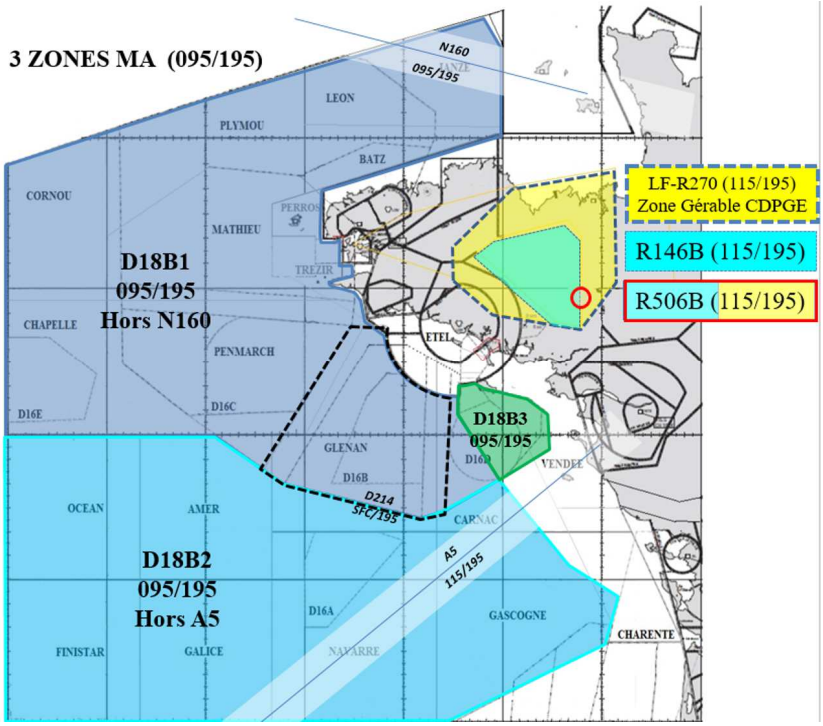
LIMITES LATÉRALES DU SECTEUR	LIMITES VERTICALES		OBSERVATIONS	
PENMARCH 47°00'00.00'' N 007°00'00.00'' W 47°55'00.00'' N 007°00'00.00'' W 47°55'00.00'' N 004°36'51.00'' W 47°47'30.00'' N 004°22'00.00'' W 47°00'00.00'' N 005°00'00.00'' W 47°00'00.00'' N 005°20'00.00'' W 47°00'00.00'' N 007°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. A l'exclusion de la zone de tir D16C lorsqu'elle est active. Zone utilisée en extension basse de la D12S.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except firing area D16C when active. Area used in lower extension of the D12S.
CARNAC 46°20'00.00'' N 003°40'00.00'' W 47°32'33.00'' N 003°40'00.00'' W arc antihoraire de 16.00nm de rayon centré sur / *counter-clockwise radius 16.00nm focus on* 47°45'38.00'' N 003°26'24.00'' W 47°29'39.00'' N 003°25'34.00'' W 47°20'38.00'' N 003°25'44.00'' W arc antihoraire de 25.00nm de rayon centré sur / *counter-clockwise radius 25.00nm focus on* 47°45'38.00'' N 003°26'24.00'' W 47°21'42.00'' N 003°15'48.00'' W 47°21'07.00'' N 003°15'50.00'' W 47°18'39.00'' N 003°15'05.00'' W 47°17'57.00'' N 003°14'06.00'' W 47°17'36.00'' N 003°13'19.00'' W 47°17'30.00'' N 003°11'40.00'' W 47°14'00.00'' N 003°08'00.00'' W 47°07'57.00'' N 002°56'35.00'' W arc horaire de 15.00nm de rayon centré sur / *clockwise radius 15.00nm focus on* 46°56'15.00'' N 003°10'18.00'' W 47°02'54.00'' N 002°50'40.00'' W 46°20'00.00'' N 002°20'18.00'' W 46°20'00.00'' N 003°40'00.00'' W	**FL095** **SFC** **DANS LES LIMITES DE LA D18 A5** **FL195** **FL095** **DANS LES LIMITES DES D18 B1, D18 B2 ET D18 B3**	**FL095** **SFC** **IN D18 A5** **FL195** **FL095** **IN D18 B1, D18 B2 AND D18 B3**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2. Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. Secteur CORMORAN utilisé en extension basse sous les D15. A l'exclusion des zones LF -R13 C et D16D lorsqu'elles sont actives.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Area used in lower extension of the D15 zone. Except LF- R13 C and D16D when active.

LIMITES LATÉRALES DU SECTEUR	LIMITES VERTICALES		OBSERVATIONS	
PERROS 49°01'20.00'' N 003°00'00.00'' W 49°01'20.00'' N 003°03'00.00'' W 48°54'20.00'' N 003°37'00.00'' W 48°39'40.00'' N 004°48'34.00'' W 48°32'57.00'' N 005°20'00.00'' W 48°21'00.00'' N 005°20'00.00'' W 48°21'00.00'' N 004°53'00.00'' W 48°19'44.00'' N 004°53'00.00'' W 48°19'44.00'' N 004°48'34.00'' W 48°19'44.00'' N 004°42'57.00'' W 48°20'01.00'' N 004°39'52.00'' W 48°20'26.00'' N 004°37'57.00'' W la côte atlantique française / *the French Atlantic coast* 48°40'59.00'' N 003°37'00.00'' W 48°41'20.00'' N 003°37'00.00'' W 48°52'00.00'' N 003°37'00.00'' W 48°52'00.00'' N 003°00'00.00'' W 49°01'20.00'' N 003°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A1 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A1 AND D18 B1**	Zone côtière dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. À l'exclusion des parties interférentes avec les AWY T120 et Y491. À l'exclusion des CTR LANDIVISIAU, TMA IROISE parties 1 et 3 de la zone LF-R195 lorsqu'elles sont actives.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except for CTR LANDIVISIAU, TMA IROISE part 1 and 3 and LF-R195 when active.
ETEL 47°47'30.00'' N 004°22'00.00'' W 47°49'47.00'' N 003°53'26.00'' W la côte atlantique française / *the French Atlantic coast* 47°34'40.00'' N 002°59'35.00'' W 47°32'43.00'' N 002°54'45.00'' W arc horaire de 25.00nm de rayon centré sur / *clockwise arc radius 25.00nm focus on* 47°45'38.00'' N 003°26'24.00'' W 47°20'38.00'' N 003°25'44.00'' W 47°29'39.00'' N 003°25'34.00'' W arc horaire de 16.00nm de rayon centré sur / *clockwise arc radius 16.00nm focus on* 47°45'38.00'' N 003°26'24.00'' W 47°41'36.00'' N 003°49'25.00'' W 47°41'41.00'' N 004°10'37.00'' W 47°47'30.00'' N 004°22'00.00'' W	**FL095** **SFC** **IDEM D18 A2**	**FL095** **SFC** **IDEM D18 A2**	Zone côtière dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. À l'exclusion des parties interférentes avec les AWY H34 et T499. À l'exclusion de la CTR LORIENT, de la TMA LORIENT parties 1 et 2 et des zones LF-R13, LF-R14 lorsqu'elles sont actives. Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Except for parts interfering with H34 and T499 AWY. Except for CTR LORIENT, TMA LORIENT part 1 and 2, LF-R13 and LF-R14 when active. Transit and over water routes published in AIP are exempt from dangerous activities.
MATHIEU 48°20'38.00'' N 007°00'00.00'' W 48°48'33.00'' N 005°58'00.00'' W 48°44'53.00'' N 005°00'00.00'' W 48°37'14.00'' N 005°00'00.00'' W 48°32'57.00'' N 005°20'00.00'' W 48°21'00.00'' N 005°20'00.00'' W 48°05'00.00'' N 005°20'00.00'' W 48°05'00.00'' N 004°56'50.00'' W 47°55'00.00'' N 004°36'51.00'' W 47°55'00.00'' N 007°00'00.00'' W 48°20'38.00'' N 007°00'00.00'' W	**FL195** **SFC** **DANS LES D18 A5 ET D18 B1**	**FL195** **SFC** **IN D18 A5 AND D18 B1**	Zone dangereuse d'exercices aériens et de vols d'entraînements utilisable en toutes conditions de vol. En raison de l'activité des aéronefs, pénétration conforme au §1.2 Activité communiquée aux organismes de la CAM et de la CAG. Zone utilisée en extension basse de la D12N.	Hazardous area under all flight conditions Due to aircraft activities, entering conditions described on §1.2 above. Activity known by Military Air Traffic and General Air Traffic services providers. Area used in lower extension of the D12N.

ZONES D'ENTRAÎNEMENT EN ATLANTIQUE

TRAINING AREAS IN ATLANTIC OCEAN

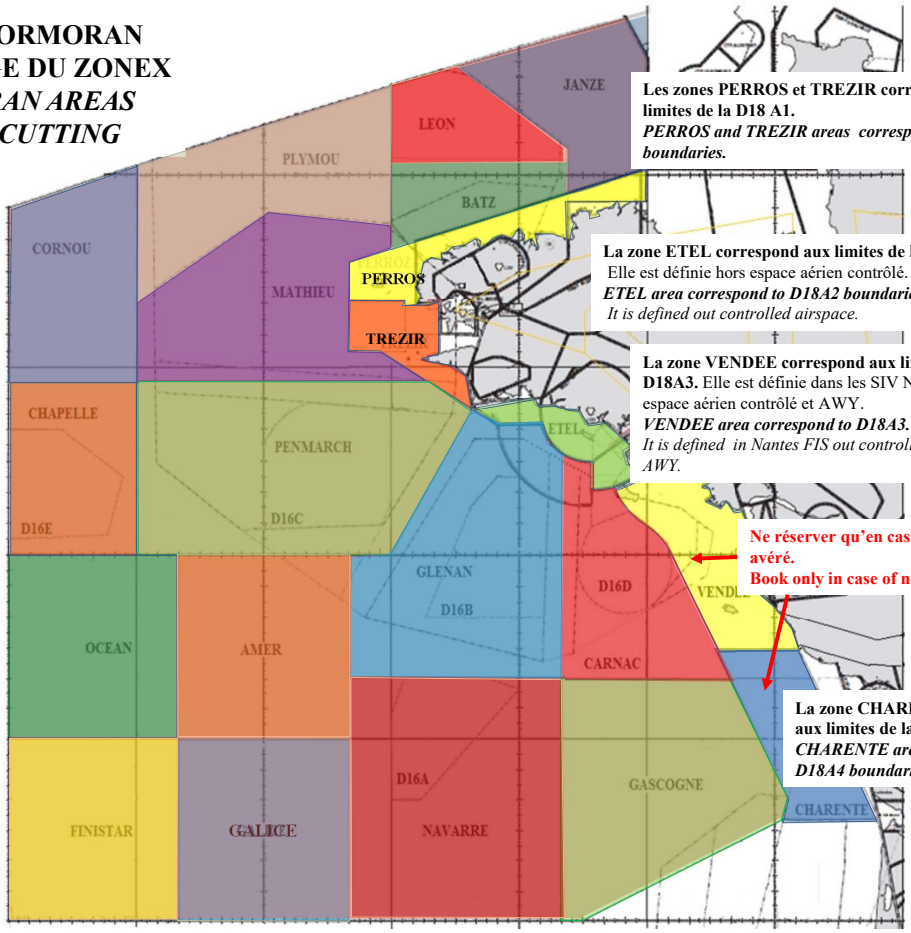




ZONES D'ENTRAÎNEMENT EN ATLANTIQUE

TRAINING AREAS IN ATLANTIC OCEAN

ZONES CORMORAN
DECOUPAGE DU ZONEX
CORMORAN AREAS
ZONEX CUTTING



La D18A5 en 16 zones /
D18A5 in 16 areas :
JANZE
LEON & BATZ(sous /*below* D5E/D7)
PLYMOU (sous /*below* D5W)
MATHIEU (sous /*below* D12N)
CORNOU
CHAPELLE (D16E)
PENMARCH (sous /*below* D12S + D16C)
GLENAN (sous/ *below* D14 + D16B)
CARNAC (sous/ *below* D15 + D16D)
GASCOGNE
NAVARRE (D16A)
AMER
GALICE
OCEAN
FINISTAR

Les zones PERROS et TREZIR correspondent aux limites de la D18 A1.
PERROS and TREZIR areas correspond to D18 A1 boundaries.

La zone ETEL correspond aux limites de la D18A2. Elle est définie hors espace aérien contrôlé.
ETEL area correspond to D18A2 boundaries
It is defined out controlled airspace.

La zone VENDEE correspond aux limites de la D18A3. Elle est définie dans les SIV Nantes hors espace aérien contrôlé et AWY.
VENDEE area correspond to D18A3. boundaries.
It is defined in Nantes FIS out controlled airspace and AWY.

Ne réserver qu'en cas de besoin avéré.
Book only in case of need proved.

La zone CHARENTE correspond aux limites de la D18A4.
CHARENTE area correspond to D18A4 boundaries.

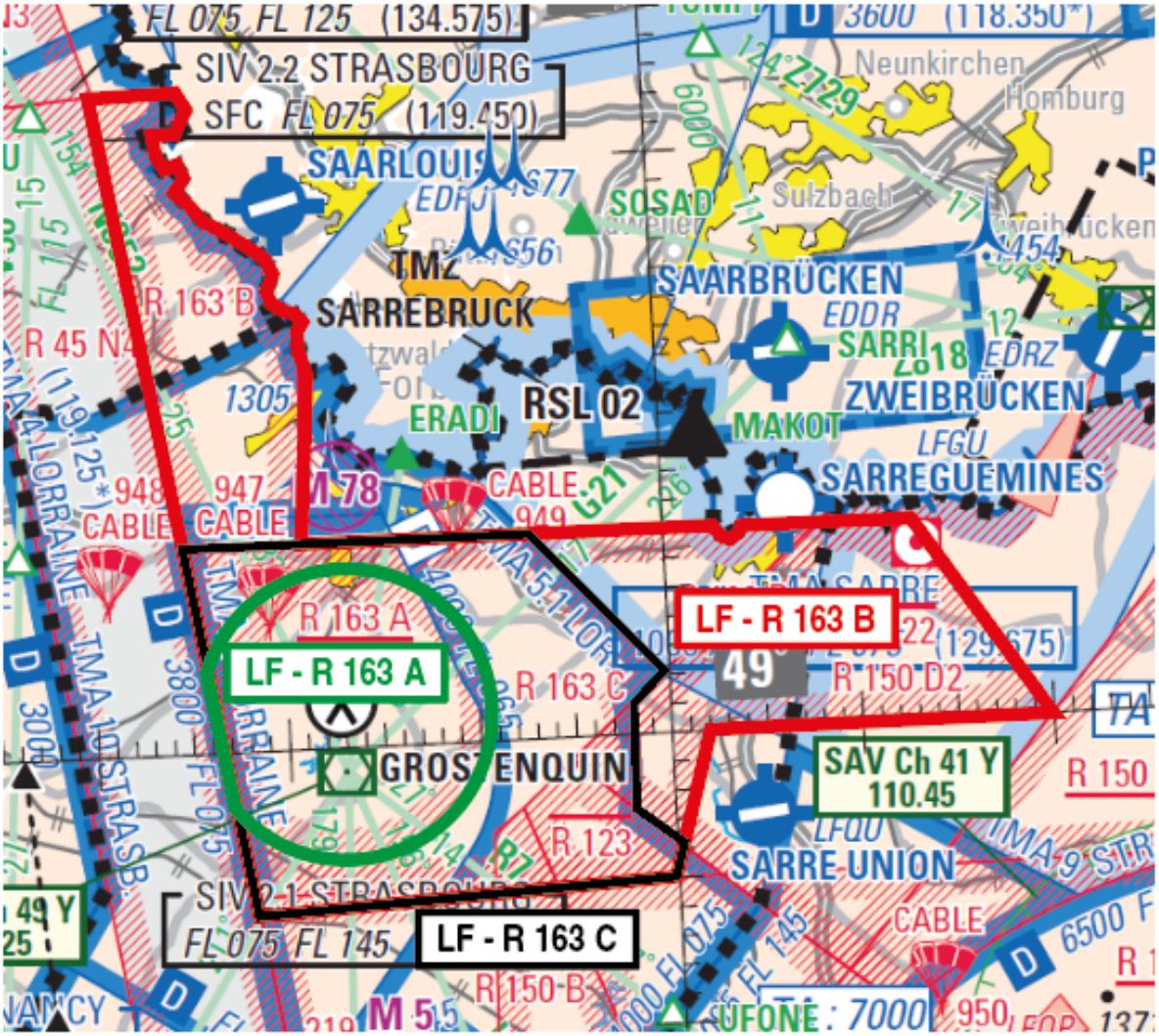
ENR 5.1.8
Zones du Polygone de guerre électronique

GROSTENQUIN POLYGONE
Transits dans zones LF-R163 A/B/C

ENR 5.1.8
Areas of the electronic warfare range control centre

GROSTENQUIN POLYGONE
Transits in areas LF-R163 A/B/C

TRANSITS : Indicatif / *Callsign*: OCHEY INFO - 130.675
GEST / *MANAGED BY* : OCHEY INFO
TPH : 03 83 52 64 46

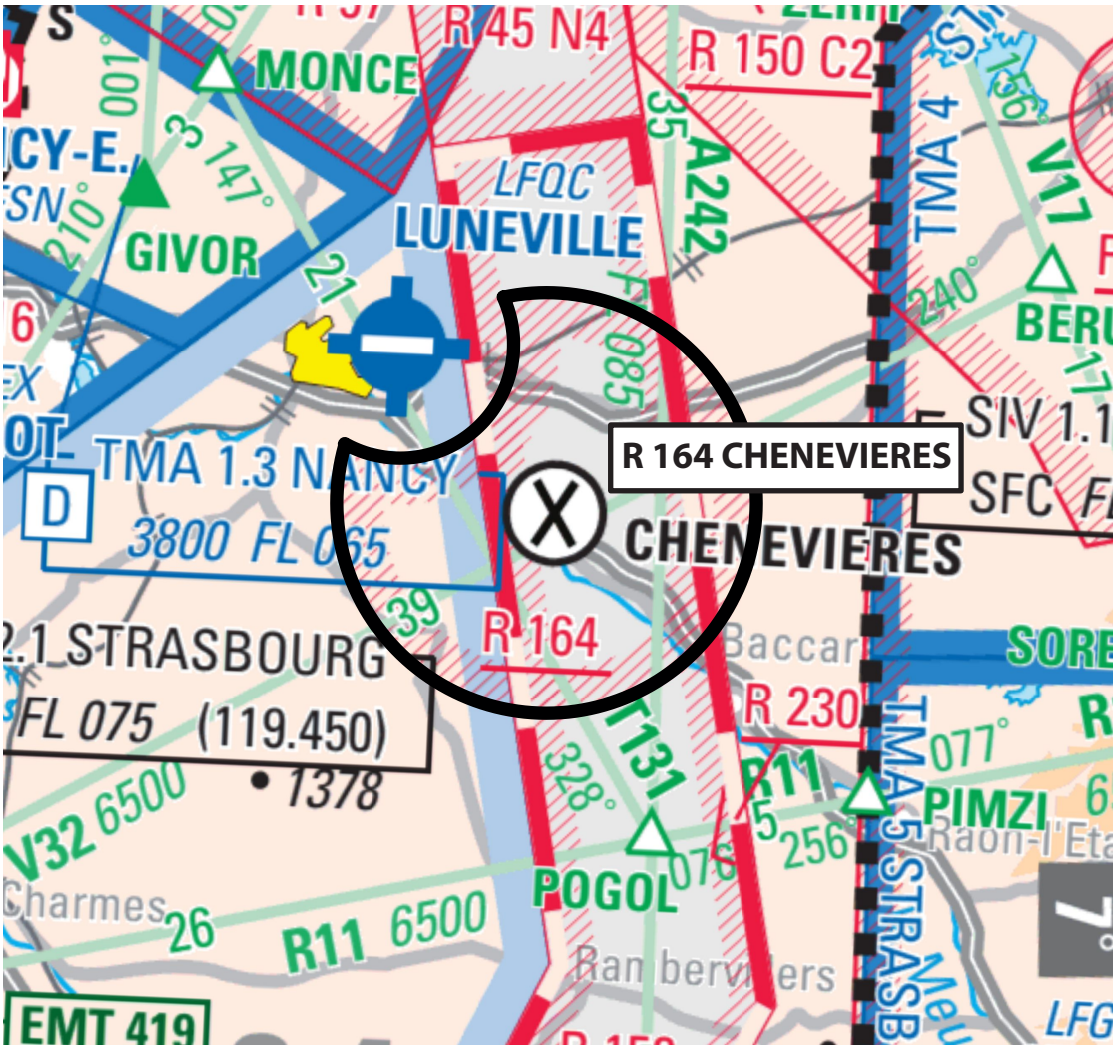


TRANSITS : voir AIP France ENR 5.1 / *see AIP France ENR 5.1*

EPINAL POLYGONE
Transits dans zone LF-R164

EPINAL POLYGONE
Transits in area LF-R164

TRANSITS : Indicatif / *Callsign* OCHEY APP - LORRAINE APP - STRASBOURG INFO
GEST / *MANAGED BY* EA-CCPGE
TPH : 0033 6 71 51 95 44 / 0033 6 32 26 52 89



TRANSITS : voir AIP France ENR 5.1 / *see AIP France ENR 5.1*

ENR 5.1.9
Zone réglementée LF-R 321 Saint Dizier Sectorisation (activité «aéronefs» et/ou activité «drones» ségréguée)

1. DEFINITION

Les secteurs A, « A Restreinte Drone (ARD) », B, C et D sont crées à l'intérieur de la zone réglementée LF-R321.

Le secteur A est au profit exclusif des aéronefs de la défense, à l'exclusion des drones qui ne peuvent utiliser que le secteur ARD.

Les secteurs ARD, B, C et D sont au profit exclusif des aéronefs de la défense.

Les secteurs «ARD», B, C et D sont définis de manière à exclure les routes aériennes qui garantissent, par protocole, le passage de vols en CAG IFR sur notification, et permettre ainsi la réalisation d'une activité drone ségréguée.

A l'intérieur de ces volumes, les vols de drone sont réalisés en CAM conformément aux règles et procédures en vigueur dans l'instruction n°1550/DSAÉ/DIRCAM

ENR 5.1.9
Restricted area LF-R 321 Saint-Dizier Sectorization («aircraft» activity and/or segregated «drones» activity)

1. DEFINITION

Sectors A, « A Restricted Drone (ARD) », B, C and D are created inside the restricted area LF-R321.

Sector A is reserved for the exclusive use of defense aircraft, excluding drones, that must use ARD sector.

Sectors ARD, B, C and D are reserved for the exclusive use of defense aircraft.

Sectors «ARD» , B, C and D are defined to exclude the air routes which, by protocol, guarantee the passage of IFR/GAT flights upon notification, and thereby allow a segregated drone activity to take place.

Inside these volumes, drone flights are carried out in OAT in accordance with applicable rules and procedures in instruction n°1550/DSAÉ/DIRCAM

NOMS *NAMES*	LIMITES VERTICALES *VERTICAL LIMITS*	COORDONNEES *COORDINATES*
Secteur A *Sector A*	FL 195 FL 115	49°01'44"N - 004°17'17"E / 49°25'52"N - 005°48'40"E 49°27'06"N - 005°54'23"E / 49°26'47"N - 006°04'46"E 49°18'38"N - 006°15'00"E / 49°00'00"N - 006°14'15"E / 49°00'00"N - 005°31'20"E 48°50'53"N - 005°23'55"E / 48°38'00"N - 005°23'55"E 48°38'00"N - 004°26'48"E / 48°43'51"N - 004°18'50"E 48°48'34"N - 004°17'17"E / 49°01'44"N - 004°17'17"E A l'exclusion de la LF-R175A et des LF-R6B, C et D quand elles sont actives. *Excluding LF-R175A and LF-R6B , C and D when active.*
Secteur A restreint Drone (ARD) *Sector A restricted Drone (ARD)*		49°17'30"N - 005°16'20"E / 49°11'52"N - 006°09'08"E 49°08'46"N - 006°14'36"E / 49°00'01"N - 006°14'15"E 49°00'00"N - 005°31'20"E / 48°50'53"N - 005°23'55"E 48°38'00"N - 005°23'55"E / 48°38'00"N - 004°26'48"E 48°43'51"N - 004°18'50"E / 48°48'34"N - 004°17'17"E 49°01'44"N - 004°17'17"E / 49°17'30"N - 005°16'20"E A l'exclusion de la LF-R175A et des LF-R6B, C et D quand elles sont actives. *Excluding LF-R175A and LF-R6B , C and D when active.*
Secteur B *Sector B*	Low FL 155 FL 115 High FL 195 FL 155	49°00'00"N - 005°31'20"E / 49°00'01"N - 006°14'15"E 48°41'26"N - 006°13'30"E / 48°38'00"N - 006°08'30"E 48°38'00"N - 005°23'55"E / 48°50'53"N - 005°23'55"E 49°00'00"N - 005°31'20"E
Secteur C *Sector C*	FL 195 FL 115	48°38'00"N - 005°23'55"E / 48°38'00"N - 006°08'30"E 48°29'44"N - 005°56'32"E / 48°25'15"N - 005°23'55"E 48°38'00"N - 005°23'55"E
Secteur D *Sector D*		48°38'00"N - 004°26'48"E / 48°38'00"N - 005°23'55"E 48°25'15"N - 005°23'55"E / 48°23'22"N - 005°10'09"E 48°34'23"N - 004°31'42"E / 48°38'00"N - 004°26'48"E A l'exclusion de la LF-R6D quand elle est active *Excluding LF-R6D when active.*

2. UTILISATION

Le « Secteur ARD » permet de ségréguer l'activité drone de l'axe GTQ - MTZ - MMD sur lequel des transits en CAG IFR peuvent être notifiés. L'utilisation d'un ou plusieurs secteurs nécessite l'activation préalable de la zone réglementée LF-R 321.
Le seul passage d'un drone en transit dans la zone ne nécessite pas forcément l'activation préalable de la zone réglementée LF-R 321. Dans le cas d'un vol de transit entre la LF-R 124 et la LF-R 123 par exemple, l'utilisation du couloir de transit qui permet de traverser la LF-R 321 peut suffire (Cf carte du réseau de couloirs de transit pour le drone).

2. USE

Sector« ARD » is used to segregate the drone activity of the GTQ - MTZ - MMD axis on which IFR GAT flights in transit can be notified. Prior activation of the restricted area LF-R 321 is required to use one or more sectors..
If a drone is simply in transit in the area, prior activation of the restricted area LF-R 321 is not necessarily required. For a flight in transit between area LF-R 124 and LF-R 123 for example, use of the transit corridor in order to cross LF-R 321 may be sufficient (see map of the transit corridor network for drones).

CONFIGURATIONS POSSIBLES *POSSIBLE CONFIGURATIONS*	ESCA et ESPACES CONCERNES PAR L'ACTIVATION *ESCA and SPACES CONCERNED BY THE ACTIVATION*	CONDITIONS D'UTILISATION *CONDITIONS OF USE*
Secteur A *Sector A*	- Saint-Dizier APP (TMA 3) - Nancy APP (TMA 4)	Ce secteur n'est pas utilisable par un drone hors secteur ARD. This sector cannot be used by a drone outside ARD sector.
Secteurs A+B High or Low *Sector A+B High or Low*	- Saint Dizier APP (TMA 3) - Nancy APP (TMA 3 et 4)	Le secteur A n'est pas utilisable par un drone hors secteur ARD. The sector A cannot be used by a drone outside ARD sector.
Secteurs C *Sector C*	- Nancy APP (TMA 3)	Sur demande exceptionnelle ou exercice. Exceptional request or exercise only.
Secteurs D *Sector D*	- Saint Dizier APP (TMA 3)	Sur demande exceptionnelle ou exercice. Exceptional request or exercise only.
Secteur « A Restreint Drone » ou « ARD » + B ou « ARD » +B+C *Sector « A Restricted Drone »* *or « ARD » + B* *or « ARD » +B+C*	- Saint Dizier APP (TMA 3) - Nancy APP (TMA 3 et 4)	Utilisable par un drone. Can be used by a drone.

3. PLANIFICATION (J-1 et J-2)

La zone est gérée par le CDPGE Athis-Mons.
Elle est activée seule ou en association avec les différentes configurations de la TRA 200.
Les escadrons expriment le besoin vers le CDPGE (secteur A, secteur « A Restreint Drone », secteurs A+B High et/ou Low, secteur « A Restreint Drone » +B High et/ou Low, secteur A+D, secteur A+B High et/ou Low+D, secteur A Restreint Drone +B High et/ou Low+D, secteurs A+B+C, secteur « A Restreint Drone » +B+C), secteurs A+B+C+D, secteur « A Restreint Drone » +B+C +D) en fonction du type de mission et du type d'aéronefs.
Le CDPGE coordonne avec les approches impactées (Saint-Dizier, et/ou Nancy) pour la réservation des différents secteurs :
-les secteurs A et « A Restreint Drone » sont notifiés à Saint-Dizier et à Nancy,
-le secteur B High est notifié à Nancy,
-le secteur B Low est demandé à Nancy,
-le secteur C est demandé à Nancy,
-le secteur D est demandé à Saint Dizier.
Les secteurs A, « A Restreint Drone », B, C et D peuvent être programmés en respectant les contraintes suivantes :
-géométrie de la TRA 200 associée diffusée dans l'AIP France et catalogue des missions,
-L'ensemble des secteurs A+B+C+D sont planifiés exceptionnellement pour des exercices majeurs.

3. PLANNING (D-1 and D-2)

The area is managed by Athis-Mons CDPGE.
It is activated alone or jointly with the various configurations of the TRA 200.
The squadrons express the requirement to the CDPGE (Sector A, Sector « A Restricted Drone », sectors A + B High and/or Low, Sector « A Restricted Drone » +B High and/or Low, secteur A+D, secteur A+B High and/or Low+D, secteur A Restreint Drone +B High and/or Low+D, sectors A+B+C, Sector « A Restricted Drone » +B+C), secteurs A+B+C+D, secteur « A Restreint Drone » +B+C +D) depending on the type of mission and the type of aircraft.
The CDPGE coordinates with the affected approaches (Saint-Dizier and/or Nancy) to reserve the various sectors :
-Sectors A et « A Restricted Drone » are notified to Saint-Dizier and Nancy,
-sector B High is notified to Nancy,
-sector B Low is requested to Nancy,
-sector C is requested to Nancy,
-sector D is requested to Saint Dizier.
Sectors A, « A Restricted Drone », B, C and D can be programmed while respecting the following constraints :
-associated TRA 200 geometry issued via the AIP France and mission catalog,
-the whole of sectors A+B+C+D are planned upon exceptional request for major exer¬cises

4. ACTIVATION - DESACTIVATION (Jour J)

L'activation et la désactivation de la zone doivent être effectuées par voie téléphonique (LOOP en secours).
- 1 heure avant : en cas de besoin inopiné (panne radar par exemple), l'ESCA informe le CCI au minimum 1 heure avant le décollage des avions participant à la mission de l'impossibilité d'utiliser le secteur concerné.
- 10' avant : le CCI transmet au DCC ou à defaut à l'OCCD et aux approches de Nancy et Saint-Dizier l'activation de la LF-R321 et des secteurs associés. Lorsque l'organisme qui assure le service du contrôle n'est pas le CDC (EDCA, MCT par exemple), il transmet le préavis d'activation au CCI dans un délai supérieur à 10 minutes.
- A tout moment : pour garantir la sécurité des vols, deux procédures sont retenues :
1) possibilité, en tactique, de coordonner avec le CCI toute action se réclamant d'un besoin de courte durée (transit, séparation pour une percée, etc...),
2) avec un préavis de 10 minutes et pour des besoins opérationnels, les ESCA des bases de Nancy et Saint-Dizier peuvent récupérer l'utilisation de la totalité de leur volume, après demande au CCI. La LF-R321 restera active à l'exception du secteur récupéré par l'ESCA de Nancy ou de Saint-Dizier.

4. ACTIVATION - DEACTIVATION (D Day)

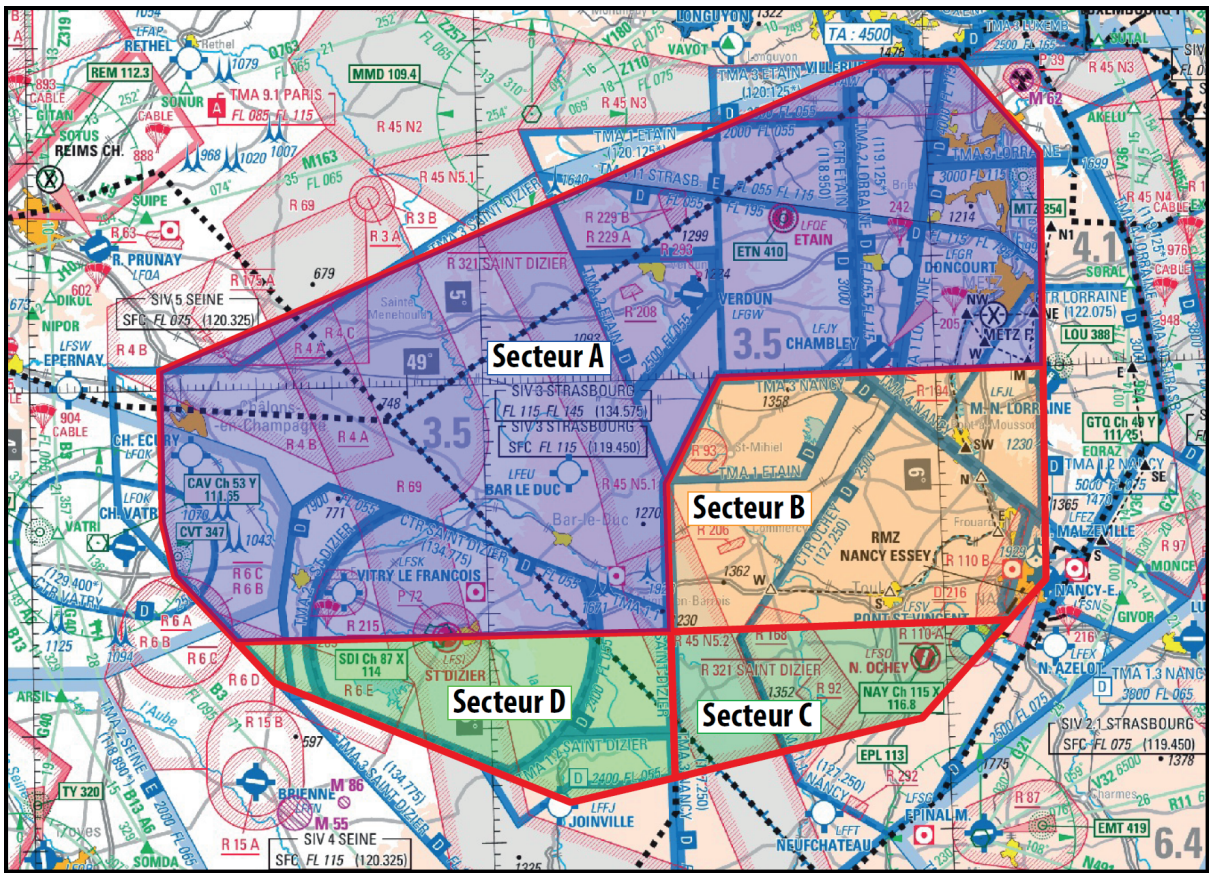
The area must be activated and deactivated by phone (LOOP as an alternative).
*- **1 hour before** : in case of unexpected requirement (e.g. radar breakdown), the ESCA informs the CCI at least 1 hour before the take-ff of the aircraft taking part in the mission that the sector concerned cannot be used.*
*- **10' before** : the CCI informs the DCC or otherwise the OCCD and the Nancy and Saint-Dizier that LF-R 321 and the associated sectors have been activated. When the authority responsible for the control service is not the CDC (e.g. EDCA, MCT), it transmits the activation notice to the CCI at least 10 minutes beforehand..*
*- **At all times** : to guarantee the safety of the flights, two procedures are implemented :*
1) possibility , for tactical flights, of coordinating with the CCI all actions involving a short duration requirement (transit, separartion for a breakthrough, etc.),
2) with 10 minutes notice and for operational requirements, the ESCAs of Nancy and Saint-Dizier bases can recover use of their entire volume, after making a request to the CCI. The LF-R 321 will remain active apart from the sector recovered by Nancy or Saint-Dizier ESCA.

5. CARTE

5.1 sans Drone

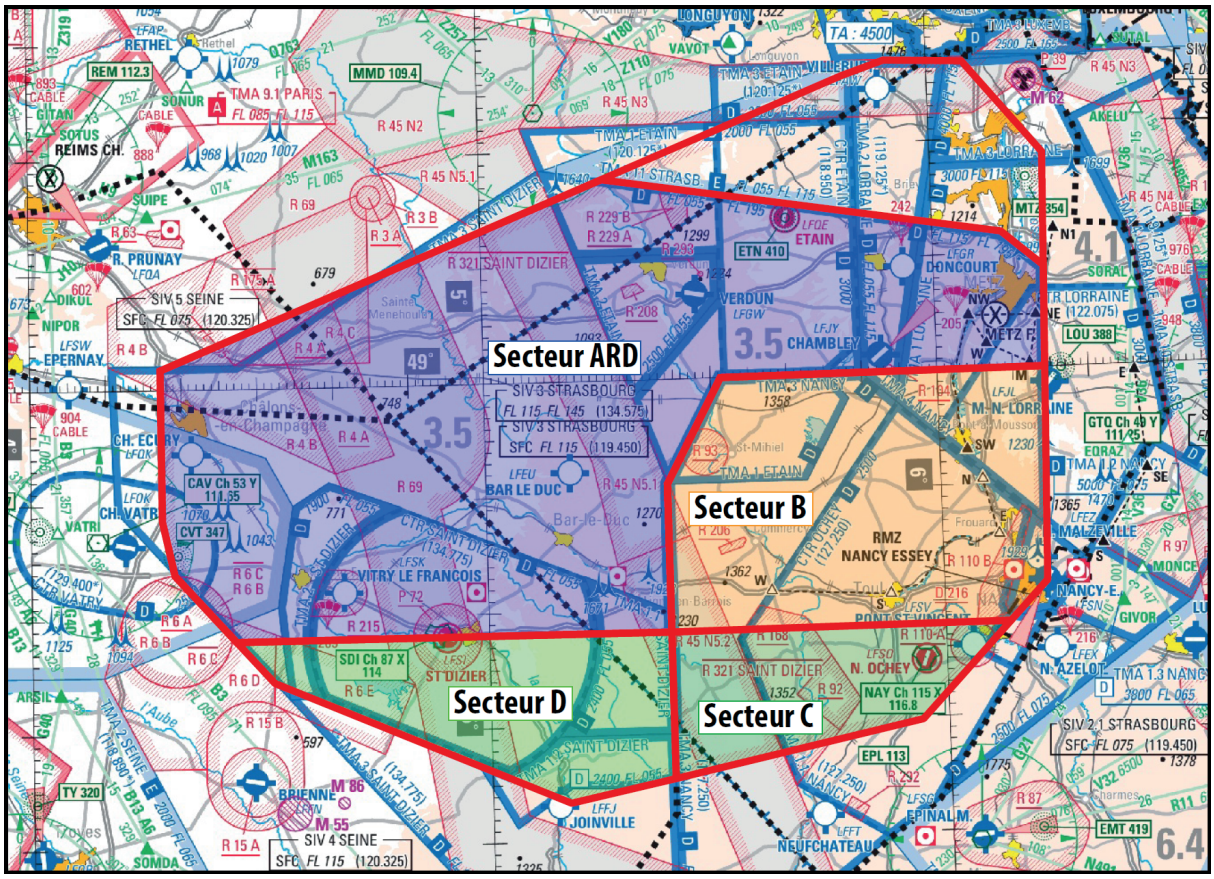
5. CHART

5.1 without Drone



5.2 avec Drone

5.2 with Drone



ENR 5.1.10 Zone réglementée LF-R 7 Tours-Cinq-Mars-La-Pile

ENR 5.1.10 Tours-Cinq-Mars-La-Pile Restricted area LF-R 7

ENR 5.1.10.1 Zone réglementée LF-R 7B Tours-Cinq-Mars-La-Pile Secteur UAV R7 B en vue d'une activité drone ségréguée

ENR 5.1.10.1 Tours-Cinq-Mars-La-Pile Restricted area LF-R 7B Sector UAV R7 B intended for a segregated drone activity

1. DEFINITION

Le volume dénommé « Secteur UAV R7B » est créé à l'intérieur de la zone réglementée LF-R 7B.
Il est défini de manière à exclure les routes aériennes qui garantissent, par protocole, le passage de vols en CAG IFR sur notification, et permettre ainsi la réalisation d'une activité drone ségréguée dans une portion de la zone réglementée LF-R 7B.
A l'intérieur de ce volume, les vols de drone sont réalisés en CAM conformément aux règles et procédures en vigueur dans l'instruction n° 1550/DSAÈ/DIRCAM.

1. DEFINITION

The « Sector UAV R7B » volume created inside the restricted area LF-R 7B.
It is defined so as to exclude the air routes which, by protocol, guarantee the passage of IFR/GAT flights upon notification, and thereby allow a segregated drone activity to take place in a portion of the restricted area LF-R 7B.
Inside this volume, drone flights are carried out in OAT in accordance with applicable rules and procedures in instruction n° 1550/DSAÈ/DIRCAM.

NOMS *NAME*	LIMITES VERTICALES *VERTICAL LIMIT*	COORDONNEES *COORDINATES*
Secteur UAV R7B *Sector UAV R7B*	FL 195 FL 115	48°48'36"N - 001°21'59"W / 48°43'35"N - 000°13'18"E / 48°02'55"N - 000°58'20"W / 48°05'54"N - 001°19'00"W / 48°48'36"N - 001°21'59"W

2. UTILISATION

Le secteur UAV R7 B permet de ségréguer l'activité drone de la route ATS inférieure V20. L'utilisation de ce secteur nécessite l'activation préalable de la zone réglementée LF-R 7B selon les modalités protocolaires en vigueur.
La rejointe de ce secteur s'effectue via des couloirs de transit définis à l'ENR 5.1 du MILAIP.

2. USE

Sector UAV R7 B is used to segregate the drone activity of the lower ATS route V20.Prior activation of the restricted area LF-R 7B is required to use this sector, in accordance with applicable protocol procedures.
This sector can be reached via the transit corridor defined in ENR 5.1 of the MILAIP.

3. PLANIFICATION

La zone réglementée LF-R 7B n'étant pas gérable, aucune planification particulière n'est requise.
Cependant, l'escadron drone doit exprimer son besoin auprès du CDC gestionnaire de la zone.
Enfin, les couloirs de rejointe de la zone LF-R 7B nécessitent une planification amont conformément aux modalités et délais d'activation définis dans la publication aéronautique en vigueur.

3. PLANNING

Since the restricted area LF-R 7B cannot be managed, no special planning is required.
However , the drone squadron must express its requirement to the CDC managing the area.
Lastly, the corridors used to reach the area LF-R 7B require prior planning in accordance with the activation procedures and timeframes defined in the applicable aeronautical publication.

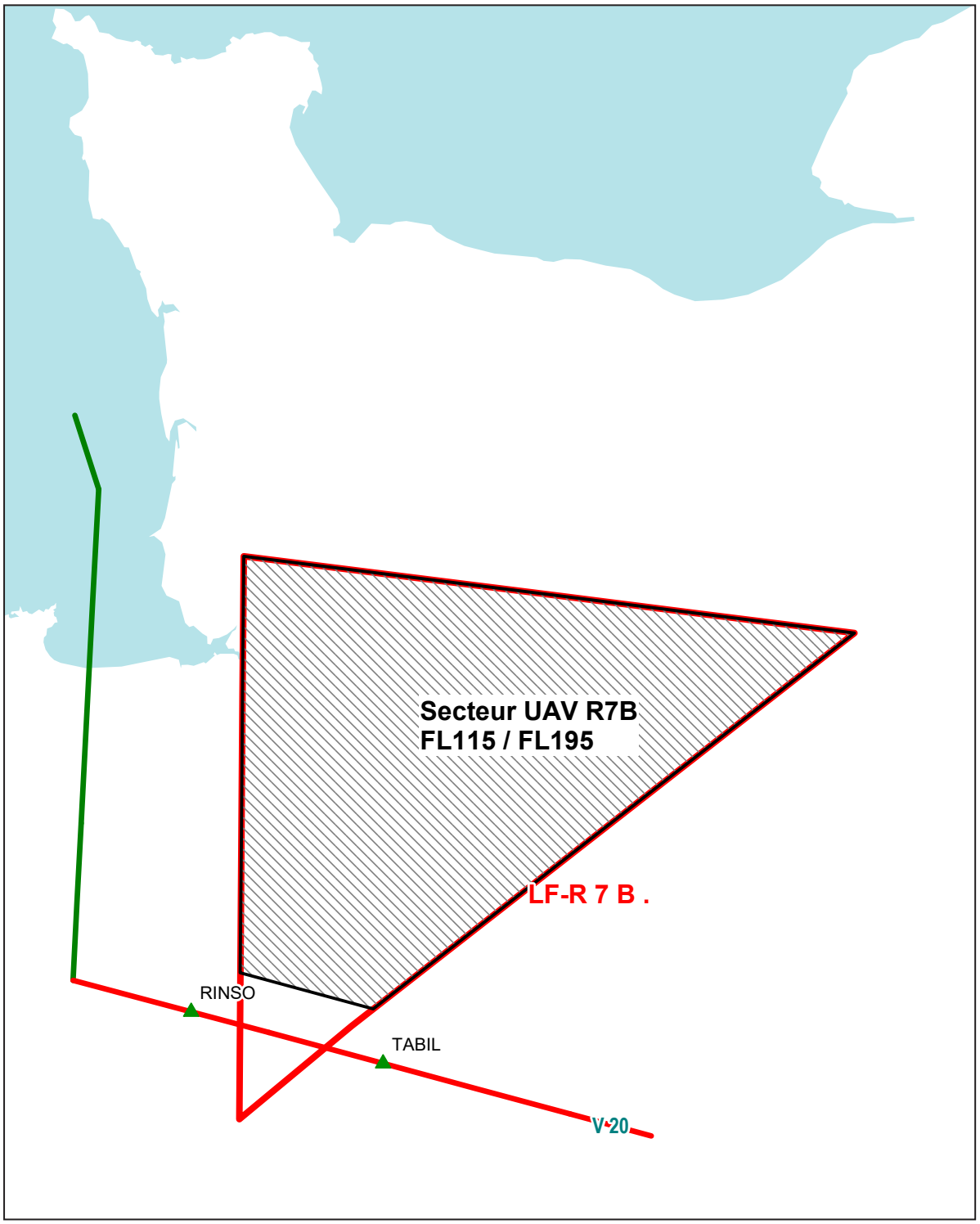
4. ACTIVATION (Jour J)

L'activation se fait conformément au protocole d'accord relatif à la coordination civile-militaire via le CDC RAKI ou le CDC repreneur.

4. ACTIVATION (D Day)

Activation is carried out in accordance with the agreement protocol concerning civil-military coordination via the RAKI CDC or the replacement CDC.

5. CARTE ***5. CHART***



ENR 5.1.10.2
Zone réglementée LF-R 7C Tours-Cinq-Mars-La-Pile Secteur UAV R7 C en vue d'une activité drone ségréguée

1. DEFINITION

Le volume dénommé « Secteur UAV R7C » est créé à l'intérieur de la zone réglementée LF-R 7C.
Il est défini de manière à exclure les routes aériennes qui garantissent, par protocole, le passage de vols en CAG IFR sur notification, et permettre ainsi la réalisation d'une activité drone ségréguée dans une portion de la zone réglementée LF-R 7C.
A l'intérieur de ce volume, les vols de drone sont réalisés en CAM conformément aux règles et procédures en vigueur dans l'instruction n° 1550/DSAÈ/DIRCAM.

ENR 5.1.10.2
Tours-Cinq-Mars-La-Pile Restricted area LF-R 7C Sector UAV R7 C intended for a segregated drone activity

1. DEFINITION

The « Sector UAV R7C » volume created inside the restricted area LF-R 7C.
It is defined so as to exclude the air routes which, by protocol, guarantee the passage of IFR/GAT flights upon notification, and thereby allow a segregated drone activity to take place in a portion of the restricted area LF-R 7C.
Inside this volume, drone flights are carried out in OAT in accordance with applicable rules and procedures in instruction n° 1550/DSAÈ/DIRCAM.

NOMS *NAME*	LIMITES VERTICALES *VERTICAL LIMIT*	COORDONNEES *COORDINATES*
Secteur UAV R7C *Sector UAV R7C*	FL 195 FL 115	47°33'59"N - 001°57'28"E / 47°19'56"N - 001°58'28"E / 47°00'30"N - 001°42'20"E / 46°59'07"N - 001°10'38"E / 47°23'53"N - 001°11'17"E / 47°44'58"N - 001°21'31"E / 47°33'59"N - 001°57'28"E

2. UTILISATION

Le secteur UAV R7 C permet de ségréguer l'activité drone des routes ATS inférieures G54 et G28. L'utilisation de ce secteur nécessite l'activation préalable de la zone réglementée LF-R 7C selon les modalités protocolaires en vigueur.
La rejointe de ce secteur s'effectue via des couloirs de transit définis à l'ENR 5.1 du MILAIP.

2. USE

Sector UAV R7 C is used to segregate the drone activity of the lower ATS routes G54 and G28.Prior activation of the restricted area LF-R 7C is required to use this sector, in accordance with applicable protocol procedures.
This sector can be reached via the transit corridor defined in ENR 5.1 of the MILAIP.

3. PLANIFICATION

La zone réglementée LF-R 7C n'étant pas gérable, aucune planification particulière n'est requise.
Cependant, l'escadron drone doit exprimer son besoin auprès du CDC gestionnaire de la zone.
Enfin, les couloirs de rejointe de la zone LF-R 7C nécessitent une planification amont conformément aux modalités et délais d'activation définis dans la publication aéronautique en vigueur.

3. PLANNING

Since the restricted area LF-R 7C cannot be managed, no special planning is required.
However , the drone squadron must express its requirement to the CDC managing the area.
Lastly, the corridors used to reach the area LF-R 7C require prior planning in accordance with the activation procedures and timeframes defined in the applicable aeronautical publicationr.

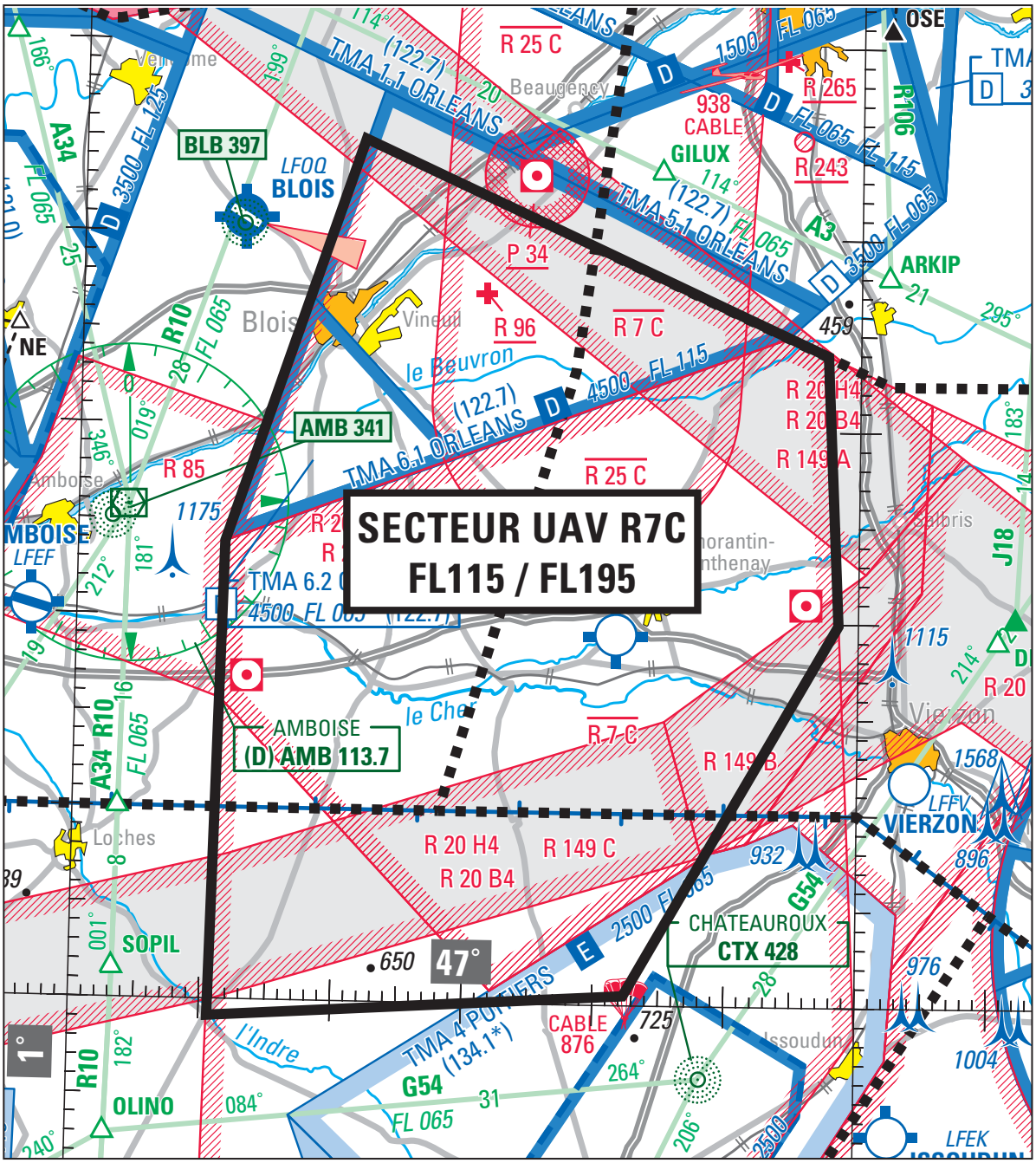
4. ACTIVATION (Jour J)

L'activation se fait conformément au protocole d'accord relatif à la coordination civile-militaire via le CDC RAKI ou le CDC repreneur.

4. ACTIVATION (D Day)

Activation is carried out in accordance with the agreement protocol concerning civil-military coordination via the RAKI CDC or the replacement CDC.

5.CARTE ***5. CHART***



ENR 5.1.11
Zone réglementée LF-R 10 Videcoq Secteur UAV R10 en vue d'une activité drone ségréguée

1. DEFINITION

Le volume dénommé « Secteur UAV R10 » est créé à l'intérieur de la zone réglementée LF-R 10.
Il est défini de manière à exclure les routes aériennes qui garantissent, par protocole, le passage de vols en CAG IFR sur notification, et permettre ainsi la réalisation d'une activité drone ségréguée dans une portion de la zone réglementée LF-R 10.
A l'intérieur de ce volume, les vols de drone sont réalisés en CAM conformément aux règles et procédures en vigueur dans l'instruction n° 1550/DSAÈ/DIRCAM.

ENR 5.1.11
Videcoq Restricted area LF-R 10 Sector UAV R10 intended for a segregated drone activity

1. DEFINITION

The « Sector UAV R10 » volume created inside the restricted area LF-R 10.
It is defined so as to exclude the air routes which, by protocol, guarantee the passage of IFR/GAT flights upon notification, and thereby allow a segregated drone activity to take place in a portion of the restricted area LF-R 10.
Inside this volume, drone flights are carried out in OAT in accordance with applicable rules and procedures in instruction n° 1550/DSAÈ/DIRCAM.

NOMS *NAME*	LIMITES VERTICALES *VERTICAL LIMIT*	COORDONNEES *COORDINATES*
Secteur UAV R10 *Sector UAV R10*	FL 195 FL 115	49°34'55"N - 000°56'07"W / 49°31'03"N - 000°02'33"E / 49°15'39"N - 000°35'35"W / 49°16'59"N - 001°16'32"W / 49°34'55"N - 000°56'07"W

2. UTILISATION

Le secteur UAV R10 permet de ségréguer l'activité drone des routes ATS inférieures G273 et R50. L'utilisation de ce secteur nécessite l'activation préalable de la zone réglementée LF-R 10 selon les modalités protocolaires en vigueur.
La rejointe de ce secteur s'effectue via des couloirs de transit définis à l'ENR 5.1 du MILAIP.

2. USE

Sector UAV R10 is used to segregate the drone activity of the lower ATS routes G273 and R50.Prior activation of the restricted area LF-R 10 is required to use this sector, in accordance with applicable protocol procedures.
This sector can be reached via the transit corridor defined in ENR 5.1 of the MILAIP.

3. PLANIFICATION

La zone réglementée LF-R 10 n'étant pas gérable, aucune planification particulière n'est requise.
Cependant, l'escadron drone doit exprimer son besoin auprès du CDC gestionnaire de la zone.
Enfin, les couloirs de rejointe de la zone LF-R 10 nécessitent une planification amont conformément aux modalités et délais d'activation définis dans la publication aéronautique en vigueur.

3. PLANNING

Since the restricted area LF-R 10 cannot be managed, no special planning is required.
However , the drone squadron must express its requirement to the CDC managing the area.
Lastly, the corridors used to reach the area LF-R 10 require prior planning in accordance with the activation procedures and timeframes defined in the applicable aeronautical publication.

4. ACTIVATION (Jour J)

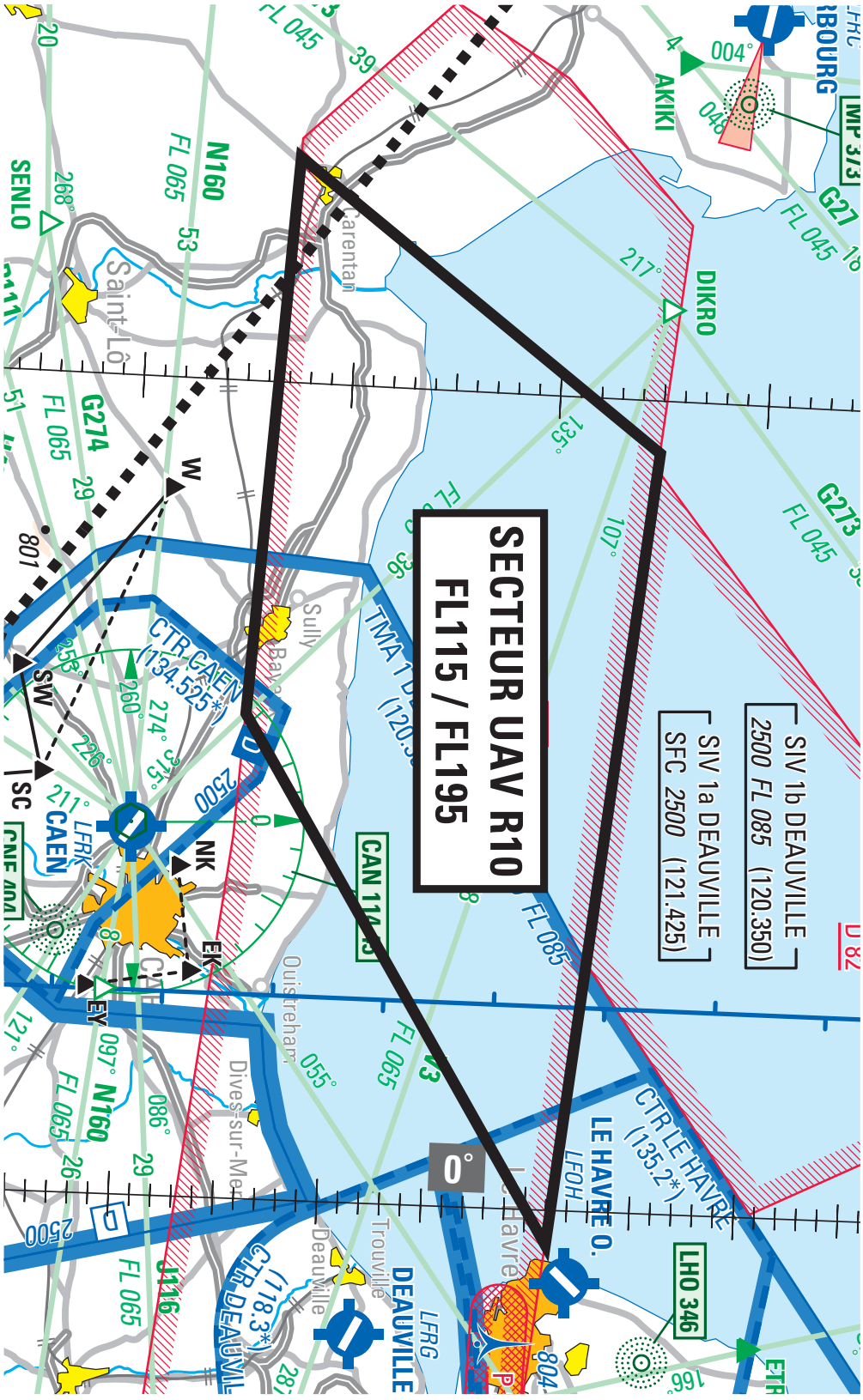
L'activation se fait conformément au protocole d'accord relatif à la coordination civile-militaire via le CDC RAKI ou le CDC repreneur.

4. ACTIVATION (D Day)

Activation is carried out in accordance with the agreement protocol concerning civil-military coordination via the RAKI CDC or the replacement CDC.

5. CARTE

5. CHART



ENR 5.1.12
Zone réglementée LF-R 124
Secteurs en vue d'une activité drone ségréguée

1. DEFINITION

Les volumes dénommés « Secteur Nord » et « Secteur Sud » sont créés à l'intérieur de la zone réglementée LF-R 124.
Ils sont définis de manière à exclure les routes aériennes qui garantissent, par protocole, le passage de vols en CAG IFR sur notification, et permettre ainsi la réalisation d'une activité drone ségréguée dans une portion de la zone réglementée LF-R 124.
A l'intérieur de ces volumes, les vols de drone sont réalisés en CAM conformément aux règles et procédures en vigueur dans l'instruction n° 1550/DSAÈ/DIRCAM.

ENR 5.1.12
Restricted area LF-R 124
Sectors intended for a segregated drone activity

1. DEFINITION

The « North Sector » and « South Sector »volumes are created inside the restricted area LF-R 124.
They are defined so as to exclude the air routes which, by protocol, guarantee the passage of IFR/GAT flights upon notification, and thereby allow a segregated drone activity to take place in a portion of the restricted area LF-R 124.
Inside this volume, drone flights are carried out in OAT in accordance with applicable rules and procedures in instruction n° 1550/DSAÈ/DIRCAM.

NOMS *NAME*	LIMITES VERTICALES *VERTICAL LIMIT*	COORDONNEES *COORDINATES*
Secteur Nord *North Sector*	FL 195 FL 115	47°51'20"N - 004°00'00"E / 47°30'56.73"N - 004°32'40.20"E / 47°12'59.90"N - 004°08'29.45"E / 47°34'10"N - 003°56'20"E / 47°51'20"N - 004°00'00"E
Secteur Sud *South Sector*		47°24'07.33"N - 004°43'27.32"E / 47°15'10"N - 004°57'30"E / 46°30'00"N - 004°50'00"E / 46°30'00"N - 004°41'00"E / 46°35'00"N - 004°39'00"E / 46°58'00"N - 004°17'00"E / 47°02'34.84"N - 004°14'24.61"E / 47°24'07.33"N - 004°43'27.32"E

2. UTILISATION

Chaque secteur peut être utilisé individuellement, il permet de ségréguer l'activité drone de la route ATS inférieures G21.
Les deux secteurs peuvent être également activés simultanément.
L'utilisation d'un de ces deux secteurs ou des deux secteurs simultanément nécessite l'activation préalable de la zone réglementée LF-R 124.
Le passage d'un drone de l'un vers l'autre des deux secteurs nécessite l'activation complémentaire et l'utilisation du couloir de transit qui permet de traverser la route ATS inférieure G 21 (Cf carte du réseau de couloirs de transit pour le drone).

2. USE

Each sector can be used individually, in order to segregate the drone activity of the lower ATS route G21. The two sectors can also be activated simultaneously.
Prior activation of the restricted area LF-R 124 is required to use one of these two sectors or both sectors simultaneously.
To allow a drone to go from one sector to the other, also involves activating and using the transit corridor in order to cross the lower ATS route G21 (see map of the transit corridor network for drones).

3. PLANIFICATION

La zone réglementée LF-R 124 n'ètant pas gérable, aucune planification particulière n'est requise.
Cependant, l'escadron drone doit exprimer son besoin auprès du CDC gestionnaire de la zone.
Enfin, les couloirs de rejointe de la zone LF-R 124 et du/des secteurs de travail Nord ou/et Sud nécessitent une planification amont conformément aux modalités et délais d'activation définis dans la publication aéronautique en vigueur.

3. PLANNING

Since the restricted area LF-R 124 cannot be managed, no special planning is required. However, the drone squadron must express its requirement to the CDC managing the area.
Lastly, the corridors used to reach the area LF-R 124 and the North and/or South operating sectors require prior planning in accordance with the activation procedures and timeframes defined in the applicable aeronautical publication.

4. ACTIVATION (Jour J)

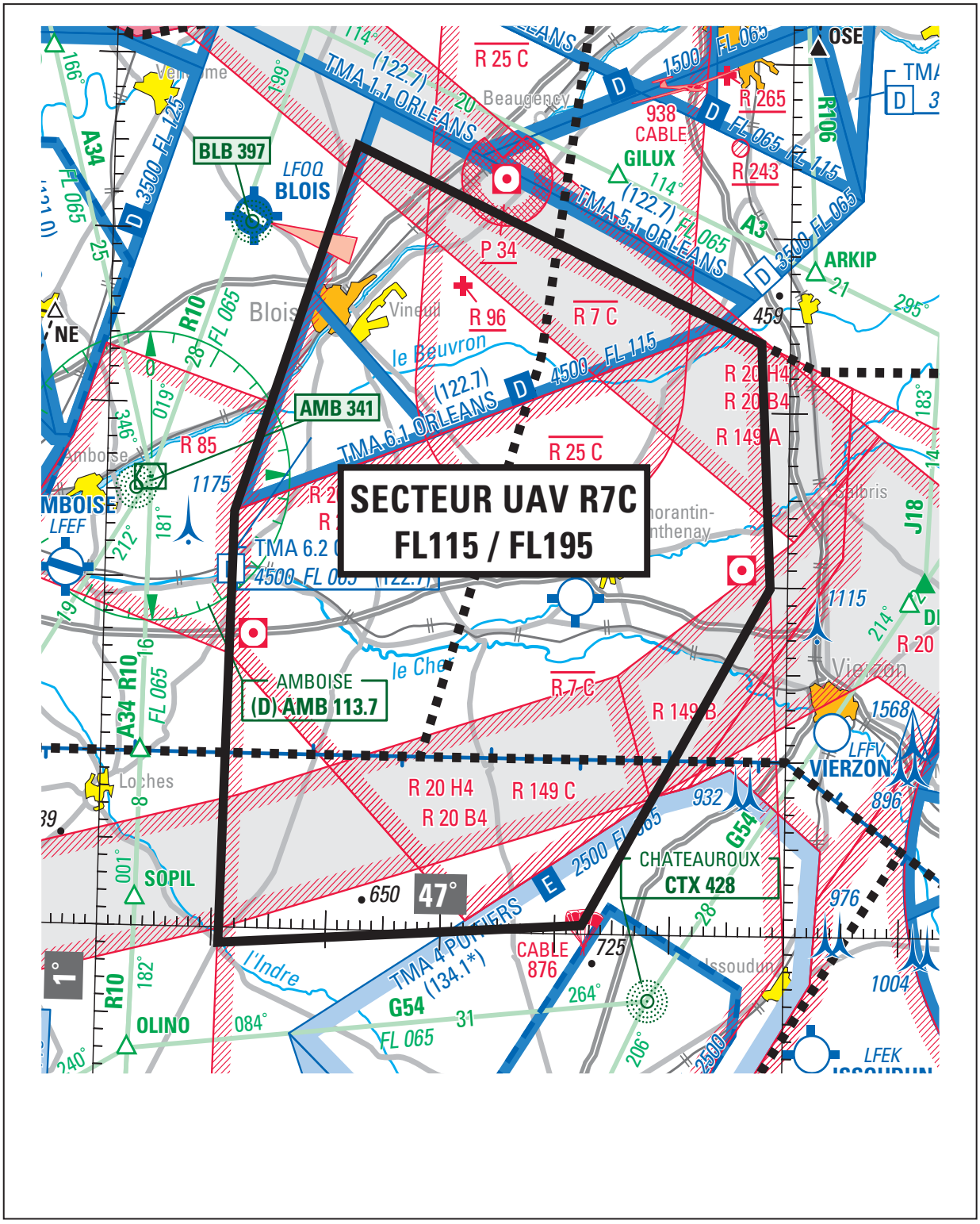
L'activation se fait conformément au protocole d'accord relatif à la coordination civile-militaire via le CDC RAKI ou le CDC repreneur.

4. ACTIVATION (D Day)

Activation is carried out in accordance with the agreement protocol concerning civil-military coordination via the RAKI CDC or the replacement CDC.

5. CARTE

5. CHART

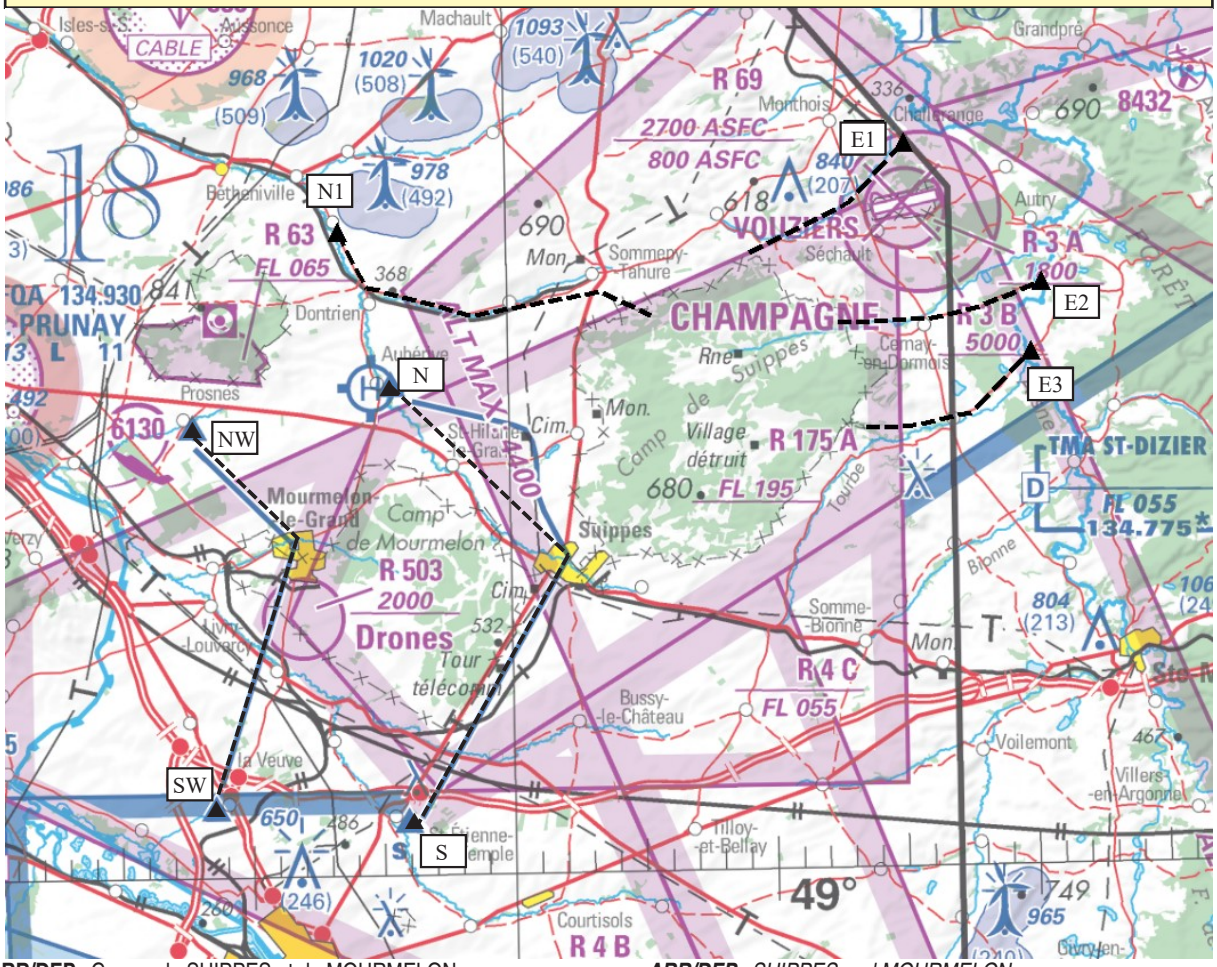


ENR 5.2
Zones de manœuvres et d'entraînement militaires
Military manoeuvring and training areas

ENR 5.2.1
Camps de SUIPPES et de MOURMELON
Itinéraires ARR/DEP -
Transits dans zones LFR175 A (SUIPPES)

ENR 5.2.1
SUIPPES and MOURMELON camps
ARR/DEP routes
Transits in areas LFR175 A (SUIPPES)

ARR/DEP : Indicatif / *Callsign* : WHISKY-OSCAR – fréquence / *frequency* : 39.00 MHz LFXK (SUIPPES)
LFXM (MOURMELON)
TRANSITS : Indicatif / *Callsign* : SUIPPES SECURITE-118.625 (RAI)
GEST / *MANAGED BY* : CAMP DE SUIPPES
TPH : SECURITE des TIRS : 03.26.67.81.00 - PNIA 821.513.8100



ARR/DEP : Camps de SUIPPES et de MOURMELON :
• Contact radio 2 min avant les points de compte rendu sur 39.00 MHz - indicatif : W.O
•Hauteurs des cheminements : ARR : 100 m/sol
DEP : 050 m/sol

ITINÉRAIRES : Camp de SUIPPES :
- ARR/DEP par le Nord :
point November (village d'AUBERIVE)
point Novembre 1 (village de SAINT-HILAIRE LE PETIT)
- ARR/DEP par l'Est :
point Echo 1 (village de CHALLERANGE)
point Echo 2 (village de CONDE-LES-AUTRY)
point Echo 3 (village de SERVON-MELZICOURT)
- ARR/DEP par le Sud :
point Sierra (village de SAINT ETIENNE AU TEMPLE)

Camp de MOURMELON :
- ARR/DEP par le Nord : point November-Whisky (village de PROSNES)
- ARR/DEP par le Sud : point Sierra-Whisky (village de LA VEUVE)

TRANSITS : Voir AIP FRANCE ENR 5.1
Champ de tir Air/Sol : ATTILA : 142.55 MHz

ARR/DEP : *SUIPPES and MOURMELON camps :*
• Radio contact 2 min before reporting points on 39.00 MHz - call sign: W.O
• Route heights: ARR: 100 m/sol
DEP: 050 m/sol

ROUTES : *SUIPPES camp:*
- ARR/DEP by North :
point November (village of AUBERIVE)
point November 1 (village of SAINT-HILAIRE LE PETIT)
-ARR/DEP by East :
point Echo 1 (village of CHALLERANGE)
point Echo 2 (village of CONDE-LES-AUTRY)
point Echo 3 (village of SERVON-MELZICOURT)
- ARR/DEP by South : point Sierra (village of SAINT ETIENNE AU TEMPLE)

MOURMELON camp:
- ARR/DEP by North : point November-Whisky (village of PROSNES)
- ARR/DEP by South : point Sierra-Whisky (village of LA VEUVE)

TRANSITS :See AIP FRANCE ENR 5.1
Air/Ground firing range: ATTILA: 142.55 MHz

Pénétration de la zone LFR-175 A pour toute activité aéronautique sur les camps de SUIPPES, MOURMELON et Exercices - Manoeuvres

1 GESTION DE L'ESPACE

Les camps de SUIPPES et de MOURMELON sont protégés par la zone réglementée LF-R175 A «SUIPPES» dont les statuts et les limites sont définis par l'AIP FRANCE chap. ENR 5 - 1.

Les espaces sont gérés en temps réel par le PC-TIR du Camp de SUIPPES gestionnaire des zones et le CRNA/NORD d'ATHIS-MONS.

2 PÉNÉTRATION DE L'ESPACE

Le déroulement des missions aériennes qui impose aux hélicoptères, aux avions légers et aux parachutistes militaires de pénétrer à l'intérieur de ces zones est subordonné à l'accord préalable :

- du PCTIR du Camp de SUIPPES qui fixe les modalités d'exécution de la pénétration en fonction des activités "Tirs",
- du commandement du Camp intéressé qui autorise le poser ou la mise à terre (parachutiste).

3 PROCÉDURES

Ces accords peuvent être obtenus :

- soit par radio :

indicatif : W.O. fréquence : 39.00 MHz

- soit par téléphone :

SECU TIR : 03.26.67.81.00 PNIA 821.513.8100

- soit "physiquement" :

pour les hélicoptères, possibilité d'effectuer un atterrissage initial sur l'hélisurface des camps bâtis, par les itinéraires inscrits sur la carte page précédente et de se rendre au PCTIR des camps.

- soit par mail adressé à :

capcia-51ri-secu.dir-tir.fct@intradef.gouv.fr

Penetration of area LFR-175 A for all aeronautical activities on the SUIPPES, MOURMELON camps and Exercises - Manoeuvres

1 SPACE MANAGEMENT

The SUIPPES and MOURMELON camps are protected by the SUIPPES restricted area LF-R175 A the statuses and limits of which are defined by AIP FRANCE chap. ENR 5 - 1.

The spaces are managed in real time by the PC-TIR (Fire Control Post) of the SUIPPES camp, manager of the areas and the CRNA/NORTH of ATHIS-MONS.

2 SPACE PENETRATION

The execution of flight missions, that imposes helicopters, light aircraft and military parachutists to penetrate these areas, is subject to prior permission of:

- the PCTIR of the SUIPPES Camp that defines the penetration execution methods as a function of "Firing"activities,
- the concerned Camp command that authorises landing or descent (parachutist).

3 PROCEDURES

These permissions can be obtained:

- either by radio:

call sign: W.O. frequency: 39.00 MHz

- or by telephone:

SECU TIR (FIRING SAFETY): 03.26.67.81.00 PNIA 821.513.8100

- or "physically":

for the helicopters, possibility of executing an initial landing on the constructed helicopter air strip of the camp, via routes entered on the chart of the preceding page and going to the PC-TIR (Fire Control Post) of the camp.

- or by a email sent to :

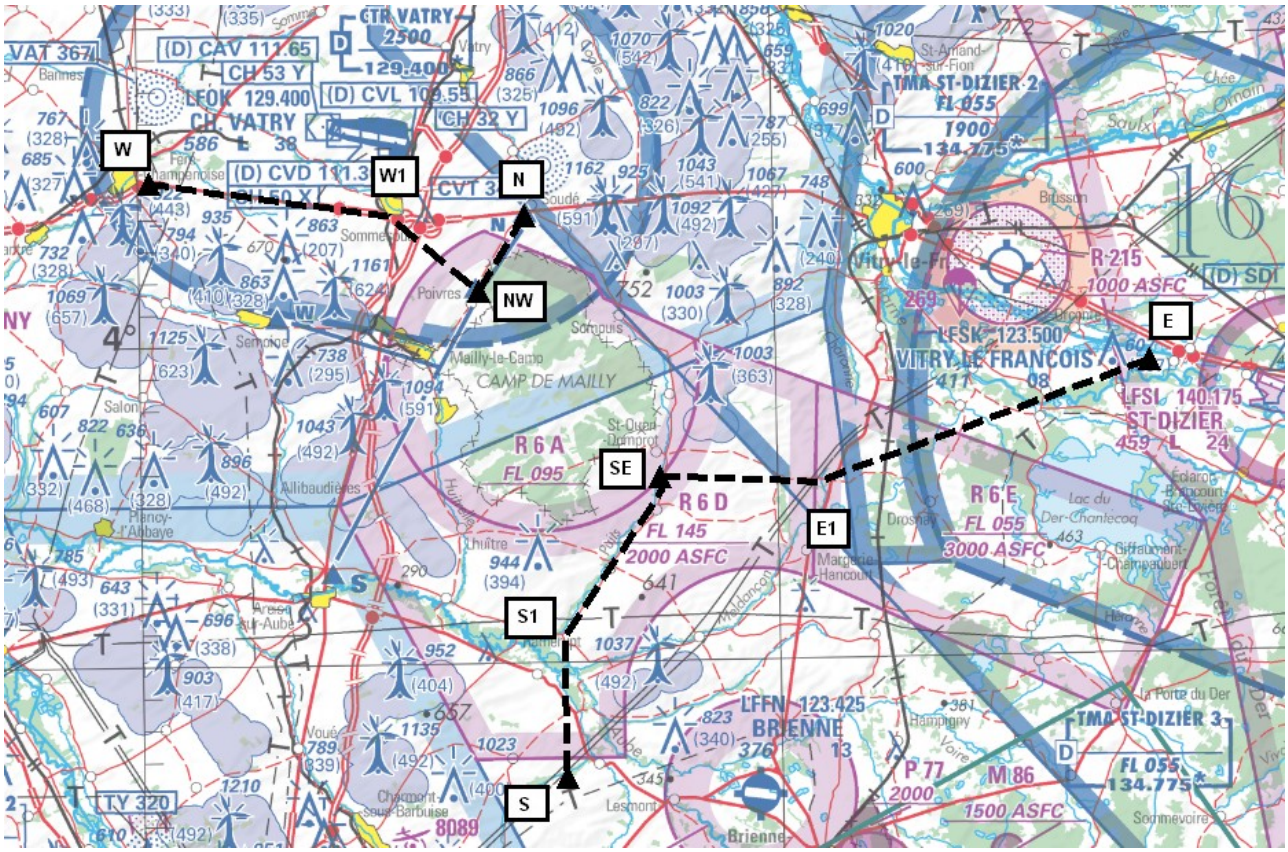
capcia-51ri-secu.dir-tir.fct@intradef.gouv.fr

ENR 5.2.2
Camp de MAILLY
LF-R6 A /B /C /D /E MAILLY

Gestionnaire : centre d'entrainnement au combat CENTAC
Indicateur d'emplacement : LFXL / MAILLY LE CAMP
Cellule 3D : 03.25.47.24.38 / 863.101.24.38 et
03.25.47.29.30 / 863.101.29.30
Activité 3D : tir, drone, ALAT, avion de combat, largage para, ballon captif
Contact radio : PC TIR indicatif : MY, fréquence : 39,000MHz
3D indicatif : DRAKEN, fréquence : 44,650MHz

ENR 5.2.2
MAILLY camp
LF-R6 A /B /C /D /E MAILLY

Manager : Combat training center CENTAC
Location indicator : LFXL / MAILLY LE CAMP
3D cell : 03.25.47.24.38 / 863.101.24.38 and
03.25.47.29.30 / 863.101.29.30
3D activity : firing, UAV, ALAT, combat aircraft, paradropping, captive balloon
Radio contact : Shot CP callsign : MY, frequency : 39,000MHz
3D callsign : DRAKEN, frequency : 44,650MHz



Hauteurs des cheminements : ARR : 100m/SFC
DEP : 50m/SFC

Route heights: ARR: 100m/SFC
DEP: 50m/SFC

ITINÉRAIRES

- ARR/DEP par le Nord : point Novembre (village de SOUDE) puis point Novembre Whisky (village de POIVRES)
- ARR/DEP par l'ouest: point Whisky (village de FERE-CHAMPENOISE) puis Whisky 1 (village de SOMMESOUS), puis Novembre Whisky (village de POIVRES)
- ARR/DEP par le sud : point Sierra (village de VERRICOURT) puis Sierra 1 (village de MOREMBERT), puis Sierra Echo (village de BAILLY)
- ARR/DEP par l'est : point Echo (village de SAPIGNICOURT), puis Echo 1 (village de LIGNON), puis Sierra Echo (village de BAILLY)

la pénétration de la R6A est soumise à l'accord du gestionnaire.
Pénétration des zones LFR-6 A - B - C - D et E pour toute activité 3D sur le camp de MAILLY

ROUTES

- ARR/DEP by North : November point (village of SOUDE) then November Whisky point (village of POIVRES
- ARR/DEP by West : Whisky point (village of FERE-CHAMPENOISE), then Whisky 1 (village of SOMMESOUS), then November Whisky (village of POIVRES)
- ARR/DEP by South : Sierra point (village of VERRICOURT), then Sierra 1 (village of MOREMBERT), puis Sierra Echo (village of BAILLY)
- ARR/DEP by East : Echo point (village of SAPIGNICOURT), then Echo 1 (village of LIGNON), then Sierra Echo (village of BAILLY)

penetration of R6A is subject to the manager agreement
Penetration of areas LFR-6 A - B - C - D et E for all 3D activities on the MAILLY camp

1 GESTION DE L'ESPACE

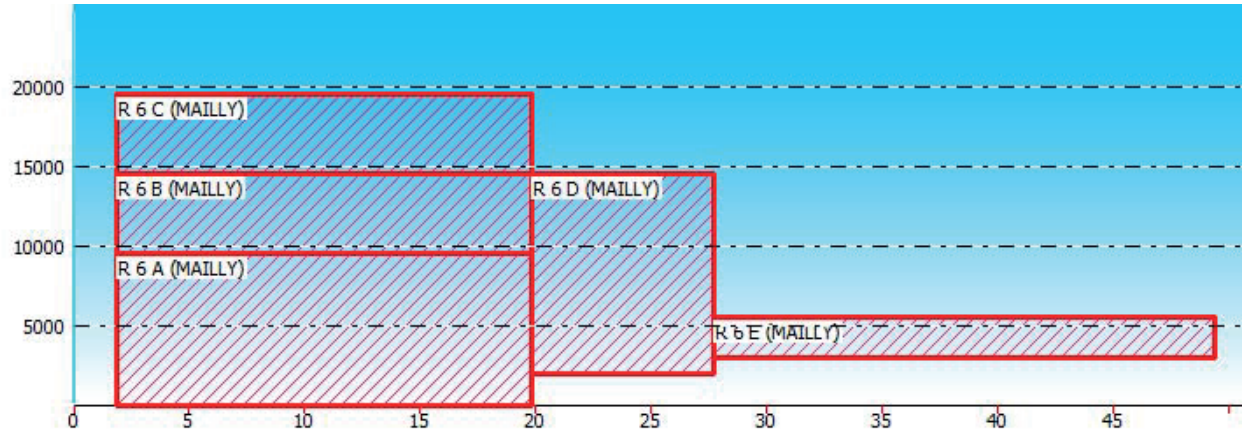
Le camp de MAILLY est protégé par cinq zones règlementées LF-R6 A, B, C, D et E dont les statuts et les limites sont définis par l'AIP France ENR 5-1.
Le gestionnaire de ces zones est le centre d'entrainement au combat (CENTAC).

1 SPACE MANAGMENT

The MAILLY camp is protected by five restricted areas LF-R6 A, B, C, D and E the statuses and limits of them are defined by AIP FRANCE chap. ENR 5 -1.
The manager of these areas is the combat training center (CENTAC).

Coupe verticale :

Vertical section :



2 PÉNÉTRATION DE L'ESPACE

Différents intervenants dans la 3D (I3D) sont susceptibles d'évoluer dans les R6. Toute pénétration ou évolution dans ces zones est subordonnée à **l'accord préalable de la cellule 3D.**

La cellule 3D est à même de donner **l'activité tir, drone, aviation de chasse, et ALAT** et mettre en place une déconfliction.
FT : 03.25.47.24.38 / PNIA : 863.101.2438
ou par courriel : centac-3D.resp.fct@intradef.gouv.fr

Les entités suivantes du camp de Mailly peuvent également être consultées:
Le PC TIR pour connaître **l'activation des champs de tirs et des gabarits de sécurité** qui y sont associés.
FT 03.10.10.82.22 / PNIA 863.101.8222 ou 06.76.72.77.13

Le PC Camp pour connaître **les zones interdites de survol temporaire** (dépollution obus et bombes sur le camp) ou percevoir **les clés des clôtures hélistations.**
FT 03.10.10.82.20 / PNIA 863.101.8220 ou 06.78.55.27.46

3 PROCÉDURES

Arrivées :
Après accord, en amont, du chef de cellule 3D, un aéronef contactera en vol, 2 minutes avant pénétration dans les R6 :
- Le PC TIR sur 39.000Mhz, indicatif MIKE YANKEE si un pas de tir est actif.
- La cellule 3D sur 44.650MHz, indicatif DRAKEN si une activité aéronautique est prévue.

Les hélicoptères ne pénètreront pas les R6 sans autorisation de DRAKEN ou MIKE YANKEE selon l'activité en cours, de même, ils contourneront systématiquement le camp pour se poser sur la ZPH "Héliport" (31U EP 9019/9021) ou celle de "Pas de tir Sud" (31U EP 9918/8405).

Départs :
Contact radio à la mise en route, au décollage, puis en quittant les R6 auprès de MY ou de DRAKEN en fonction de l'activité en cours.

2 SPACE PENETRATION

Different stakeholders in 3D (I3D) may play in R6.
*Any penetration or moving in these areas is subject to p***rior agreement of 3D cell.**

***The 3D cell** is able to give **firing, UAV, combat aircraft and ALAT activity** and establish a deconfliction.*

FT : 03.25.47.24.38 / PNIA : 863.101.2438
or by mail : centac-3D.resp.fct@intradef.gouv.fr

The following entities of the camp of Mailly are also available :

The Shot CP** to find out **firing ranges activation** and paired **safety templates.
FT 03.10.10.82.22 / PNIA 863.101.8222 or 06.76.72.77.13
The Camp CP** to find out **temporary no-fly zones** (shells and bombs decontamination on the camp) or collect **the helipads fences keys.
FT 03.10.10.82.20 / PNIA 863.101.8220 or 06.78.55.27.46

3 PROCEDURES

Arrivals :
By agreement, upstream, of the Head of the 3D cell, an aircraft will contact in flight, 2 minutes before entering in R6.
- The SHOT CP on 39.000MHz, callsign MIKE YANKEE if there is an active shooting pad.
- The 3D cell on 44.650MHz, callsign DRAKEN if there is a scheduled aeronautical activity.

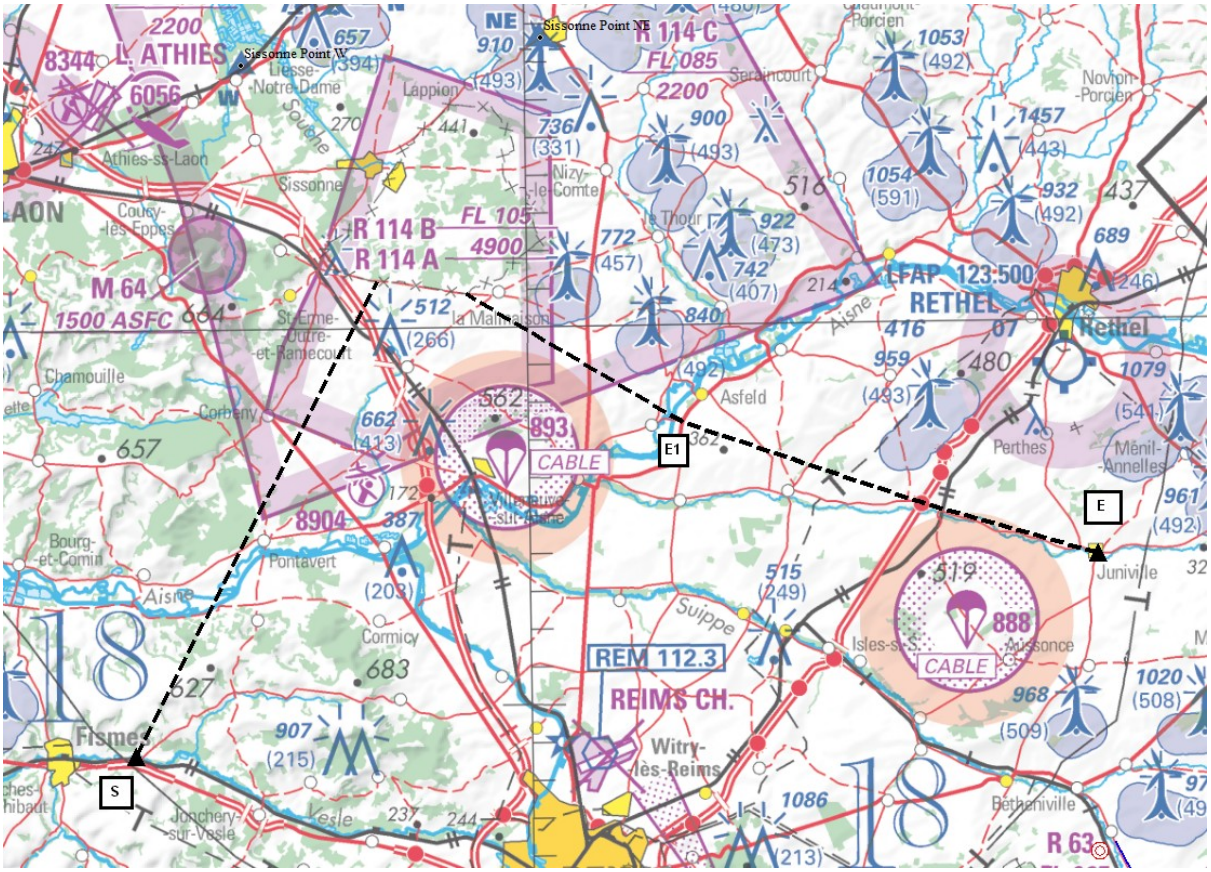
Helicopters won't penetrate in R6 without the permission of DRAKEN or MIKE YANKEE according to the current activity, likewise, they will systematically bypass the camp to land on ZPH "Héliport" (31U EP 9019/9021) or hat of "Pas de tir Sud" (31U EP 9918/8405).

Departures :
Radio contact on starting-up, on taking-off, then when living R6 areas among MY or DRAKEN depend on current activity.

ENR 5.2.3
Camp de SISSONNE
Itinéraires ARR/DEP
Transits dans zones LF-R114 A-B-C (SISSONNE)

ENR 5.2.3
SISSONNE camp
ARR/DEP routes
Transits in areas LF-R114 A-B-C (SISSONNE)

LFXP (SISSONNE)
TRANSITS : IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité / *IFR/VFR : by-pass mandatory during activity*
GEST / *MANAGED BY* : camp de SISSONNE
TPH : Officier de permanence / *Duty Officer* : 03 23 25 42 06 ou 06 64 34 82 50
Officier 3D / *3rd Dimension Officer* : 06 10 86 23 81 - 03 23 25 44 93



ARR/DEP :
Hauteurs des cheminements : ARR : 100m/SFC
DEP : 050m/SFC

ITINÉRAIRES :
- ARR/DEP par le Sud : point Sierra (village de COURLANDON)
- ARR/DEP par l'Est : point Echo (village de JUNIVILLE, puis Echo 1 (village de VIEUX LES ASFELD)

Suivre les instructions de l'officier 3D.

ARR/DEP :
Route heights: ARR: 100m/SFC
DEP: 050m/SFC

ROUTES :
- *ARR/DEP by the South : Sierra point (village of COURLANDON)*
- *ARR/DEP by East : Echo point (village of JUNIVILLE), then Echo 1 (village of VIEUX LES ASFELD)*

Follow 3D officer instructions

TRANSITS : Voir AIP FRANCE ENR 5.1

TRANSITS : *See AIP FRANCE ENR 5.1*

Pénétration des zones LF-R114 A-B-C pour toute activité aéronautique sur le camp de SISSONNE et Exercices - Manoeuvres

1 GESTION DE L'ESPACE

Le camp de SISSONNE est protégé par trois zones réglementées LF-R114 A-B et C dont les statuts et les limites sont définis par l'AIP FRANCE chap. ENR 5 - 1.

La zone LF-R114 A est activable H24.
Les zones LF-114 B et C sont activables par NOTAM et ne peuvent être activées simultanément.
Le camp de SISSONNE est le gestionnaire reconnu par l'aviation civile de ces espaces.

2 PÉNÉTRATION DE L'ESPACE

Le déroulement des missions aériennes qui impose aux hélicoptères, aux avions légers, aux ULM et aux parachutistes militaires de pénétrer à l'intérieur de ces zones est subordonné à l'accord préalable de l'officier 3 D ou de l'officier de permanence du camp de SISSONNE, qui fixe les modalités d'exécution de la pénétration en fonction des activités en cours ou prévisionnelles.

3 PROCÉDURES

Cet accord peut être obtenu :

- soit par téléphone :
  Officier de permanence : 03 23 25 42 06
  06 64 34 82 50
  PNIA : 821 022 42 06

- soit "physiquement" :
pour les hélicoptères, possibilité d'effectuer un atterrissage initial sur l'hélisurface (Nord-Est camp bâti) sans survoler le camp de SISSONNE et de se rendre aux locaux de l'officier de permanence.

- soit par message, adressé pour action à : CENZUB-94e RI.

Penetration of areas LF-R114 A-B-C for all aeronautical activities on the SISSONNE camp and Exercises - Manoeuvres

1 SPACE MANAGEMENT

The SISSONNE camp is protected by three restricted areas LF-R114 A-B and C the statuses and limits of which are defined by AIP FRANCE chap. ENR 5 - 1.

Area LF-R114 A : possible activation H24
Areas LF-R114 B and C : possible activation announced by NOTAM. Areas B and C cannot be activated simultaneously.
The SISSONNE camp is recognised by Civil Aviation as the manager of these airspaces.

2 SPACE PENETRATION

The execution of flight missions, that imposes helicopters, light aircraft, ULMs and military parachutists to penetrate these areas, is subject to prior permission of the 3rd Dimension Officer or Duty Officer of the camp, who defines the penetration methods depending on current or scheduled activities.

3 PROCEDURES

This permission can be obtained:

- *either by telephone:*
  Station duty officer : 03.23.25.42.06
  06 64 34 82 50
  PNIA: 821 022 42 06

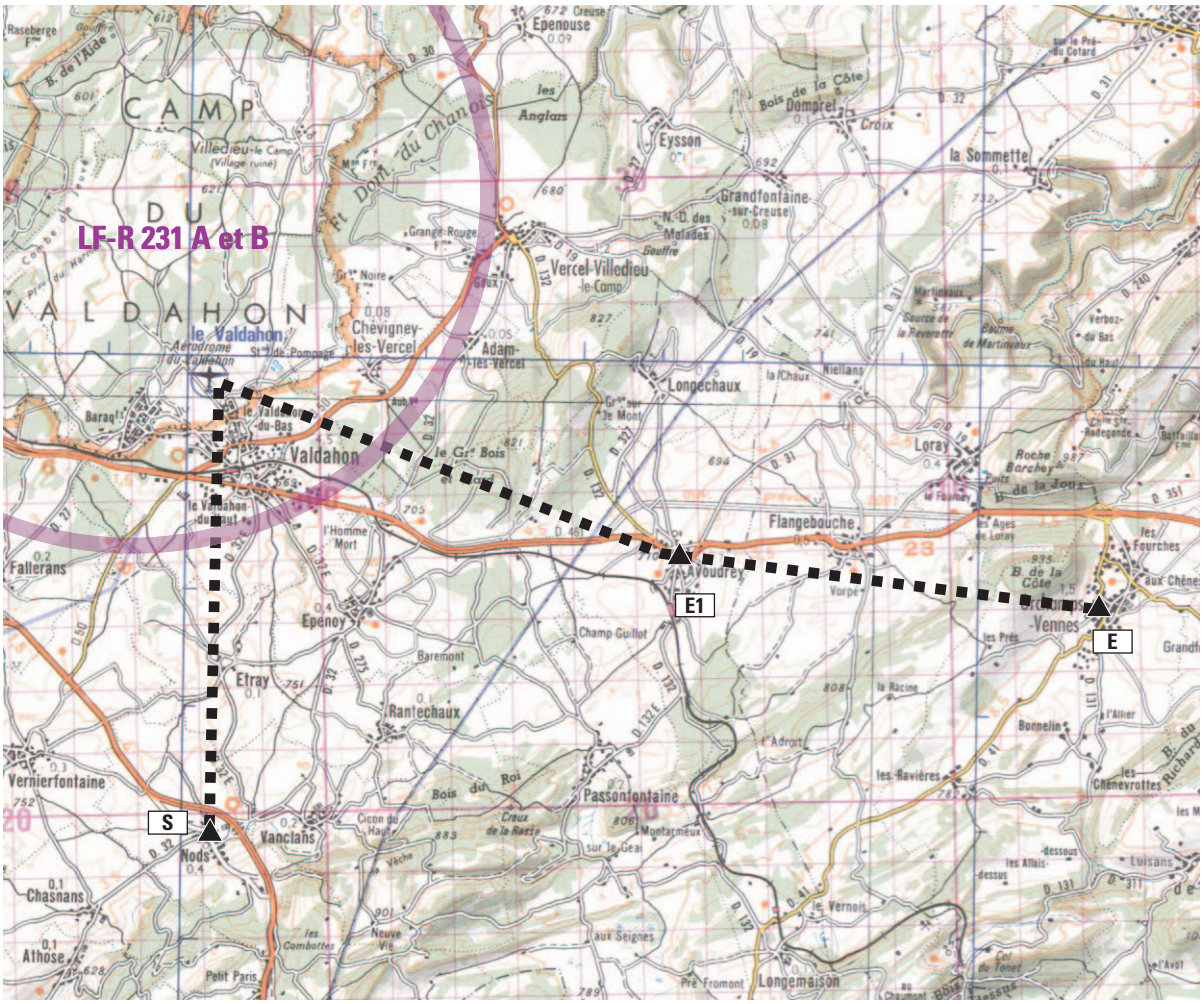
- *or "physically":*
for the helicopters, possibility of performing initial landing on the constructed helicopter air strip (North-East of the camp) without any overflight of the SISSONNE camp and going to the Duty Office office.

- *or by message, sent for action to: CENZUB-94e RI*

ENR 5.2.4
Camp du VALDAHON
Itinéraires ARR/DEP
Transits dans les zone LF-R 231 A & B (LE VALDAHON)

ENR 5.2.4
VALDAHON camp
ARR/DEP routes
Transits in area LF-R 231 A & B (LE VALDAHON)

ARR/DEP	:	Indicatif / *Callsign*: OSCAR-TANGO – fréquence / *frequency* : 39.00 MHzLFXH (LE VALDAHON)
TRANSITS	:	Voir AIP FRANCE ENR 5.1 / *See AIP FRANCE ENR 5.1*
GEST / *MANAGED BY* : Nil		
TPH	:	SEC.TIR / *FIRING SAFETY* (13° RG): 03.81.26.74.01 ou / *or* 03.81.26.74.03



ARR/DEP : Contact radio obligatoire 2 min avant les points de compte rendu sur 39.00 MHz – indicatif : OT
Hauteurs des cheminements : ARR : 100m/SFC
DEP : 100m/SFC

ARR/DEP : *Radio contact 2 min before reporting points on 39.00 MHz - call sign: OT*
Route heights: *ARR: 100m/SFC*
DEP: 100m/SFC

ITINÉRAIRES :
- ARR/DEP par le NORD: rejoindre les points Sierra ou Echo 1 en évitant la pénétration dans les LF-R 231 A & B
- ARR/DEP par l'EST : point **Echo** (village de ORCHAMPS-VENNES) puis **Echo 1** (village de AVOUDREY)
- ARR/DEP par le SUD : rejoindre le point Sierra (village de NODS) en évitant la pénétration des LF-R231 A & B

ROUTES :
- ARR/DEP by NORTH : joint the points Sierra or Echo 1 avoiding penetration in LF-R 231 A & B
- ARR/DEP by EAST : point Echo (village of ORCHAMPS-VENNES) then Echo 1 (village of AVOUDREY)
- ARR/DEP by SOUTH : joint the point Sierra (village of NODS) avoiding penetration of LF-R231 A & B

TRANSITS : Voir AIP FRANCE ENR 5.1

TRANSITS : *See AIP FRANCE ENR 5.1*

Pénétration des zones LF-R231 A & B pour toute activité aéronautique sur le camp du VALDAHON et Exercices - Manoeuvres

1 GESTION DE L'ESPACE

Le camp du VALDAHON est protégé par les zones réglementées LF-R231 A & B dont les statuts et les limites sont définis par l'AIP FRANCE chap. ENR 5 - 1.

Les zones LF-R231 A & B sont activables H24 sauf Dimanche et JF.

2 PÉNÉTRATION DE L'ESPACE

Le déroulement des missions aériennes qui impose aux hélicoptères, aux avions légers, aux ULM et aux parachutistes militaires de pénétrer à l'intérieur de ces zones ainsi que toute opération de livraison par air est subordonné à l'accord préalable du PC-TIR du camp, responsable de la sécurité des tirs, qui fixe les modalités d'exécution de la pénétration en fonction des activités «Tirs».

3 PROCÉDURES

Cet accord peut être obtenu :

- soit par radio : Indicatif : O.T. Fréq : 39.00 MHz
- soit par téléphone :
  Sécurité tir : PTT : 03.81.26.74.01
  PNIA : 821.253.7403
  ou 03.81.26.74.03
- soit "physiquement" :

pour les hélicoptères, possibilité d'effectuer un atterrissage initial sur une des hélisurfaces du camp bâti, par les itinéraires inscrits sur la carte page précédente et de se rendre au PC-TIR du camp.

- soit par message, adressé pour action à :

GROUPCAMP VALDAHON

Penetration of areas LF-R231 A & B for all aeronautical activities on the VALDAHON camp and Exercises - Manoeuvres

1 SPACE MANAGEMENT

The VALDAHON camp is protected by four restricted areas LF-R231 A & B the statuses and limits of which are defined by AIP FRANCE chap. ENR 5 - 1.

Areas LF-R231 A & B can be activated H24 except on Sundays and Holidays.

2 SPACE PENETRATION

The execution of flight missions, imposed to helicopters, light aircraft, ULMs and military parachutists to penetrate these areas, as well as all air drop operations, are subject to prior permission of PC-TIR (Fire Control Post) of the camp in charge of firing safety, that defines the penetration methods as a function of "Firing" activities.

3 PROCEDURES

This permission can be obtained:

- *either by radio: all sign: O.T. Freq.: 39.00 MHz*
- *or by telephone: Firing safety: PTT: 03.81.26.74.01*
  PNIA: 821.253.7403
  or 03.81.26.74.03
- *or "physically":*

for the helicopters, possibility of performing an initial landing on one of the constructed helicopter air strips of the camp, via routes entered on the chart of the preceding page and going to the PC-TIR (Fire Control Post) of the camp.

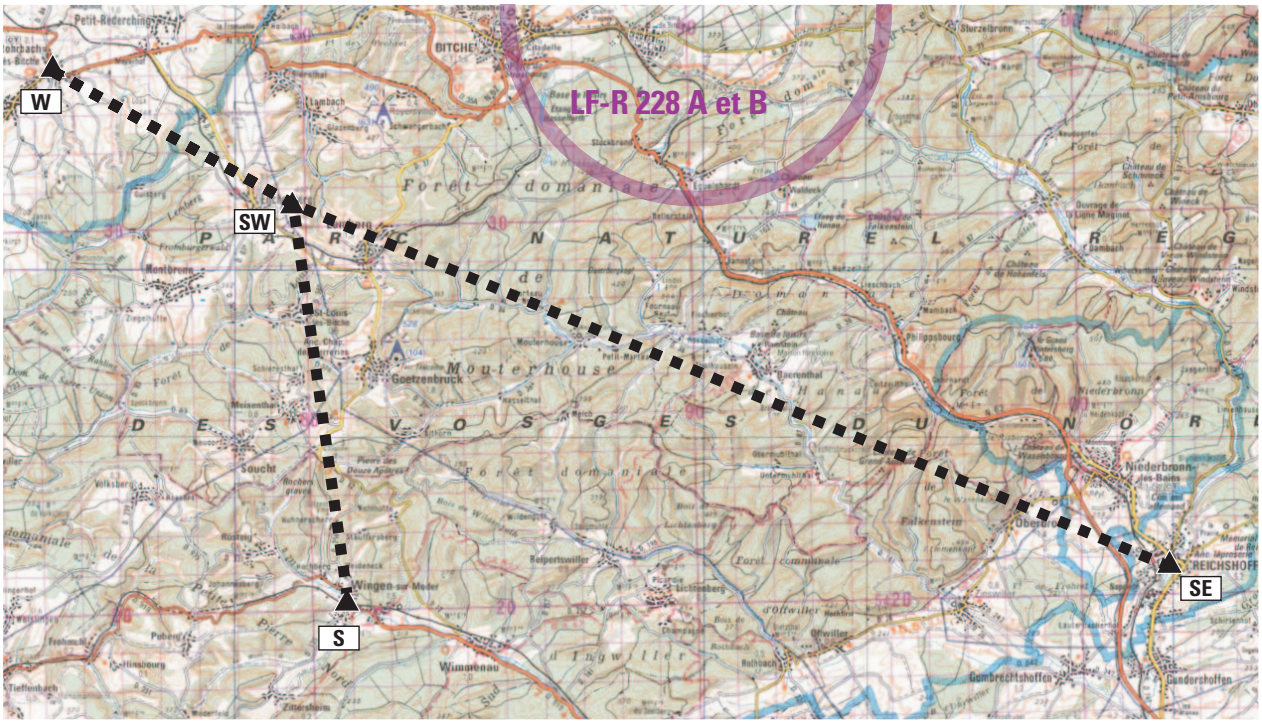
- *or by message, sent for action to:*

VALDAHON GROUP CAMP

ENR 5.2.5
Camp de BITCHE
Itinéraires ARR/DEP
Transits dans zones LF-R228 A et B (BITCHE)

ENR 5.2.5
BITCHE camp
ARR/DEP routes
Transits in areas LF-R228 A and B (BITCHE)

ARR/DEP : Indicatif :/ *Callsign* ROMEO DEUX ou/*or* MIKE UNITE – fréquence / *frequency* : 38,45 MHz LFXG (BITCHE)
TRANSITS : Voir AIP FRANCE ENR 5.1 / *See AIP FRANCE ENR 5.1*
GEST / *MANAGED BY* : Nil
TPH : SEC.TIR / *FIRING SAFETY*: 03 87 06 33 91 - PNIA : 821 575 3391



ARR/DEP : Contact radio obligatoire 2 min avant les points de compte rendu sur 38,45 MHz
Indicatif : Roméo deux ou Mike unité.
Hauteurs des cheminements ARR : 150m/SFC
DEP : 200m/SFC

ITINÉRAIRES :
- ARR/DEP par l'Ouest : rejoindre le point Whisky (village de ROHRBACH les Bitche) puis point Sierra Whisky (travers Est 2 km village de ENCHENBERG).
- ARR/DEP par le Sud : point Sierra (village de WINGEN-sur-Moder) puis point Sierra Whisky.
- ARR/DEP par l'Est : point Sierra Echo (travers Est ville de REICHSHOFFEN) puis point Sierra Whisky.
- ARR/DEP par le Nord : rejoindre le point Whisky ou Sierra Echo en évitant la pénétration dans les zones LF-R228 A et B.

TRANSITS : Voir AIP FRANCE ENR 5.1

ARR/DEP : *Radio contact mandatory 2 min before reporting points on 38.45 MHz*
Call sign: Roméo two or Mike one.
Route heights: ARR: 150m/SFC
DEP: 200m/SFC

ROUTES :
- ARR/DEP by West : join the point Whisky (village of ROHRBACH les Bitche) then point Sierra Whisky (abeam East 2 km village of ENCHENBERG).
- ARR/DEP by South : point Sierra (village of WINGEN-sur-Moder) then point Sierra Whisky.
- ARR/DEP by East : point Sierra Echo (abeam East city of REICHSHOFFEN) then point Sierra Whisky.
- ARR/DEP by North : joint the point Whisky or Sierra Echo avoiding penetration in areas LF-R228 A and B.

TRANSITS : *See AIP FRANCE ENR 5.1*

Pénétration des zones LF-R228 A et B pour toute activité aéronautique sur le camp de BITCHE et Exercices - Manoeuvres

1 GESTION DE L'ESPACE

Le camp de BITCHE est protégé par deux zones réglementées LF-R228 A et B dont les statuts et les limites sont définis par l'AIP FRANCE chap. ENR 5-1.

La zone LF-R228 A est activable H24 du LUN 0000 au SAM 1000 (HIV + 1H) sauf JF
La zone LF-R228 B est activable par NOTAM du LUN 0000 au SAM 1000 (HIV + 1H) sauf JF

2 PÉNÉTRATION DE L'ESPACE

Le déroulement des missions aériennes qui impose aux hélicoptères, aux avions légers, aux ULM et aux parachutistes militaires de pénétrer à l'intérieur de ces zones ainsi que toute opération de livraison par air est subordonné à l'accord préalable du PC-TIR du camp, responsable de la sécurité des tirs, qui fixe les modalités d'exécution de la pénétration en fonction des activités «Tirs».

3 PROCÉDURES

Cet accord peut être obtenu :

- soit par radio : Indicatif : ROMEO DEUX ou MIKE UNITE (OFF tir) Fréquence : 38,45 MHz

- soit par téléphone :
Sécurité tir: PTT : 03.87.06.33.91
PNIA : 821 575 3391

- soit "physiquement" :
pour les hélicoptères, possibilité d'effectuer un atterrissage initial sur une des hélisurfaces du camp bâti, par les itinéraires inscrits sur la carte page précédente et de se rendre au PC-TIR du camp.

- soit par message, adressé pour action à :
GROUPCAMP REGINF BITCHE

Penetration of areas LF-R228 A and B for all aeronautical activities on the BITCHE camp and Exercises - Manoeuvres

1 SPACE MANAGEMENT

The BITCHE camp is protected by four restricted areas LF-R228 A and B the statuses and limits of which are defined by AIP FRANCE chap. ENR 5 - -1.

Area LF-R228 A can be activated H24 from MON 0000 to SAT 1000 (WIN + 1H) except on HOL.
Area LF-R228 B can be activated by NOTAM from MON 0000 to SAT 1000 (WIN + 1H) except on HOL.

2 SPACE PENETRATION

The execution of flight missions, imposed to helicopters, light aircraft, ULMs and military parachutists to penetrate these areas, as well as all air drop operations, are subject to prior permission of PC-TIR (Fire Control Post) of the camp in charge of firing safety, that defines the penetration methods as a function of "Firing" activities.

3 PROCEDURES

This permission can be obtained:

- either by radio: Call sign: ROMEO TWO or MIKE ONE – frequency: 38.45 MHz

- or by telephone:
Firing safety: PTT: 03.87.06.33.91
PNIA: 821,5753391

- or "physically":
for the helicopters, possibility of performing an initial landing on one of the constructed helicopter air strips of the camp, via routes entered on the chart of the preceding page and going to the PC-TIR (Fire Control Post) of the camp.

- or by message, sent for action to: BITCHE REGINF GROUP CAMP

ENR 5.2.6
Secteurs VOLTAC

ENR 5.2.6
VOLTAC sectors

VOIR AIP France ENR 5.3.1.3.2
SEE AIP France ENR 5.3.1.3.2

ENR 5.2.7
Secteurs d'entraînement Très Basse Altitude

ENR 5.2.7
Very Low Altitude visual training sectors

VOIR AIP France ENR 5.3.1.3.1
SEE AIP France ENR 5.3.1.3.1

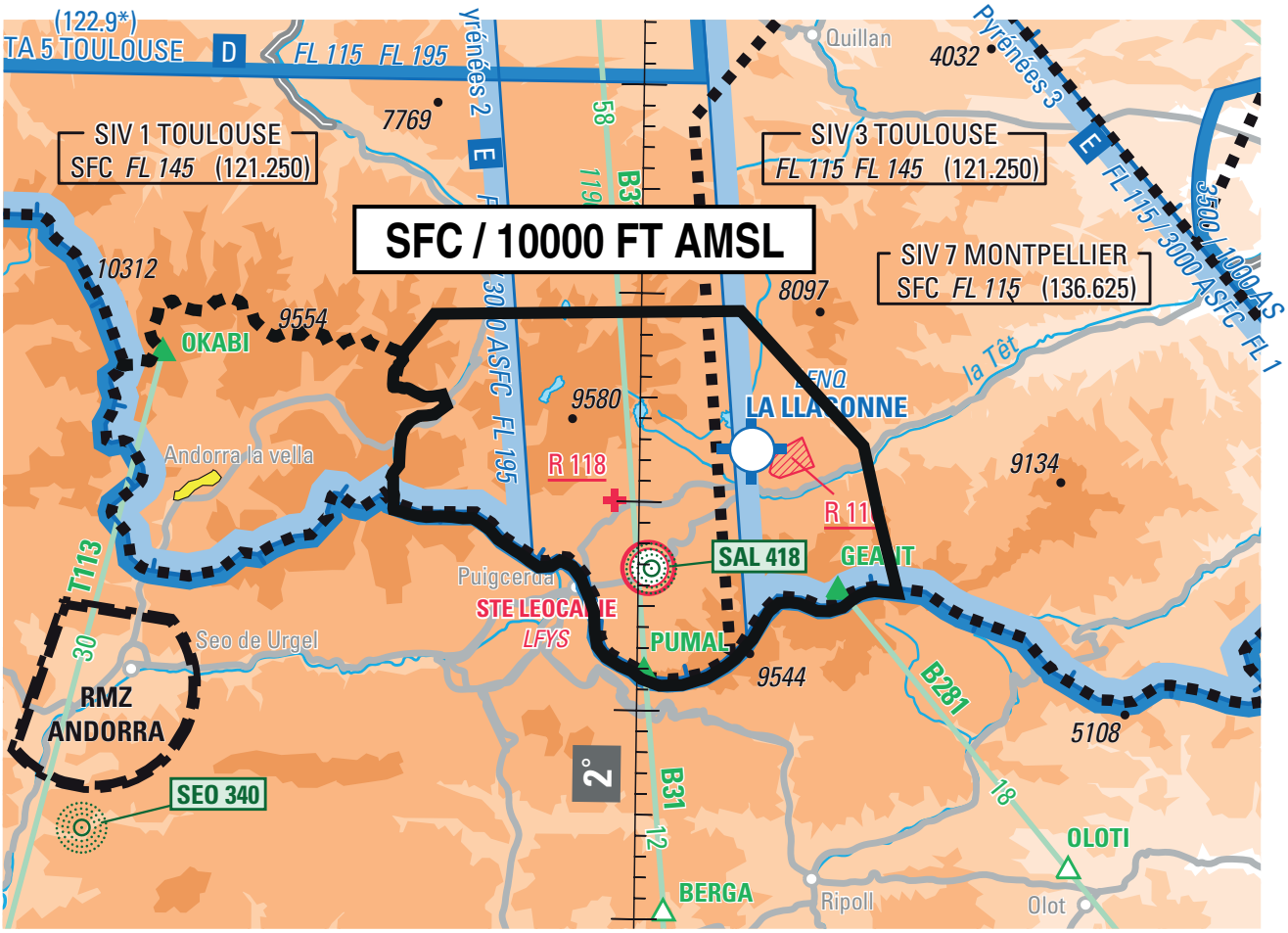
ENR 5.2.8
Itinéraires très basse altitude à vue

ENR 5.2.8
Visual very low altitude routes

VOIR AIP France ENR 5.3.1.3.1
SEE AIP France ENR 5.3.1.3.1

Secteur d'Entraînement Basse Altitude des hélicoptères de Sainte-Léocadie

Low Altitude Training Sector of Sainte-Léocadie helicopters



VOIR AIP France ENR 5.3.1.3.4
SEE AIP France ENR 5.3.1.3.4

ENR 5.2.11
Secteur d'Entraînement Basse Altitude des hélicoptères de Briançon

Les hélicoptères des Forces Aériennes de la Gendarmerie, d'autres armées ou institutions, effectuent des missions d'instruction et d'entraînement au vol en montagne dans le sectuer de Briançon.

Ce secteur de vol ne possède aucun statut particulier, la plus grande prudence est demandée aux navigateurs aériens appelés à transiter dans cet espace aérien.

LIMITES LATÉRALES

1/ 45°02'44"N 006°18'20"E : La Grave
2/ 45°07'12"N 006°14'45"E : Pic du Mas de la Grave
3/ 45°07'22"N 006°25'08"E : Altiport de Valloire
4/ 45°06'46"N 006°36'24"E : Col de la Vallée Étroite
5/ 45°06'12"N 006°37'38"E :

6/ Frontière Franco-Italienne
7/ 44°39'18"N 006°56'54"E : Tête des Toillis
8/ 44°40'48"N 006°30'01"E : Vallon du Couleau

9/ Parc Nationnal des Écrins entre les poins 8 et 1.

A l'exclusion de la partie interférente avec les zones **LF-R221** A & B ROCHILLES (SFC / FL240) et **LF-R222** A & B GALIBIER (SFC / FL230) lorsqu'elles sont actives.

LIMITES VERTICALES

SFC / 12000 pieds AMSL.

PÉRIODES D'ACTIVATION

Activable tous les jours de 0630 à 1530 UTC (ETE) ou de 0730 à 1600 UTC (HIV).

Activable toutes les nuits CS à 2300 UTC (ÉTÉ et HIV).

Activité réelle connue:
du Centre de vol en montagne Gendarmerie de Briançon
Chemin du serre de la Tour
05100 - VILLAR SAINT PANCRACE

Tél : 04.92.21.21.04 / 06.76.03.74.71

ou

du Détachement Aérien Gendarmerie de Briançon
Chemin du serre de la Tour
05100 - VILLAR SAINT PANCRACE

Tél : 04.92.21.17.23

ENR 5.2.11
Low Altitude Training Sector of Briançon helicopters

The helicopters of the Gendarmerie Air Force, other armies or institutions, carry out mountain flight instruction and training missions in Briançon sector.

This flight sector does not have a particular status, consequently, the greatest caution is recommended to flight navigators required to transit in these airspaces.

LATERAL LIMITS

1/ 45°02'44"N 006°18'20"E : La Grave
2/ 45°07'12"N 006°14'45"E : Pic du Mas de la Grave
3/ 45°07'22"N 006°25'08"E : Altiport of Valloire
4/ 45°06'46"N 006°36'24"E : Col de la Vallée Étroite
5/ 45°06'12"N 006°37'38"E :

6/ French-Italian border
7/ 44°39'18"N 006°56'54"E : Tête des Toillis
8/ 44°40'48"N 006°30'01"E : Vallon du Couleau
9/ Parc Nationnal des Écrins between points 8 and 1.

Excluding the interference portion with the **LF-R221** A & B ROCHILLES (SFC / FL240) and **LF-R222** A & B GALIBIER (SFC / FL230) areas when they are active.

VERTICAL LIMITS

SFC / 12000 feet AMSL.

ACTIVATION PERIODS

Activable every day from 0630 to 1530 UTC (SUMMER) or from 0730 to 1600 UTC (WINTER).

Activable every night CS to 2300 UTC (SUMMER and WINTER)

Real activity known:
by the Gendarmerie of Briançon mountain flight centre
Chemin du serre de la Tour
05100 - VILLAR SAINT PANCRACE

Tel.: 04.92.21.21.04 / 06.76.03.74.71

or

by Detachment of Gendarmerie of Briançon
Chemin du serre de la Tour
05100 - VILLAR SAINT PANCRACE

Tel : 04.92.21.17.23

Secteur d'Entraînement Basse Altitude des hélicoptères de Briançon

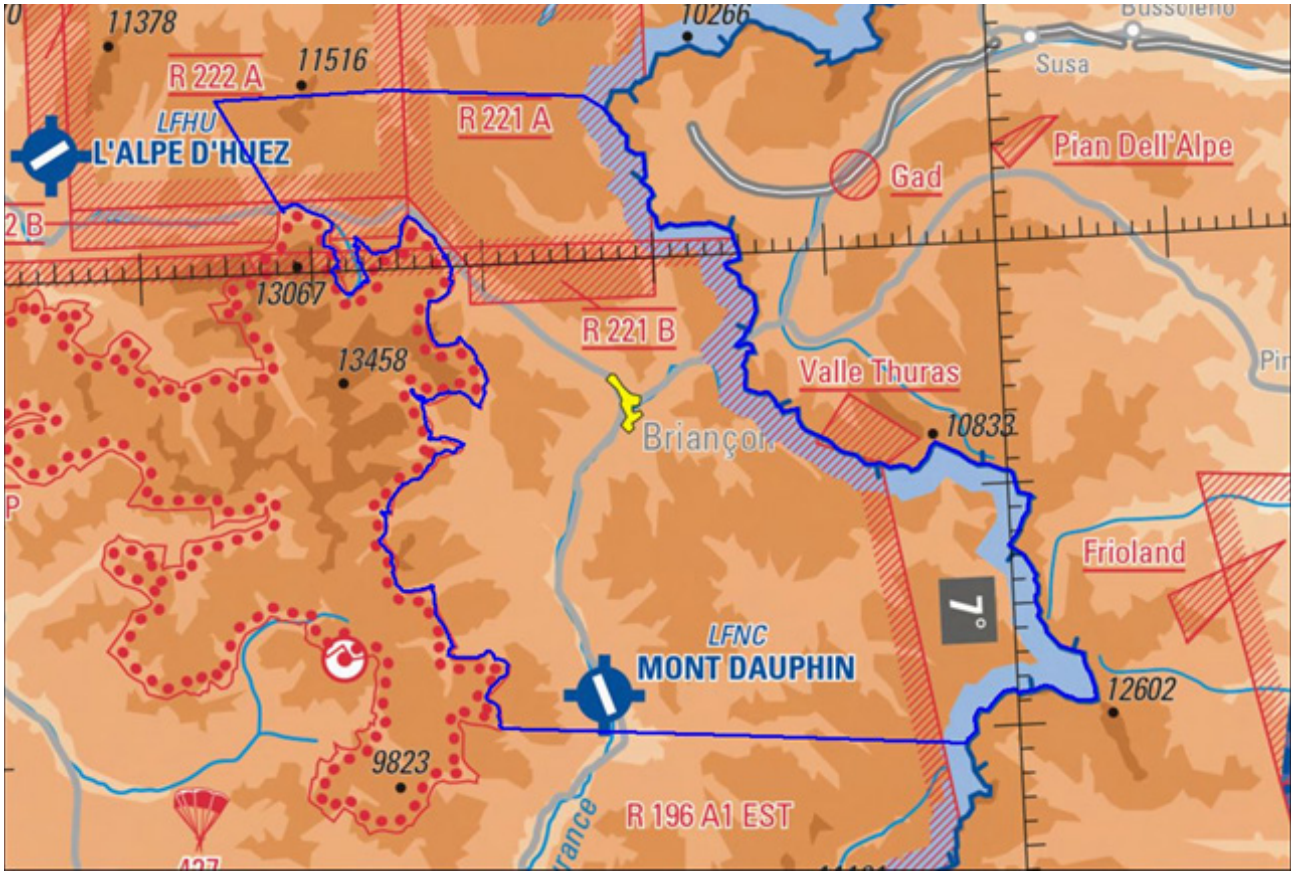
FRÉQUENCES VEILLÉES PENDANT L'ACTIVITÉ

VHF/MA : 130,000 MHz (fréquence montagne)

Low Altitude Training Sector of Briançon helicopters

FREQUENCIES MONITORED DURING ACTIVITY

VHF/MA : 130,000 MHz (mountain frequency)



RAPPELS

Les hauteurs de transit recommandées au dessus de Briançon sont de:

- 2000ft / sol pour les arrivées depuis le Nord
- 1000ft / sol pour les arrivées depuis le Sud.

La vitesse de moindre nuisance est de 80kt sur les EC 145 et EC 135.

REMINDERS

The recommended transit heights above Briançon are of :

- 2000ft / ground for arrivals from the North
- 1000ft / ground for arrivals from the South.

The speed of least nuisance is 80kt on EC 145 and EC 135.

CENTRE HOSPITALIER BRIANCON /
HOSPITAL CENTER BRIANCON

ALT : 4372ft (156 hPa)
LAT : 44° 54' 23"
LONG : 006° 37' 58"

HELISTATION GENDARMERIE /
HELIPAD OF GENDARMERIE

ALT : 4000ft (142 hPa)
LAT : 44° 52' 45"
LONG : 006° 37' 30"

ENR 5.2.12
Missions d'entraînement tactique comportant soit une attaque fictive d'objectifs soit une prise de vues aériennes effectuées par les aéronefs d'État alliés

1 Conformément aux «règles de survol du territoire français par les aéronefs d'état appartenant aux pays membres de l'alliance atlantique «, les missions d'entraînement tactique doivent faire l'objet d'une autorisation préalable du gouvernement français.
Seules des autorisations permanentes sont accordées pour ce type de vol.
Un document technique est établi pour chacune des catégories suivantes de vols d'entraînement tactique :
-Vols comportant à la fois navigation basse altitude et attaque fictive d'objectif au sol,
-Vols comportant à la fois navigation basse altitude et prises de vues aériennes basse altitude,
-Vols comportant à la fois navigation haute altitude et basse altitude (mission haut-bas-haut) et prises de vues aériennes correspondantes

2 Les objectifs à attaquer, les zones, itinéraires ou points à photographier peuvent être choisis dans des zones dites « Zones d'entraînement tactique « dont les limites sont données en ENR 5.2-24 MIL.
Sauf dérogation expresse, à demander par voie diplomatique, aucune attaque fictive d'objectif au sol, aucune prise de vues aériennes n'est autorisée au cours des vols d'entraînement de routine en dehors de ces zones.

3 Les itinéraires ou portions d'itinéraires effectués à basse altitude pour accéder aux zones d'entraînement tactique ou pour s'en éloigner sont précisés dans les autorisations de survol après étude technique entre le pays demandeur et les autorités françaises.

4 La réglementation de survol du territoire français à basse altitude reste applicable à l'ensemble des zones d'entraînement tactique. Les attaques fictives d'objectifs au sol et les prises de vues aériennes à basse altitude ne sont pas autorisées de nuit.
Le choix doit tenir compte de la gêne ou des dommages qui peuvent être occasionnés aux personnes, aux animaux et aux biens.
En particulier la hauteur de vol MNM autorisée dans les zones d'entraînement tactique, phase d'attaque comprise, est de 300 m (1000 ft) sauf dérogation

5 Les documents techniques établis par les pays demandeurs doivent préciser :
- le numéro de la zone dans laquelle est effectuée l'attaque fictive ou la prise de vues aériennes ;
- les itinéraires ou parties d'itinéraires effectués à basse altitude, pour accéder à la zone ou pour s'en éloigner ;
- le nombre de vols quotidiens maximum demandé dans les différentes zones.

ENR 5.2.12
Tactical training missions including either a dummy target attack or an aerial photography mission carried out by allied State aircraft

1 In accordance with the "French territory fly-over rules by Government aircraft belonging to member countries of the Atlantic Alliance", the tactical training missions must obtain prior permission from the French Government.
Only permanent permissions are granted for such type of flight.
A technical document is drafted for each of the following tactical training flight categories:
- Flights comprising both low-altitude navigation and dummy ground target attack,
- Flights comprising both low-altitude navigation and low-altitude aerial photography,
- Flights comprising both high and low altitude navigation (high-low-high mission) and the corresponding aerial photography

2 The targets to be attacked, the areas, the routes or points to be photographed can be chosen in areas called "Tactical training areas" the limits of which are given in ENR 5.2-24 MIL.
Unless an express waiver, to be requested via the diplomatic circuit, no dummy ground target attack, no aerial photography is authorised during routine training flights outside these areas.

3 The routes or portions of route covered at low altitude to access the tactical training areas or to exit them are specified in the fly-over permits after technical study between the requesting country and the French authorities.

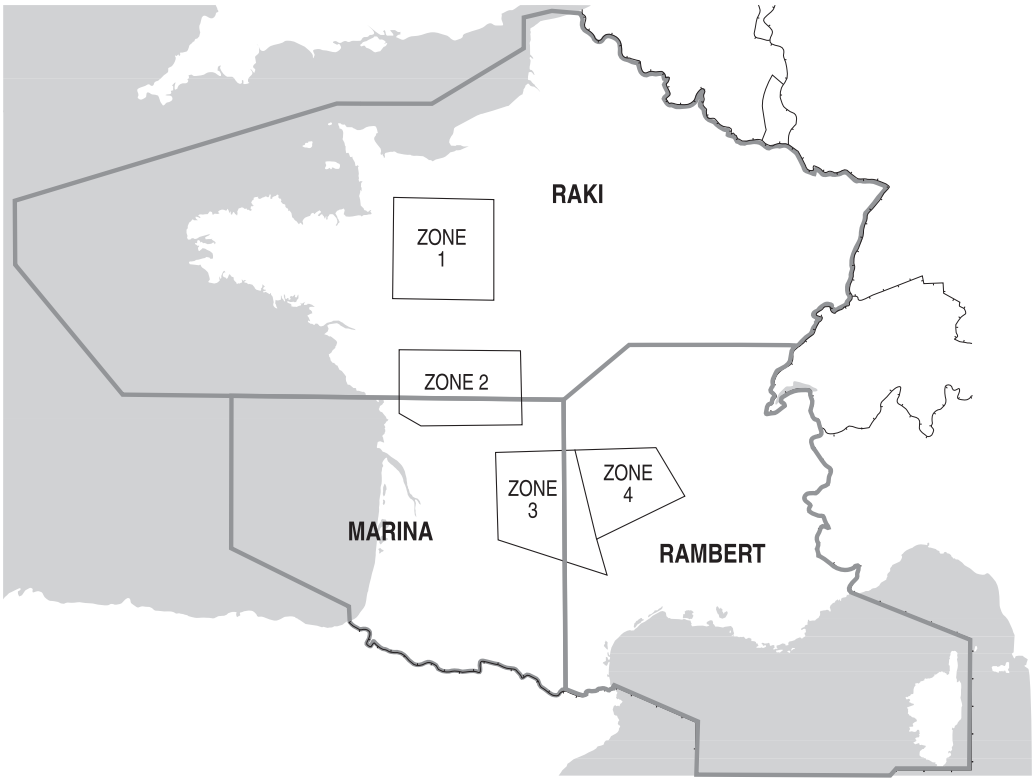
4 The French territory low-altitude fly-over regulations remain applicable to all the tactical training areas. The dummy ground target attacks and the low-altitude aerial photography are not authorised by night.
The choice must take account of the disturbance or damage that can occur to persons, animals and goods.
In particular, the MNM flight altitude authorised in the tactical training areas, including the attack phase, is 300 m (1000 ft) unless in case of waiver

5 The technical documents drafted by the requesting countries must specify:
- the number of the area in which the dummy attack or aerial photography is carried out;
- the routes or portions of route covered at low altitude, to access the area or to exit from it;
- the maximum number of daily flights requested in the different areas.

Zones d'entraînement aux missions tactiques effectuées par les aéronefs d'État alliés

Training areas for tactical missions carried out by allied State aircraft

ZONES D'ENTRAÎNEMENT AUX MISSIONS TACTIQUES EFFECTUÉES PAR LES AERONEFS D'ÉTAT ALLIÉS



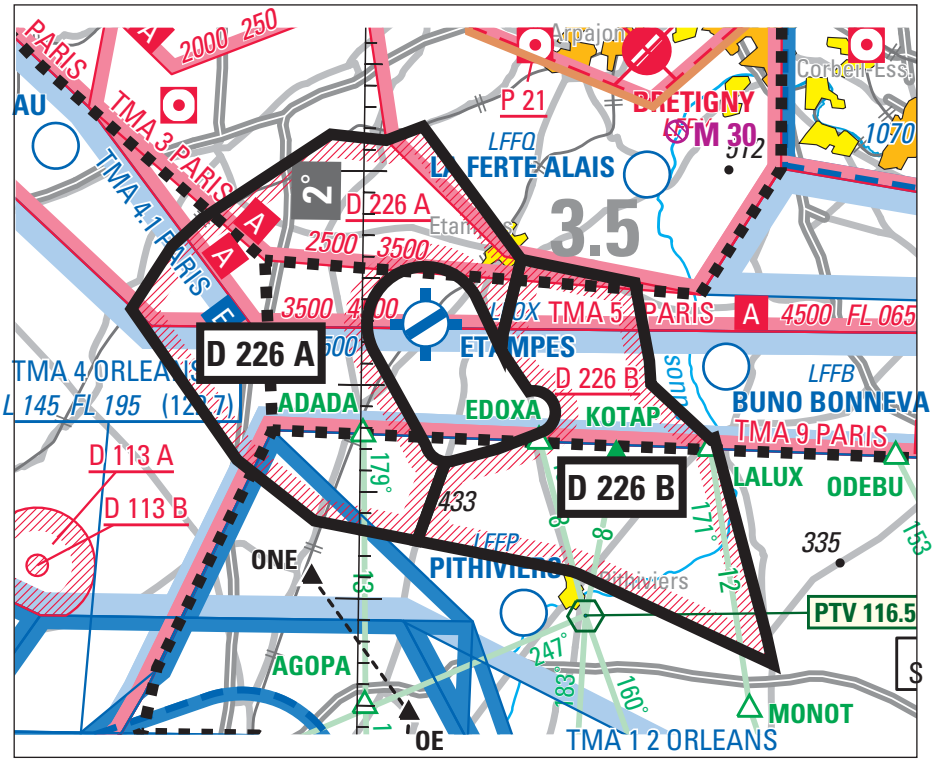
ZONE 1	49°00'N 001°00'E 47°40'N 001°00'E 47°40'N 001°00'W 49°00'N 001°00'W
ZONE 2	47°00'N 001°30'E 46°00'N 001°30'E 46°00'N 000°24'W 46°10'N 000°50'W 47°00'N 000°50'W
ZONE 3	45°40'N 002°30'E 44°30'N 002°50'E 44°00'N 003°00'E 44°30'N 001°00'E 45°40'N 001°00'E
ZONE 4	45°40'N 002°30'E 45°40'N 004°00'E 45°00'N 004°30'E 44°30'N 002°50'E

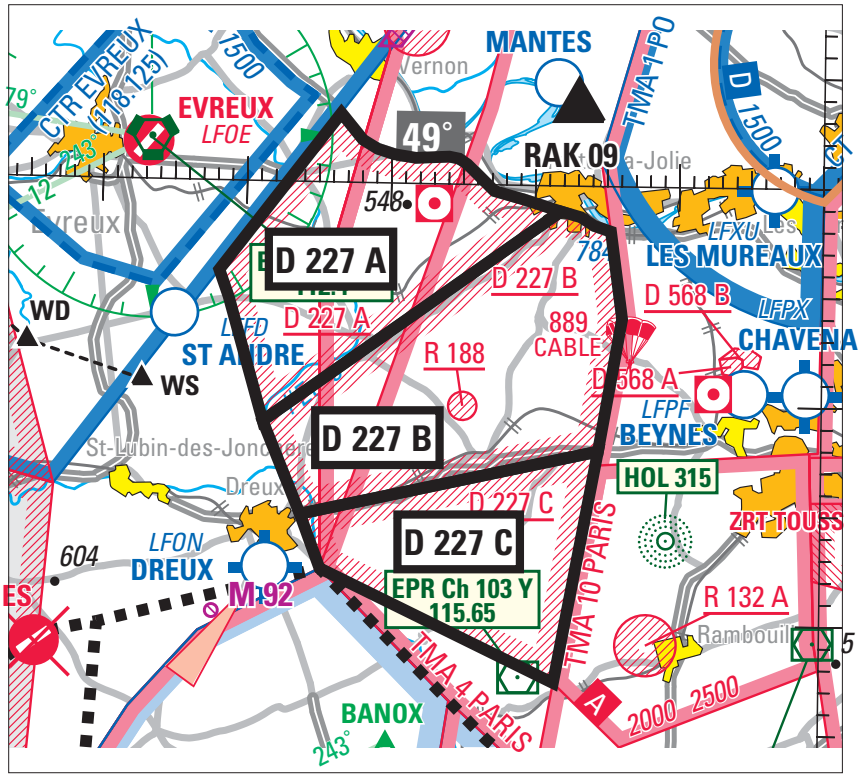
ENR 5.2.13
Zones d'entraînement du GIH

LF-D 226 A et B / LF-D 227 A, B et C

ENR 5.2.13
GIH training areas

LF-D 226 A and B / LF-D 227 A, B and C





Pénétration des zones LF-D 226 A (ETAMPES OUEST) et B (ETAMPES EST) et LF-D 227 A (BREUILPONT), B (HOUDAN NORD) et C (HOUDAN SUD)

1 GESTION DE L'ESPACE

Les zones dangereuses LF-D 226 A et B et LF-D 227 A, B et C dont les status et les limites sont définis dans l'AIP FRANCE chap. ENR 5.1, sont destinées à garantir un niveau de sécurité suffisant aux missions d'entraînement du groupement interarmées d'hélicoptères (GIH). Ces dernières consistent, entre autres, à effectuer des navigations tactiques de jour ou de nuit sous JVN, des filatures routières, de la neutralisation de convoi routier ou point sensible, de l'hélitreuillage et de l'hélicordage.

Ces zones, gérées par le GIH - BA 107 de Villacoublay, sont activables selon des horaires définis dans l'AIP France chap. ENR 5.1.

2 PÉNÉTRATION DE L'ESPACE

Compte tenu de la spécificité des missions qui s'y déroulent, ces zones sont imperméables aux aéronefs de la défense évoluant en CAM et n'appartenant pas au GIH, sauf pour ceux effectuant une mission SAR ou de sécurité publique (PO, MASA, EVASAN...) après notification DV 01 45 07 36 33 avec un préavis minimum de 10 min; ou ceux effectuant un travail aérien, après notification J-1 avant 1500 LOC au TEL ci-dessus.

3 PROCÉDURES

Cette notification peut être effectuée :

- soit par téléphone (avec 10 minutes de préavis) :

Directeur des vols de la BA 107 Villacoublay : PTT : 01.45.07.36.33 / PNIA : 811.107.7633

Nota : le directeur des vols retransmet l'information aux opérations du GIH qui rediffusent cette dernière vers les équipages GIH concernés.

- soit par radio (en cas d'urgence) :

Auprès des équipages GIH en vol :

Indicatif opérationnel : CERBERE - Fréquence 339.725 Mhz (auto information UHF).

Nota : en l'absence d'accusé réception de la part des équipages GIH et si la zone a bien été déclarée active (activation connue de Villacoublay, Evreux, Paris-info), il est demandé aux pilotes des missions citées au §2 d'effectuer de nouvelles tentatives de contact radio en observant la plus grande prudence lors de la traversée de cet espace aérien.

Penetration of areas LF-D 226 A (ETAMPES WEST) and B (ETAMPES EAST) and LF-D 227 A (BREUILPONT), B (HOUDAN NORTH) AND C (HOUDAN SOUTH)

1 SPACE MANAGEMENT

The danger areas LF-D 226 A and B and LF-D 227 A, B and C the statuses and limits of which are defined in AIP FRANCE chap. ENR 5.1, are intended to guarantee a sufficient safety level for training missions of the inter-army helicopter group (GIH). These missions consist in, among others, carrying out tactical navigation flights by day or by night under JVN, road tracking operations, neutralisation of road convoy or sensitive point, helicopter hoisting and helicopter slinging.

These areas, managed by the GIH - BA 107 of Villacoublay, can be activated according to the timings defined in AIP France chap. ENR 5.1.

2 SPACE PENETRATION

Given the specific features of missions taking place therein, these areas are impervious to defence aircraft flying in CAM and not belonging to the GIH, except for those carrying out a SAR or public safety mission (PO, MASA, EVASAN, etc.) after notifying the flight director 01 45 07 36 33 with 10mn prior notice or those performing aerial work, after prior notice the day before, before 1500 local time at same phone number.

3 PROCEDURES

This notification can be made:

- either by telephone (with 10 minutes prior notice):

Flight Director of BA 107 Villacoublay: PTT: 01.45.07.36.33 / PNIA: 811.107.7633

***Note**: the flight director forwards the information to the GIH operations that broadcast the latter to the concerned GIH crews.*

- or by radio (in case of emergency):

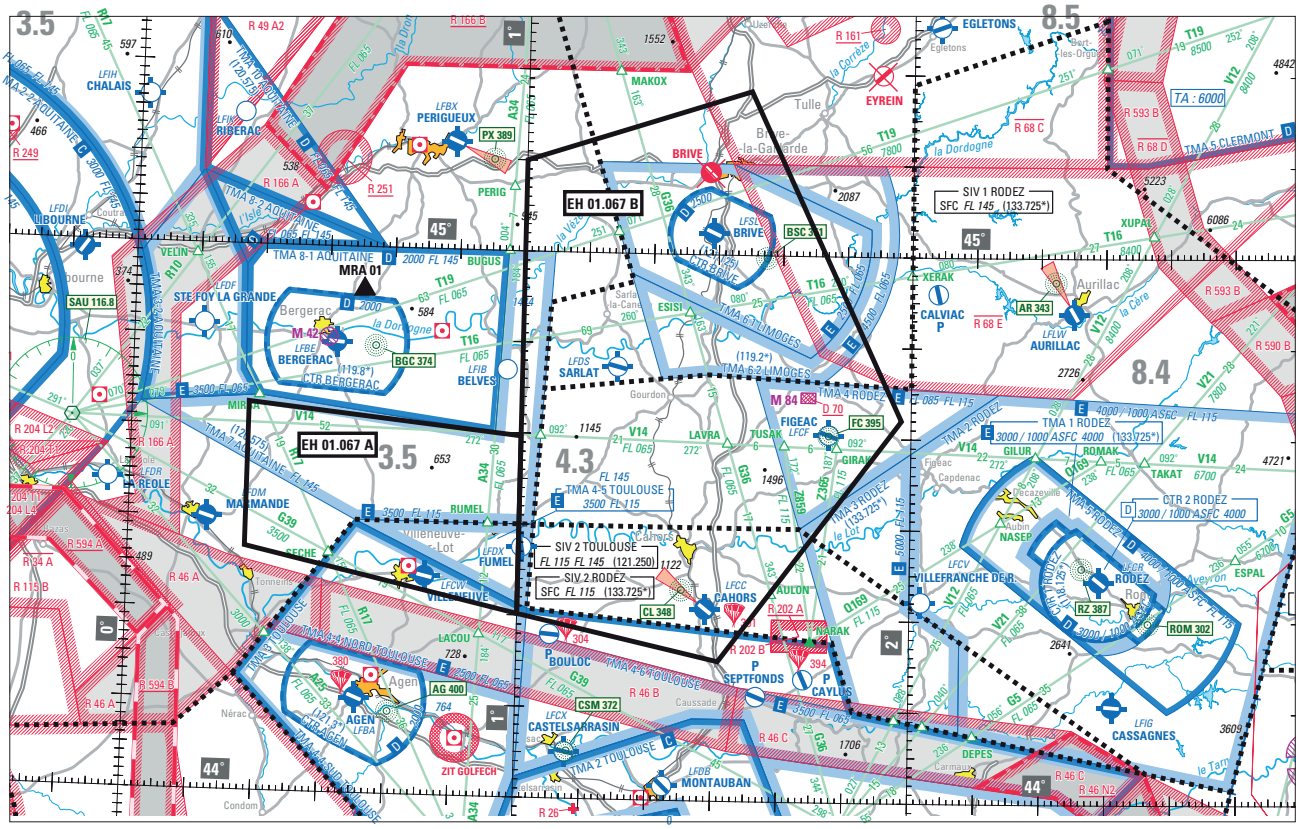
To the GIH crews in flight:

Operational call sign: CERBERE - Frequency 339.725 Mhz (UHF auto-information).

***Note**: in the absence of acknowledgement from the GIH crews and if the area has been actually declared as activation known by Villacoublay, Evreux, Paris-info), the pilots of the missions mentioned in §2 are asked to make fresh radio contact attempts taking the greatest caution when crossing this airspace.*

ENR 5.2.14
Secteurs d'entraînement des hélicoptères de l'escadron EH 01.067 Pyrénées
CAZAUX

ENR 5.2.14
Training sectors of EH 01.067 Pyrénées squadron helicopters
CAZAUX



VOIR AIP France ENR 5.3
SEE AIP France ENR 5.3

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 1)
ZMT : Military Dropping Zone (page 1)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
2	JEOFFRECOURT VILLAGE	ND	N 49°32.700'	E 003°58.240'			50			
2	JOEFFRECOURT NORD	ND	N 49°35.175'	E 003°57.697'	2000	500				
2	JEOFFRECOURT SISSONNE	342/162	N 49°31.748'	E 003°58.574'	1300	400				
3	LAPALISSE	ALL	N 46°15.0566'	E 003°35.1653'			100			
3	ESCUROLLES	16/196	N 46°08.635'	E 003°16.707'	1000	310				
5	ANCELLE	290/110	N 44°37.628'	E 006°11.559'	800	400				
5	GAP TALLARD	NA	N 44°27.343'	E 006°02.154'			200			
5	GAP LA GARENNE	NA	N 44°27.884'	E 006°00.723'			25			
5	GAP LE HAMAC	NA	N 44°29.267'	E 006°01.759'			50			
5	GAP LES CROTS	ALL	N 44°32.175'	E 006°26.062'			30			
5	GAP MICHELON	ALL	N 44°27.478'	E 006°00.727'			25			
5	PELLEAUTIER	ALL	N 44°31.149'	E 005°59.975'			70			
5	PELLEAUTIER LES PONS	NA	N 44°31.413'	E 005°59.900'			50			
5	SIGOYER	ALL	N 44°28.565'	E 005°58.478'			40			
5	SIGOYER LE BANC	ALL	N 44°27.515'	E 005°58.626'			50			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 2)
ZMT : Military Dropping Zone (page 2)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
7	LANGOGNE	NA	N 44°42.974'	E 003°52.287'			280			
9	MAZERES	ALL	N 43°12.478'	E 001°39.187'			300			
9	PAMIERS LES PUJOLS	NA	N 43°05.494'	E 001°42.119'	480	130				
9	PAMIERS NORD ATLAS	NA	N 43°08.015'	E 001°38.950'			30			
9	PAMIERS PLACE D'ARMES	NA	N 43°08.007'	E 001°39.000'			25			
9	PIERREFITTE	ALL	N 42°45.075'	E 001°40.958'	200	100				
9	VICDESSOS	NA	N 42°46.186'	E 001°30.164'			50			
9	STADE BAYLES	NA	N 43°07.066'	E 001°37.346'			50			
9	STADE BALUSSOU	NA	N 43°07.399'	E 001°36.458'			25			
9	QUARTIER BEAUMONT PAMIERS	ALL	N 43°08.000'	E 001°39.000'			300			
9	PAMIERS LA TOUR DU CRIEU	020°-200°	N 43°06.953'	E 001°40.058'	1250	400				
9	STATION DE BEILLE	NA	N 43°43.531'	E 001°41.303'			30			
9	PAMIERS LA BERNIERE	NA	N 43°08.220'	E 001°39.051'			50			
9	AUZAT	NA	N 42°45.733'	E 001°28.758'			50			
9	PAMIERS STADE	NA	N 43°08.177'	E 001°39.190'			30			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 3)
ZMT : Military Dropping Zone (page 3)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
10	BRIENNE LE CHÂTEAU	NA	N 48°25.697'	E 004°28.043'			150			
10	DIENVILLE LE PORT	225/45	N 48°21.000'	E 004°30.200'	1200	400				
10	MAILLY CHAMP PIQUET	90/270	N 48°37.648'	E 004°16.678'	1100	50				
10	MONTARDOISE	NA	N 48°28.080'	E 004°11.520'	700	150				
10	STADE DIENVILLE	NA	N 48°20.762'	E 004°31.548'			50			
11	CARCASSONNE SALVAZA	NA	N 43°12.850'	E 002°18.783'	190	60				
11	CAZILHAC	NA	N 43°11.052'	E 002°21.602'	300	80				
11	LESCALE	NA	N 42°53.513'	E 002°02.763'			100			
11	MAS DES COURS	NA	N 43°07.778'	E 002°25.316'	250	100				
11	MOUSSOULENS	ALL	N 43°17.080'	E 002°12.507'	600	300				
11	NEBIAS	NA	N 42°53.469'	E 002°07.517'			100			
11	PLAIGNE	178/358	N 43°09.692'	E 001°48.521'	775	300				
11	PUIVERT	295	N 42°54.620'	E 002°03.250'	900	300				
11	SQUARE GAMBETTA CARCASSONNE	ALL	N 43°12.730'	E 002°21.390'	180	50				
11	STADE 4 RE	300/ALL	N 43°17.992'	E 001°58.679'	120	70				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 4)
ZMT : Military Dropping Zone (page 4)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
12	CEITO LARZAC	NA	N 44°03.058'	E 003°12.076'			200			
13	AUREILLE	350/170	N 43°41.000'	E 004°56.000'	900	400				
13	ISTRES	NA	N 43°31.796'	E 004°55.208'			50			
13	MARSEILLE stade velodrome	ALL	N 43°16.189'	E 005°23.754'	120	90				
13	SALON DE PROVENCE	340/160	N 43°36.221'	E 005°07.006'	1050	500				
13	SALON DE PROVENCE bat eleves	NA	N 43°36.955'	E 005°06.597'			50			
13	SALON DE PROVENCE meeting	NA	N 43°36.292'	E 005°06.424'			50			
13	SALON DE PROVENCE Pelletier d'Oisy	NA	N 43°37.224'	E 005°06.586'			25			
14	SANNERVILLE	127	N 49°10.919'	W 000°14.294'	700	300				
14	OUISTREHAM PLAGE	NA	N 49°17.460'	W 000°15.490'			200			
14	RANVILLE	127/307	N 49°14.109'	W 000°14.325'	1750	400				
15	AURILLAC AÉRODROME	150/330	N 44°53.266'	E 002°25.484'	650	300				
15	AURILLAC LA JOYEUSE	NA	N 44°50.421'	E 002°30.571'			25			
16	COGNAC	230/050	N 45°39.095'	W 000°18.913'	650	300				
16	ANGOULEME AERODROME	NA	N 45°43.689'	E 000°13.030'			50			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 5)
ZMT : Military Dropping Zone (page 5)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
17	ANGOULINS SUR MER	NA	N 46°06.730'	W 001°07.160'			50			
17	ECOLE GEND ROCHEFORT A	ALL	N 46°56.190'	W 000°59.290'			100			
17	ECOLE GEND ROCHEFORT B	ALL	N 45°55.830'	W 000°59.240'			300			
17	LA COURBE	ALL	N 45°41.570'	W 001°13.890'			50			
17	LA FLOTTE EN RE	ALL	N 46°10.220'	W 001°18.610'			100			
17	LA JARNE	ALL	N 46°07.380'	W 001°04.400'			50			
17	MARENNE OLERON	ALL	N 45°49.400'	W 001°04.600'			100			
17	OLERON BOIS FLEURY	ALL	N 45°57.480'	W 001°18.740'			100			
17	BA ROCHEFORT	NA	N 45°53.855'	W 000°59.660'			50			
17	ST JEAN D'ANGELYS	NA	N 45°57.912'	W 000°31.461'			50			
18	BA 702 AVORD	NA	N 47°03.321'	E 002°38.301'			50			
18	AVORD CHAMP DE BATAILLE	295/115	N 46°59.907'	E 002°39.703'	2200	300				
18	EMB	ALL	N 47°04.417'	E 002°24.900'	100	60				
20	ALZETTA	232/52	N 42°33.605'	E 008°47.735'	600	300				
20	FIGARI AEROPORT	50/230	N 41°29.983'	E 009°05.574'	1700	300				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 6)
ZMT : Military Dropping Zone (page 6)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
20	FRASSELLI OR	NA	N 41°27.857'	E 009°11.150'			200			
20	FRASSELLI CHAMP DE TIR	218/38	N 41°26.208'	E 009°09.390'	500	300				
20	FRASSELLI VILLAGE	271/91	N 41°27.167'	E 009°10.140'	500	300				
20	GHISONACCIA	NA	N 42°2.917'	E 009°24.194'			25			
20	GHISONACCIA AEROCLUB	005/185	N 42°2.885'	E 009°23.981'	900	300				
20	LAC DE NINO	057/130	N 42°15.200'	E 008°56.550'	600	400				
20	PAOLOMAGNO	003/183	N 42°01.223'	E 009°26.932'	2300	400				
20	VENTISERI SOLENZARA	NA	N 41°55.830'	E 009°24.244'			125			
20	BAIE DE CALVI A	100/280	N 42°33.793'	E 008°46.443'	1500	500				
20	BAIE DE CALVI B	63/243	N 42°34.090'	E 008°46.556'	1800	500				
20	BORGO	180/360	N 42°34.556'	E 009°27.255'	1000	400				
20	BORGO STADE	341/161	N 42°34.018'	E 009°27.087'			25			
20	CALVI CAMP RAFFALLI PLACE D'ARMES	NA	N 42°33.498'	E 008°47.957'			50			
20	CALVI CAMP RAFFALLI STADE	NA	N 42°33.575'	E 008°48.167'			50			
20	CALVI FIUME SECCO	113	N 42°33.196'	E 008°48.067'	950	400				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 7)
ZMT : Military Dropping Zone (page 7)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
20	CALVI PINEDE ALPHA	ALL	N 42°33.261'	E 008°46.303'			25			
20	CALVI PINEDE BRAVO	ALL	N 42°33.277'	E 008°46.492'			30			
20	CASABIANDA	230/50	N 42°04.734'	E 009°29.711'	900	400				
20	CASTA CHAMP DE TIR	297/117	N 42°38.953'	E 009°15.337'	400	300				
20	CORTE AERODROME	NA	N 42°17.383'	E 009°11.578'			25			
20	DIANE	NA	N 42°10.580'	E 009°32.675'			125			
20	GALERIA	NA	N 42°24.916'	E 008°42.330'			50			
20	ILE ROUSSE ALPHA	247/067	N 42°38.525'	E 008°55.050'	1500	500				
20	ILE ROUSSE BRAVO	270/90	N 42°39.066'	E 008°56.324'	1500	500				
20	LAC DE CODOLE	NA	N 42°34.975'	E 008°55.993'			25			
20	LUMIO STADE	NA	N 42°34.359'	E 008°49.865'			25			
20	NOTRE DAME DE LA STELLA	NA	N 42°34.530'	E 008°50.993'			50			
20	PORRAGHIA	NA	N 42°38.235'	E 009°15.907'			25			
20	SUPER U CALVI	NA	N 42°33.678'	E 008°45.366'			25			
20	U COLOMBU	NA	N 42°33.993'	E 008°50.016'			50			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 8)
ZMT : Military Dropping Zone (page 8)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
21	BA 102 DIJON LONGVIC	121/301	N 47°16.583'	E 005°05.116'	765	300				
21	DIJON LONGVIC QUARTIER GEILLE	ALL	N 47°15.983'	E 005°05.783'			100			
21	FLEUREY SUR OUCHE	10/190	N 47°18.100'	E 004°51.616'	750	300				
21	THIL CHATEL	330/150	N 47°32.650'	E 005°12.883'	1500	400				
23	MONTLUCON GUERET AD	347/167	N 46°13.351'	E 002°21.826'	2000	350				
23	FENIERS	346/166	N 45°45.306'	E 002°08.765'	900	400				
23	PIERRE BLANCHE	NA	N 45°44.139'	E 002°09.197'			120			
24	BELVES AERODROME	286/106	N 44°46.945'	E 000°57.203'	900	150				
26	PIERRELATTE	002/182	N 44°23.922'	E 004°42.967'	1027	440				
27	EVREUX	41/221	N 49°01.449'	E 001°12.647'	700	300				
27	BA105 NORD	41/221	N 49°2.227'	E 001°13.645'	700	300				
28	CHÂTEAUDUN EAR 279 OR	NA	N 48°03.626'	E 001°22.284'			100			
28	CHÂTEAUDUN HIPPODROME	NA	N 48°03.947'	E 001°23.873'			200			
28	AERODROME DE VIABON OA	180/360	N 48°12.547'	E 001°40.570'	700	400				
28	AERODROME DE VIABON OR	NA	N 48°12.850'	E 001°40.520'			210			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 9)
ZMT : Military Dropping Zone (page 9)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
30	AVIGNON PUJAUT	160/340	N 43°59.511'	E 004°45.322'	1000	400				
31	BALMA BALLON	NA	N 43°36.245'	E 001°29.463'			100			
31	FONSORBES	36/216 free fall only	N 43°32.385'	E 001°15.228'	1250	700				
31	FRANCAZAL A	295/115	N 43°32.679'	E 001°22.016'	900	300				
31	FRANCAZAL B	NA	N 43°32.810'	E 001°22.292'			60			
31	FRANCAZAL C	NA	N 43°32.936'	E 001°22.359'			60			
31	FRANCAZAL D	NA	N 43°33.014'	E 001°22.408'			60			
31	MURET L'HERM AERODROME	NA	N 43°26.924'	E 001°15.609'			200			
31	MURET QUARTIER MONTALEGRE	NA	N 43°29.373'	E 001°20.355'			50			
31	MURET STADE MARCEL CALMES	NA	N 43°28.296'	E 001°20.036'			50			
32	GIMONT	NA	N 43°37.380'	E 000°52.423'			50			
33	AERODROME ST LAURENT DU MEDOC	NA/66LPC	N 45°11.900'	W 000°52.916'	900	300				
33	AEROPORT BORDEAUX MERIGNAC MEETING	NA	N 44°49.645'	W 000°42.486'			50			
33	ARCACHON MER	NA	N 44°39.945'	W 001°10.120'			300			
33	BLANQUEFORT USINE	NA	N 44°55.169'	W 000°37.166'			250			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 10)
ZMT : Military Dropping Zone (page 10)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
33	BORDEAUX LES QUINCONCES	NA	N 44°50.733'	W 000°34.400'			50			
33	BORDEAUX STADE CHABAN DELMAS	NA	N 44°49.742'	W 000°35.900'			50			
33	CABANAC	NA/275LPC	N 44°36.850'	W 000°34.666'			150			
33	CAZAUX OA	237	N 44°31.922'	W 001°07.529'	900	300				
33	BA 120 CAZAUX OR	NA	N 44°31.839'	W 001°08.195'			50			
33	HOURTIN PLAN D'EAU	03/183	N 45°10.904'	W 001°06.863'	1240	600				
33	ILE AUX OISEAUX	NA	N 44°42.266'	W 001°10.966'			150			
33	LA REOLE	NA	N 44°34.066'	W 000°03.500'			50			
33	LAGULOUP	NA	N 44°39.255'	W 000°33.903'			100			
33	LAGUNES	98/278	N 44°51.223'	W 000°51.929'	1200	480				
33	LEGE CAP FERRET	NA	N 44°43.083'	W 001°12.236'			100			
33	MARTIGNAS DEMONSTRATION	NA	N 44°50.716'	W 000°46.683'			50			
33	MARTIGNAS PLACE D'ARME SAUVAGNAC	NA	N 44°51.467'	W 000°47.505'			100			
33	MARTIGNAS STADE SAUVAGNAC	NA	N 44°51.565'	W 000°47.581'			100			
33	MERIGNAC	NA	N 44°49.256'	W 000°39.121'			120			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 11)
ZMT : Military Dropping Zone (page 11)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
33	PICHON	NA	N 44°56.006'	W 000°36.671'			150			
33	SOUGES	77/257	N 44°52.471'	W 000°51.424'	2385	420				
33	SOUGES QUARTIER DES PINS	NA	N 44°51.079'	W 000°48.311'			100			
33	ST-MEDARD EN JALLES	NA	N 44°54.815'	W 000°45.908'			90			
33	VILLENAVE D'ORNON	NA	N 44°46.692'	W 000°34.777'			125			
37	NOUATRE	NA	N 47°02.900'	E 000°33.500'			50			
37	BA 705 TOURS	NA	N 47°26.075'	E 000°43.586'			50			
40	AIRE SUR L' ADOUR	NA	N 43°42.600'	W 000°14.980'			100			
40	BA 118 PLACE DARMES	90/270	N 43°54.458'	W 000°30.122'	100	60				
40	BA 118 STADE DE RUGBY	90/270	N 43°54.450'	W 000°29.639'	100	60				
40	MIMIZAN	NA	N 44°08.450'	W 001°09.530'			200			
40	MONT DE MARSAN	270/90	N 43°54.860'	W 000°29.845'			100			
40	RION DES LANDES	50/230	N 43°54.781'	W 000°57.227'	850	300				
40	STADE DE LARGENTE	NA	N 43°54.001'	W 000°30.076'	100	75				
40	CAPTIEUX	59/239	N 44°11.348'	W 000°22.160'	3000	1000				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 12)
ZMT : Military Dropping Zone (page 12)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
40	STADE GUY BONIFACE	NA	N 43°53.723'	W 000°28.964'	100	80				
40	TARNOS	210/30	N 43°33.384'	W 001°30.859'	1600	600				
40	PARKING CHASSE BA 118	270/90	N 43°54.589'	W 000°30.325'	1200	150				
45	BRICY JPO	NA	N 47°59.190'	E 001°46.008'			100			
45	BRICY MEETING	241/61	N 47°59.700'	E 001°45.498'	1430	450				
45	MONTARGIS VIMORY	50/230	N 47°57.694'	E 002°41.106'	980	420				
45	ORLEANS BRICY	061/241	N 47°59.650'	E 001°45.396'	1725	400				
45	ORLEANS BRICY BOIS D'EAU	NA	N 47°59.384'	E 001°47.130'			50			
45	ORLEANS BRICY OR	NA	N 47°59.626'	E 001°45.332'	2900	750				
45	ORLEANS COINCES	NA	N 48°00.275'	E 001°44.835'			25			
45	ST DENIS DE L'HOTEL	50/230	N 47°54.172 '	E 002°10.137'	400	310				
46	CAHORS AERODROME	NA	N 44°21.161'	E 001°28.484'	1500	200				
47	BOIS DE SAVIGNAC	NA	N 44°19.600'	E 000°39.582'			200			
47	CASTELLA	317/137	N 44°18.982'	E 000°40.448'	600	300				
47	LA CROIX BLANCHE	317/137	N 44°18.331'	E 000°41.306'	1000	300				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 13)
ZMT : Military Dropping Zone (page 13)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
47	MANGUETS	317/137	N 44°20.247'	E 000°38.816'	600	400				
47	SEMBAS	317/137	N 44°20.247'	E 000°38.816'	1000	300				
48	FLORAC SAINT ENIMIE	06/186	N 44°17.001'	E 003°27.608'	1022	444				
48	BARCELONETTE		N44°23.224'	E006°36.251'			25			
49	SAUMUR PLACE DE CHARDONNET	NA	N 47°15.761'	W 000°05.073'			100			
50	MONT SAINT MICHEL	70/250	N 48°37.433'	W 001°28.975'	1300	400				
50	SAINTE MERE L'EGLISE LA FIERE	317/137	N 49°23.727'	W 001°21.933'	1300	400				
51	MOURMELON CHÂTEAU D'EAU	117/297	N 49°06.880'	E 004°23.994'	2000	500				
51	VANDIERES	220/40	N 49°07.0263'	W 003°43.9095'	510	320				
52	SAINT DIZIER	NA	N 48°37.801'	E 004°53.071'			50			
53	AERODROME LAVAL ENTRAMMES	NA	N 48°01.817'	W 000°44.650'	200	100				
54	AZELOT 1200	004°-184°	N48°36.000	E006°14.00	1200	400				
54	TOUL MAT	036/216	N 48°46.432'	E 005°58.334'	1100	400				
54	TOUL PERS	036/216	N 48°46.617'	E 005°58.535'	1900	400				
55	ESNES EN ARGONNE	340/160	N 49°12.966'	E 005°14.991'	1200	400				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 14)
ZMT : Military Dropping Zone (page 14)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
56	BLAVET	230/50	N 47°44.544'	W 003°19.592'	1080	400				
56	COETQUIDAN	270/90	N 47°56.718 '	W 002°10.890'	1700	400				
56	COETQUIDAN MARCHFELD	NA	N 47°56.631'	W 002°09.538'			50			
56	COETQUIDAN SQUARE DFM	NA	N 47°56.758'	W 002°09.244'			50			
56	GROIX MER	NA	N 47°39.012'	W 003°23.968'			1700			
56	BAN LANN BIHOUE KERCOY	250/70	N 47°45.401'	W 003°26.948'	1040	300				
56	LORIENT ESPERANCE	NA	N 47°44.657'	W 003°20.469'			150			
56	SAINT MARCEL	NA	N 47°48.188'	W 002°25.756'			100			
56	VANNES MEUCON	80/260	N 47°43.310'	W 002°43.210'	1000	350				
57	BA 128 stade	NA	N 49°04.282'	E 006°07.267'			50			
57	METZ FRESCATY	15/195	N 49°04.267'	E 006°08.000'	1000	300				
64	ARBOUCAVE	250/70	N 43°36.058'	W 000°27.794'	1100	400				
64	OLORON	70/250	N 43°09.782'	W 000°33.635'	1000	300				
64	ARROUMEGATS	290	N 43°21.047'	W 000°24.774'	900	300				
64	ASTE BEON	NA	N 43°02.215'	W 000°23.075'			200			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 15)
ZMT : Military Dropping Zone (page 15)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
64	BAYONNE ADOUR	NA	N 43°29.637'	W 001°28.443'			50			
64	BAYONNE CITADELLE	NA	N 43°30.087'	W 001°28.237'			50			
64	BUZY	143/323	N 43°08.796'	W 000°25.312'	850	300				
64	ESPECHEDE	145	N 43°19.656'	W 000°12.566'	1400	300				
64	ETAP	291/111	N 43°20.870'	W 000°23.660'	1400	450				
64	GURMENCON	263	N 43°08.159'	W 000°38.686'	600	300				
64	HANDIA	297	N 43°24.106'	W 001°22.957'	1000	300				
64	HIPPODROME DE PAU	NA	N 43°20.110'	W 000°22.410'			400			
64	ITXASSOU	NA	N 43°20.180'	W 001°25.400'			300			
64	JUNQUA	NA	N 43°9.355'	W 000°24.852'			200			
64	LARREULE	154	N 43°27.835'	W 000°29.294'	1040	400				
64	LASCLAVERIE	NA	N 43°25.575'	W 000°17.305'			100			
64	LE BENOU	NA	N 43°03.980'	W 000°28.264'			500			
64	LEDEUIX	207	N 43°13.594'	W 000°36.198'	450	300				
64	MONPLAISIR	NA	N 43°01.256'	W 000°25.123'			200			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 16)
ZMT : Military Dropping Zone (page 16)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
64	PAU PARC BEAUMONT	NA	N 43°17.668'	W 000°21.769'			25			
64	PRECHACQ NAVARRENX	NA	N 43°16.835'	W 000°43.277'			500			
64	PALOMBIERES	149	N 43°14.539'	W 001°10.485'	560	300				
64	PROJAN	358/178	N 43°35.500'	W 000°14.698'	1200	400				
64	QUARTIER BAS	NA	N 43°27.386'	W 001°28.593'			50			
64	QUARTIER DAMIEN BOITEUX	NA	N 43°22.022'	W 000°24.898'			50			
64	SAINT PALAIS	269	N 43°17.029'	W 001°02.953'	900	300				
64	STADE JEAN DAUGER	NA	N 43°29.129'	W 001°28.762'	100	75				
64	WRIGHT	304/124 interdit SOA	N 43°22.067'	W 000°25.919'	1730	400				
64	WRIGHT 1730	304	N 43°22.152'	W 000°26.122'	1730	400				
64	WRIGHT 2200	300	N 43°21.824'	W 000°25.253'	2200	400				
65	AUCUN	NA	N 42°58.313'	W 000°11.042'			100			
65	35RAP	NA	N 43°13.304'	E 000°04.110'			75			
65	COL DU SOULOR	NA	N 42°57.487'	W 000°15.900'	300	150				
65	GER AZET 1800	174	N 43°13.347'	W 000°04.163'	1800	400				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 17)
ZMT : Military Dropping Zone (page 17)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
65	GER AZET 3600	174	N 43°13.347'	W 000°04.163'	3600	400				
65	HAUTACAM OR	335/155	N 42°59.200'	W 000°00.283'	900	300				
65	HAUTACAM	155/335	N 42°59.164'	W 000°00.381'	900	300				
65	LAC D'ESTAING	220	N 42°54.224'	W 000°12.901'	380	160				
65	LALOUBERE	NA	N 43°12.950'	E 000°04.650'	1000	450				
65	LES ESCAUNETS	190	N 43°20.053'	W 000°04.477'	1500	300				
65	TARBES QUARTIER LARREY	NA	N 43°13.663'	E 000°04.367'			50			
65	QUARTIER SOULT TARBES		N43°13.066	E000°04.833	100	100	50			
66	MATEMALE	NA	N 42°34.400'	E 002°05.800'	150	60				
68	JEBSHEIM EST	10/190	N 48°07.487'	E 007°30.241'	2500	500				
68	MEYENHEIM quartier DIO	14/194	N 47°55.333'	E 007°23.833'	2000	300				
69	LYON PARC DE LA TETE D'OR	NA	N 45°46.651'	E 004°50.770'	100	100				
70	LUXEUIL BA 116	NA	N 47°47.283'	E 006°21.616'			100			
70	MALBOUHANS	286/106	N 47°42.971'	E 006°34.118'	1000	300				
71	CHALON CHAMPFORGEUIL	170/350	N 46°49.716'	E 004°49.164'	950	300				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 18)
ZMT : Military Dropping Zone (page 18)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
74	PLAINE DE DRAN	17/197	N 45°56.643'	E 006°19.075'	1100	400				
74	PLATEAU DES GLIERES	48/228	N 45°58.316'	E 006°20.583'	1100	450				
75	CHAMPS DE MARS	NA	N 48°51.314'	E 002°16.951'			20			
78	STAT SATORY	NA	N 48°47.389'	E 002°05.907'			100			
78	SATORY NEXTER	NA	N 48°47.267'	E 002°05.274'	1250	400				
78	VELIZY-VILLACOUBLAY	NA	N 48°46.006'	E 002°12.557'			30			
81	CASTRES STADE LARDAILLE	NA	N 43°36.264'	E 002°15.387'			50			
81	CASTRES PESQUIE	130/310 freefall only	N 43°33.574'	E 002°17.684'	2270	380				
81	CASTRES QUARTIER FAYOLLE	NA	N 43°36.385'	E 002°15.056'			50			
81	LES CAMMAZES	NA	N 43°25.860'	E 002°08.197'	500	300	150			
82	CAYLUS JEAN COUSI MAT	144/324	N 44°16.495'	E 001°43.228'	1600	500				
82	CAYLUS RASTIBEL	320/140	N 44°16.570'	E 001°43.109'	2200	400				
82	CAYLUS LA MADRELLE	NA	N 44°16.634'	E 001°45.425'	500	100				
82	BOULOC	NA	N 44°18.378'	E 001°04.757'			100			
82	LAMOTHE	NA	N 44°14.633'	E 001°38.166'	450	400				

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 19)
ZMT : Military Dropping Zone (page 19)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
82	MONTAUBAN AERODROME	NA	N 44°01.582'	E 001°22.717'			250			
82	MONTAUBAN QUARTIER DOUMERC	NA	N 44°01.455'	E 001°20.658'			50			
82	MONTAUBAN STADE SAPIAC	NA	N 44°00.613'	E 001°21.104'			50			
82	ESPLANADE DES FONTAINES	NA	N 44°01.066'	E 001°21.510'			50			
82	MONTAUBAN STADE DU RAMIEROU	NA	N 44°01.183'	E 001°22.733'			100			
82	ST NICOLAS DE LA GRAVE	335	N 44°05.055'	E 001°02.307'	1300	400				
82	GANDALOU	NA	N 44°05.200'	E 001°07.815'			100			
82	FALCON AMARANTE	NA	N 44°19.273'	E 001°40.222'			44			
83	BASE NATURE FREJUS	NA	N 43°25.050'	E 006°44.383'	170	60				
83	CUERS PIERREFEU	290/110	N 43°14.824'	E 006°07.614'	800	300				
83	ST-MANDRIER STADE FOOTBALL	NA	N 43°04.368'	E 005°56.402'			50			
83	ST-MANDRIER CANNIER MER	NA	N 43°04.165'	E 005°58.000'			600			
83	ECOLES MILITAIRES DE DRAGUIGNAN	NA	N 43°31.512'	E 006°29.655'	100	100				
83	HYERES MER ALPHA	NA	N 43°04.600'	E 006°10.700'			700			
83	RADE DES VIGNETTES	270/NA en OR	N 43°05.840'	E 005°57.240'	1600	1200	600			

ENR 5.2.15
ZMT : Zones de Mise à Terre (page 20)
ZMT : Military Dropping Zone (page 20)

DPT	Lieu *Place*	Axes *Axes*	Coordonnées de référence (WGS84) *Reference coordinates (WGS84)*		Dimension sol (m) *Ground measure (m)*			Zones de dégagements aéronautiques (si existantes) *Disengagement zones (when existing)*		
					L	I	R	Zone d'approche (%) *Approach area (%)*	Zone de décollage (%) *Take-off area (%)*	Zone latérale (%) *Lateral area (%)*
83	CANJUERS PLAINE DE RANGUIS	NA	N 43°39.670'	E 006°26.670'			100			
83	CANJUERS SAINT MARTIN	NA	N 43°42.596'	E 006°41.024'			100			
83	STADE 21 RIMA	NA	N 43°28.401'	E 006°43.232'	140	80	40			
83	HYERES LE PALYVESTRE	NA	N 43°05.885'	E 006°08.585'			80			
84	ORANGE EP	NA	N 44°08.708'	E 004°51.175'			50			
84	AVIGNON PUJAUT	340/160	N 43°59.765'	E 004°45.237'	1000	400				
91	MERVILLE CROIX DE BOIGNY	NA	N 48°19.763'	E 002°05.326'			150			

ENR 5.2.16
ZPA : Zones de Poser d'Assaut
ZPA : Assault Landing Zone

Zones de poser d'assaut (ZPA) /*Assault landing zone (ZPA)*							
Département / *Department*	**Lieu / *Place***	**Nom de la zone / *Area name***	**Axes (M) / Axis (M)**	**Coordonnées de référence / *Reference coordinate* (WGS84)**	**Dimension sol (M) / *Ground size (M)***	**Types d'ouverture et amplitude horaire / Type of opening and working hours**	
						OA / OR	**Jour / Nuit *Day / Night***
Ardennes	SECHAULT	VOUZIERS	08/26	N 49°16'30'' E 049°16'30''	1225 x 45		J / N *D / N*
Eure-et-Loir	CRUCEY-VILLAGES	DREUX CRUCEY-SENONCHES	06/24	N 48°38'34'' E 001°05'45''	2400 x 45		J / N *D / N*
Meurthe-et-Moselle	AZELOT	AZELOT	18/36	N 48°35'31'' E 006°14'23''	990 x 60		J / N *D / N*
			06/24		628 x 60		
Moselle	GROSTENQUIN	GROSTENQUIN	15/33	N 49°01'18'' E 006°43'03''	1400 x 45		J / N *D / N*
Tarn-et-Garonne	CAYLUS	CAYLUS	16/34	N 44°16'19" E 001°43'27''	1200 x 70		J / N *D / N*

ENR 5.6
Parcs nationaux et réserves naturelles
National parks and nature reserves

PARCS NATIONAUX *NATIONAL PARKS*	TEXTES DE REFENCE *REFERENCE TEXTS*	ARTICLES RELATIFS AUX RESTRICTIONS DE SURVOL *ARTICLES RELATIVE TO FLY-OVER RESTRICTIONS*	
VANOISE	décret n°2009-447 du 21 avril 2009 *Decree No. 2009-447 dated 21 April 2009*	I. - Sauf autorisation du directeur de l'établissement public du parc, sont interdits : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à 1 000 mètres du sol des aéronefs motorisés ; II. - Sont réglementés par le directeur de l'établissement public et, le cas échéant, soumis à autorisation : 3° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à 1 000 mètres du sol des aéronefs non motorisés ; IV. - Les autorisations délivrées au titre du 1° du I et des 1° et 2° du II pour le stationnement ainsi que des 2° et 3° du I et des 3°, 4° et 5° du II peuvent être subordonnées au paiement d'une redevance dont le montant est fixé par le conseil d'administration. *I. - Unless authorised by the park's public authority director, the following are prohibited:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 metres above the ground by motorised aircraft;* *II. - The following are restricted by the public authority director and, if required, subject to authorisation:* *3 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 metres above the ground by non-motorised aircraft;* *IV. - The authorisations issued as part of 1 of I and of 1 and 2 of II for parking, as well as of 2 and 4 of I and of 3, 4 and 5 of II can be subject to payment of a fees the amount of which is fixed by the board of directors.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***
PORT-CROS	décret n°2009-449 du 22 avril 2009 *Decree No. 2009-449 dated 22 April 2009*	II. - Sauf autorisation du directeur de l'établissement public du parc, sont interdits : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs motorisés ; III. - Sont réglementés par le directeur de l'établissement public et, le cas échéant, soumis à autorisation : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs non motorisés. *II. - Unless authorised by the park's public authority director, the following are prohibited:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by motorised aircraft;* *III. - The following are restricted by the public authority director and, if required, subject to authorisation:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by non-motorised aircraft;*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***

PYRENNEES OCCIDENTALES ***(Western Pyrenees)***	décret n°2009-406 du 15 avril 2009 *Decree No. 2009-406 dated 15 April 2009*	I. - Sauf autorisation du directeur de l'établissement public du parc, sont interdits : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs motorisés ; II. - Sont réglementés par le directeur de l'établissement public et, le cas échéant, soumis à autorisation : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs non motorisés ; *I. - Unless authorised by the park's public authority director, the following are prohibited:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by motorised aircraft;* *II. - The following are restricted by the public authority director and, if required, subject to authorisation:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by motorised aircraft;*	**3300ft ASFC Survol** Pénétration interdite H24 sauf cas d'absolue nécessité. Du 1/11 au31/5, les A/C MIL auront la possibilité sur préavis de 3 jours (au directeur du Parc) d'y effectuer des parachutages sur la zone de Vignemale hauteur MNM 1000ft ASFC. ***3300ft ASFC Fly-over*** *Penetration prohibited H24 unless absolutely necessary.* *From 1/11 to 31/5 On a prior notice of 4 days (to the Park director), the MIL A/C can carry out parachute descent operations in the Vignemale area at an MNM altitude of 1000ft ASFC.*
CEVENNES	décret n° 2009-1677 du 29 décembre 2009 *Decree No. 2009-1677 dated 29 December 2009*	I. - Sauf autorisation du directeur de l'établissement public du parc, le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs motorisés est interdit. II. - Sont réglementés par le directeur de l'établissement public et, le cas échéant, soumis à autorisation : 3° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs non motorisés. *I. - Unless authorised by the park's public authority director, fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 metres above the ground of non-motorised aircraft is prohibited.* *II. - The following are restricted by the public authority director and, if required, subject to authorisation:* *3 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by non-motorised aircraft.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***

ECRINS	décret n° 2009-448 du 21 avril 2009 *Decree No. 2009-448 dated 21 April 2009*	I. - Sauf autorisation du directeur de l'établissement public du parc, sont interdits : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à 1 000 mètres du sol des aéronefs motorisés ; II. - Sont réglementés par le directeur de l'établissement public et, le cas échéant, soumis à autorisation : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à 1 000 mètres du sol des aéronefs non motorisés ; *I. - Unless authorised by the park's public authority director, the following are prohibited:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 metres above the ground by motorised aircraft;* *II. - The following are restricted by the public authority director and, if required, subject to authorisation:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 metres above the ground by non-motorised aircraft;*	**3300ft ASFC Survol** Cette interdiction ne s'applique pas aux ACFT utilisés par le Parc pour nécessité d'entraînement des personnels navigants aux opérations de secours/ sauvetage ou des troupes de montagne. ***3300ft ASFC Fly-over*** *This prohibition is not applicable to the ACFT used by the Park for training navigating staff for emergency/ rescue operations or for mountain troops.*
MERCANTOUR	décret n° 2009-486 du 29 avril 2009 *Decree No. 2009-486 dated 29 April 2009*	I. - Sauf autorisation du directeur de l'établissement public du parc, sont interdits : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs motorisés ; II. - Sont réglementés par le directeur de l'établissement public et, le cas échéant, soumis à autorisation : 2° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs non motorisés ; *I. - Unless authorised by the park's public authority director, the following are prohibited:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by motorised aircraft;* *II. - The following are restricted by the public authority director and, if required, subject to authorisation:* *2 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by motorised aircraft;*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***

PARC NATIONAL DES CALANQUES ***NATIONAL PARK OF CALANQUES***	décret n° 2012-507 du 18 avril 2012 (Version consolidée au 20 avril 2012) *Decree No. 2012-507 dated 18 April 2012 (Version consolidated on 20 April 2012)*	II. - Sauf autorisation du directeur de l'établissement public, sont interdits : 1° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs motorisés ; L'interdiction édictée au 1° ne s'applique pas aux survols nécessités par les opérations d'approche, d'atterrissage et de décollage sur l'aéroport de Marseille Provence ainsi qu'aux survols effectués conformément aux règles de vol à vue empruntant l'axe de transit de jour « La Ciotat - Cap Croisette - Carry-le-Rouet » sous réserve qu'ils soient effectués à un mille nautique des espaces classés en cœur terrestre et à une hauteur minimale de cinq cents mètres. III. - Sont réglementés par le directeur de l'établissement public: 1° Le survol du coeur du parc à une hauteur inférieure à mille mètres du sol des aéronefs non motorisés et, le cas échéant, soumis à autorisation ; VII. - Les autorisations délivrées au titre du 1° du II peuvent être subordonnées au paiement d'une redevance dont le montant est fixé par le conseil d'administration. *II. - Unless authorised by the public authority director, the following are prohibited:* *1 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by motorised aircraft;* *The prohibition mentioned in 1 is not applicable to fly-overs needed by approach, landing and take-off operations on the Marseilles Provence airport as well as to fly-overs executed in accordance with the visual flight rules along the "La Ciotat - Cap Croisette - Carry-le-Rouet" day transit axis provided they are executed at 1000 NM from classified spaces in the heart and at a minimum altitude of 500 metres.* *III. - The following are also restricted by the public authority director:* *1 Fly-over of the heart of the park at an altitude of below 1000 meters above the ground by non-motorised aircraft and, whenever required, subject to authorisation;* *VII. - The authorisations issued as part of 1 of II can be subject to payment of a fees the amount of which is fixed by the board of directors.*	

RESERVES NATURELLES NATIONALES ***NATIONAL NATURE RESERVES***	**TEXTES DE REFENCE** ***REFERENCE TEXTS***	**ARTICLES RELATIFS AUX RESTRICTIONS ET AUX DEROGATIONS** ***ARTICLES RELATIVE TO RESTRICTIONS AND WAIVERS***	
Aiguilles rouges (Haute-Savoie)	Décret du 27 janvier 2010 *Decree dated 27 January 2010*	I. - Sauf autorisation délivrée par le préfet, il est interdit : 1° Aux aéronefs moto-propulsés de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 1000 mètres au-dessus du sol ; 2° Aux aéronefs non moto-propulsés de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. II. - Ces dispositions ne s'appliquent pas : 1° Aux aéronefs effectuant des missions de secours, de sauvetage, de sécurité civile, de police, de douane ou de lutte contre les incendies de forêts ; 2° Aux aéronefs militaires en cas de nécessité absolue de service ou à l'occasion de missions effectuées par les détachements militaires de haute montagne ; 3° Aux aéronefs effectuant des opérations de gestion de la réserve. *I. - Unless an authorisation is issued by the Prefect, the following are prohibited:* *1° Fly-over of the reserve at an altitude of below 1000 metres above the ground of motorised aircraft;* *2° Fly-over of the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground of non-motorised aircraft;* *II. - These provisions do not apply:* *1 To aircraft carrying out emergency, rescue, civilian safety, police, customs or forest fire-fighting missions;* *2 To military aircraft in case of absolute service necessity or for missions carried out by high-mountain military detachments;* *3 To aircraft carrying out reserve management operations.*	**3300ft ASFC Survol** Survol interdit H24 sauf autorisation spéciale délivrée par le Préfet de la aute Savoie. ***3300ft ASFC Fly-over*** *Fly-over prohibited H24 unless special authorisation issued by the Haute Savoie Prefecture.*
Archipel de Riou (Bouches-du-Rhône)	Décret du 22 août 2003 *Decree dated 22 August 2003*	Conformément à la réglementation de la circulation aérienne, le survol de la réserve à moins de 150 mètres au-dessus du sol ou de l'eau est interdit aux aéronefs. Les opérateurs aériens publics et privés, dans le cadre d'interventions particulières nécessitant des vols à une altitude inférieure à 150 mètres, devront obtenir une dérogation délivrée par le préfet, après avis du directeur régional de l'environnement et du directeur de l'aviation civile sud-est. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de surveillance, de secours, de recherches autorisées et de gestion de la réserve naturelle. Les décollages et atterrissages de planeurs ultra-légers (parapente, deltaplane) sont interdits sur l'ensemble de la réserve naturelle. *In accordance with air traffic regulations, fly-over of the reserve at less than 150 metres above ground or water is prohibited to aircraft. Within the framework of special actions requiring flights at altitudes at less than 150 metres, the public and private air operators should obtain a waiver issued by the Prefect, after recommendation of the regional environment director and of the South-East civil aviation director.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to surveillance, emergency, search operations authorised and for nature reserve management operations.* *The take-off and landing operations of ultra-light gliders (paragliding, hang gliding) are prohibited over the entire nature reserve.*	

Bagnas (Hérault)	Décret n° 83-1002 du 22 novembre 1983 *Decree No. 83-1002 dated 22 November 1983*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police et de sauvetage, ainsi qu'aux opérations de démoustication mentionnées à l'article 6. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police and rescue operations, as well as to mosquito eradication operations mentioned in article 6.*	**1000ft ASFC Survol** Les opérations de démoustication sont soumises à autorisation du Préfet, prise après avis du comité consultatif. ***1000ft ASFC Fly-over*** *The mosquito eradication operations are subject to authorisation of the Prefect, decided after recommendation of the advisory committee.*
Baie d'Aiguillon (Charente-Maritime & Vendée)	Décret n° 96-613 du 9 juillet 1996 *Decree No. 96-613 dated 09 July 1996*	Il est interdit aux aéronefs motopropulsés de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *Motorised aircraft are prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Baie de Saint-Brieuc (Côtes d'Armor)	Décret n°98-324 du 28 avril 1998 *Decree No. 98-324 dated 28 April 1998*	Le survol de la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres est interdit aux aéronefs à moteur sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres s'y rattachant. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *Fly-over of the reserve at an altitude of below 300 metres is prohibited to motorised aircraft except for take-off, landing and related manoeuvre requirements.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Baie de Somme (Somme)	Décret n°94-231 du 21 mars 1994 Decree No. 94-231 dated 21 March 1994	Il est interdit aux aéronefs motopropulsés de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 250 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage. *Motorised aircraft are prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 250 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police or rescue operations.*	**800ft ASFC Survol** ***800ft ASFC Fly-over***

Bailletaz (Savoie)	Décret du 6 décembre 2000 *Decree dated 06 December 2000*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 1000 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police, de sécurité civile, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 1000 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, civilian safety, rescue or nature reserve management operations.*	
Banc d'Arguin (Gironde)	Décret n°86-53 du 9 janvier 1986 *Decree No. 86-53 dated 09 January 1986*	Le survol de la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 300 mètres est interdit. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux missions scientifiques ou de gestion de la réserve. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground. This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, to scientific missions or to nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** Cette interdiction ne s'applique pas aux missions scientifiques. ***1000ft ASFC Fly-over*** *This restriction is not applicable to scientific missions.*
Bouches de Bonifacio (Corse du Sud)	Décret du 23 septembre 1999 *Decree dated 23 September 1999*	Les opérateurs aériens publics et privés, dans le cadre d'activités particulières nécessitant des vols à une altitude inférieure à 150 mètres, devront obtenir une dérogation délivrée par le préfet, après avis du directeur régional de l'environnement et du chef du district aéronautique de la Corse. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police, de douane, de recherche, de sauvetage et de lutte antipollution ou de gestion de la réserve naturelle, ainsi qu'aux usagers de l'aéroport de Figari et aux aéronefs à destination ou en provenance de Cavallo durant les opérations de décollage et d'atterrissage. *Within the framework of special activities requiring flights at altitudes at less than 150 metres, the public and private air operators should obtain a waiver issued by the Prefect, after recommendation of the regional environment director and of the Corsica aeronautical district chief.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, to police, customs, search, rescue and anti-pollution or nature reserve management operations, as well as to Figari airport users and to aircraft heading to or coming from Cavallo during take-off and landing operations.*	
Bout du Lac d'Annecy (Haute Savoie)	Décret n°74-1180 du 26 décembre 1974 *Decree No. 74-1180 dated 26 December 1974*	Il est interdit : … 5° De survoler la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 200 mètres, sauf nécessité absolue de sauvetage ou de police. *It is prohibited:* *… 5 To fly over the nature reserve at an altitude below 200 metres above ground except for absolute rescue or police needs.*	**700ft ASFC Survol** ***700ft ASFC Fly-over***

Camargue (Bouches-du-Rhône)	Arrêté du 24 avril 1975 *Order dated 24 April 1975*	Le survol de la réserve à une altitude inférieure à 1000 mètres est interdit à la circulation aérienne. Toutefois cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs relevant de la défense, pour lesquels le survol est interdit à une altitude inférieure à 450 mètres. Le cheminement en VFR jalonné par Aigues-Mortes, Saintes-Maries-de-la-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Carro, l'Estaque est maintenu. Les aéronefs multimoteurs conventionnels ou à réaction, de transport ou d'affaire, circulant en IFR, devront respecter strictement la réglementation en vigueur. Il en sera de même pour les aéronefs militaires utilisant les zones réglementées LF R 108B et LFR 108C, tout dégagement de ces zones au-dessus de la réserve est interdit. L'interdiction de survol ne s'applique pas en cas de nécessité absolue, d'avaries accidentelles et d'opérations de secours et de sauvetage, le directeur de la réserve en étant informé dans les meilleurs délais. Le survol de la réserve par un aéronef pour le dénombrement de la sauvagine devra être autorisé par le directeur de la réserve. *Fly-over of the reserve at an altitude of below 1000 metres is prohibited to air traffic. However, this provision is not applicable to defence aircraft for which fly-over is prohibited at an altitude of below 450 metres.* *The VFR route, marked by Aigues-Mortes, Saintes-Maries-de-la-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Carro, l'Estaque is maintained.* *The conventional multi-engine or jet-engine, transport or business aircraft, flying in IFR, should strictly comply with the regulation in force. The same applies to military aircraft using restricted areas LF R 108B and LFR 108C, any clear-out from these areas above the reserve is prohibited.* *Fly-over prohibition is not applicable in case of absolute necessary, accidental* *failures and emergency and rescue operations, the reserve director being informed within the shortest delays.* *Fly-over of the reserve by an aircraft for water game inventory should be authorised by the reserve director.*	**3300ft ASFC Survol** Cette interdiction est ramenée à une hauteur MNM de 1500ft pour les ACFT relevant de la Défense. Cheminement VFR obligatoire: AIGUES MORTES -- SAINTES MARIES DE LA MER -- PORT SAINT LOUIS DU RHONE -- CARRO -- L'ESTAQUE. ***3300ft ASFC Fly-over*** *This prohibition is taken to an MNM altitude of 1500ft for Defence ACFT.* *VFR route mandatory: AIGUES MORTES -- SAINTES MARIES DE LA MER -- PORT SAINT LOUIS DU RHONE -- CARRO -- L'ESTAQUE.*
Carlaveyron (Haute Savoie)	Décret n°91-258 du 5 mars 1991 *Decree No. 91-258 dated 05 March 1991*	Le survol de la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres est interdit aux aéronefs motopropulsés et aux planeurs ultra-légers, sauf autorisation donnée par le préfet après avis du comité consultatif. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve ainsi qu'aux aéronefs nécessaires à l'entretien et à la surveillance des ouvrages d'E.D.F. *Fly-over of the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground is prohibited to motorised aircraft and ultra-light gliders, unless authorised by the Prefect after recommendation of the advisory committee.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, to police or rescue or reserve management operations as well as to aircraft needed for maintenance and supervision of E.D.F. constructions.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***

La Casse de la Belle Henriette (Vendée)	Décret n° 2011-1041 du 31 août 2011 *Decree No. 2011-1041 dated 31 August 2011*	I. - Il est interdit à tous aéronefs de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. II. - Cette interdiction n'est pas applicable aux aéronefs utilisés dans le cadre de missions de police, de secours ou de sauvetage ainsi qu'aux aéronefs d'Etat en nécessité absolue de service. III. - Le préfet peut, en outre, délivrer des autorisations de survol à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol pour des missions liées à la gestion de la réserve naturelle ou à des activités scientifiques. *I. - All aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *II. - This prohibition is not applicable to aircraft used for police, emergency or rescue missions as well as to Government aircraft in the absolute need of services.* *III. - Further, the Prefect can issue authorisations to fly over the nature reserve at an altitude below 300 metres above the ground for reserve management missions or for scientific activities.*	
Chastreix Sancy (Puy de Dôme)	Décret n° 2007-1091 du 13 juillet 2007 *Decree No. 2007-1091 dated 13 July 2007*	Sauf autorisation délivrée par le préfet, il est interdit de survoler la réservenaturelle à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. Cette disposition n'est pas applicable : - aux aéronefs d'Etat en nécessité de service ; - aux aéronefs effectuant des opérations de police, de recherche et de sauvetage ; - aux aéronefs effectuant des opérations de gestion de la réserve et du domaine skiable ; - aux planeurs, aux planeurs ultralégers (parapente et delta-plane) et aux montgolfières. *Unless an authorisation is issued by the Prefect, it is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This provision is not applicable:* *- to Government aircraft needing services;* *- to aircraft carrying out policy, search and rescue operations;* *- to aircraft carrying out reserve management and skiing area management operations;* *- to gliders, to ultra-light gliders (paragliding and hang gliding) and to balloons.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Chérine (Indre)	Décret n° 2011-1090 du 9 septembre 2011 *Decree No. 2011-1090 dated 09 September 2011*	Il est interdit aux aéronefs moto-propulsés de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs utilisés par l'Etat en cas de nécessité de service, ou dans le cadre d'opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. *Motorised aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services or for police, rescue or reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***

Cirque du grand lac des Estaris (Hautes Alpes) ***Estaris great lake circus (Hautes Alpes)***	Décret n°74-540 du 15 mai 1974 *Decree No. 74-540 dated 15 May 1974*	Sauf autorisation du préfet, il est interdit de survoler les réserves naturelles à une hauteur moindre de mille mètres du sol. Cette disposition n'est pas applicable : 1° Aux aéronefs utilisés par le parc national des Ecrins, pour les nécessités de service ; 2° En cas de nécessité absolue, d'avaries accidentelles et d'opérations de secours ou de sauvetage ; 3° Aux aéronefs de la gendarmerie nationale, des armées et de la protection civile, pour les nécessités de l'entraînement des personnels navigants aux opérations de secours et de sauvetage ; 4° Aux aéronefs militaires, pour les nécessités de l'entraînement des troupes de montagne. *Unless authorised by the Prefect, it is prohibited to fly over the nature reserves at an altitude below 1000 metres above the ground.* *This provision is not applicable:* *1 To aircraft used by the Ecrins national park and needing services;* *2 In case of absolute necessity, accidental malfunctions and emergency or rescue operations;* *3 To aircraft of the national police, of the armies and of the civil defence, for the needs of training navigation personnel in emergency and rescue operations;* *4 To military aircraft, for training mountain troops.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***
Conat (Languedoc-Roussillon)	Décret n°86-1148 du 23 octobre 1986 *Decree No. 86-1148 dated 23 October 1986*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres, sauf autorisation délivrée par le commissaire de la République. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of less than 300 metres above the ground, unless an authorisation is issued by the State commissioner.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Contamines-Montjoie (Haute Savoie)	Décret n°79-748 du 29 août 1979 *Decree No. 79-748 dated 29 August 1979*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 300 mètres, sauf autorisation spéciale donnée par le préfet de la Haute-Savoie. Cette disposition n'est toutefois pas applicable : Aux aéronefs militaires en cas de nécessité absolue ou en cas de nécessité de service dans le cadre des opérations prévues à l'article 14 ci-dessus ; Aux aéronefs effectuant des opérations de secours ou de sauvetage. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of less than 300 metres above the ground, unless a special authorisation is issued by the Haute-Savoie Prefect.* *This restriction is however not applicable:* *To military aircraft in case of absolute necessity or in case of a need for services within the framework of operations scheduled in article 14 above;* *To aircraft carrying out emergency or rescue operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***

Coteaux de Wavranssur-l'Aa (Pas-de-Calais)	Décret n° 2008-219 du 5 mars 2008 *Decree No. 2008-219 dated 05 March 2008*	Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de Saint- Omer Wizernes, ainsi que des manoeuvres s'y rattachant, il est interdit aux aéronefs moto-propulsés de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. Cet article n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux opérations de police, ou de sauvetage, ou de gestion de la réserve. *Except for the needs of take-off and landing on the Saint-Omer Wizernes aerodrome, as well as for related manoeuvres, motorised aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground. This article is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police, or rescue, or reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** (pour les ACFT motopropulsés) Cette interdiction ne s'applique pas : - aux besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de St-Omer—Wizernes ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant. - aux ACFT d'Etat en nécessité de service. - aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. ***1000ft ASFC Fly-over*** *(for the motorised ACFT)* *This restriction is not applicable:* *- for the needs of take-off and landing on the Saint-Omer Wizernes aerodrome as well for related manoeuvres.* *- to Government aircraft needing services.* *- to police, rescue or reserve management operations.*
Delta de la Dranse (Haute Savoie) ***Dranse delta (Haute Savoie)***	Décret n°94-125 du 8 février 1994 *Decree No. 94-125 dated 08 February 1994*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police et de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police and rescue or nature reserve management operations.*	

Delta de la Sauer (Bas Rhin) ***Sauer delta (Bas Rhin)***	Décret n°97-816 du 2 septembre 1997 *Decree No. 97-816 dated 02 September 1997*	Il est interdit aux aéronefs motopropulsés de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs de l'Etat pour les nécessités de service, aux opérations de police, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *Motorised aircraft are prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground. This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	
Domaine de Beauguillot (Manche) ***Beauguillot domain (Manche)***	Décret n°80-74 du 17 janvier 1980 *Decree No. 80-74 dated 17 January 1980*	Le survol de la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 300 mètres est interdit. Cette interdiction ne s'applique pas aux nécessités absolues de sauvetage de police, de prévention contre la pollution et d'entraînement des aéronefs militaires. Le survol de la réserve par un aéronef pour le dénombrement de la sauvagine fera l'objet d'une autorisation spéciale délivrée par le préfet de la Manche. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground. This prohibition is not applicable to absolute needs of police rescue, anti-pollution and military aircraft training.* *Fly-over of the reserve by an aircraft for water game inventory will require a special authorisation from the Manche Prefect.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Dunes et marais d'Hourtin (Gironde) ***Hourtin dunes and marshes (Gironde)***	Décret n° 2009-1567 du 15 décembre 2009 *Decree No. 2009-1567 dated 15 December 2009*	I. - Il est interdit à tous aéronefs de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. II. - Cette interdiction n'est pas applicable aux aéronefs utilisés dans le cadre de missions de police, de secours ou de sauvetage, aux aéronefs en vol d'essais ou de réception, aux aéronefs d'Etat en nécessité absolue de service, ainsi qu'aux aéronefs en missions scientifiques ou de gestion de la réserve. *I. - All aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *II. - This prohibition is not applicable to aircraft used for police, emergency or rescue missions, to aircraft undergoing test or acceptance flights, to Government aircraft absolutely needing services, as well as to aircraft carrying out scientific or reserve management missions.*	**1000ft ASFC Survol** Ne s'applique pas aux ACFT utilisés dans le cadre de missions de police, de secours, ou de sauvetage, aux ACFT en vols d'essais ou de réception, aux ACFT d'Etat en nécessité absolue de service, ainsi qu'aux ACFT en missions scientifiques ou de gestion de la réserve ***1000ft ASFC Fly-over*** *Does not apply to ACFT used for police, emergency or rescue missions, to ACFT undergoing test or acceptance flights, to Government ACFT absolutely needing services, as well as to ACFT carrying out scientific or reserve management missions*

Estuaire de la Seine (Eure, Seine Maritime) ***Estuary of the Seine river (Eure, Seine Maritime)***	Décret n°2004-1187 du 9 novembre 2004 modifiant le décret n° 97-1329 du 30 décembre 1997 *Decree No. 2004-1187 dated 9 November 2004 modifying Decree No. 97-1329 dated 30 December 1997*	Il est interdit aux aéronefs motopropulsés de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres, sauf pour les besoins du décollage des aérodromes de Saint-Gatien et d'Octeville, de l'atterrissage sur ces mêmes aérodromes et des manoeuvres s'y rattachant. L'interdiction énoncée ci-dessus ne s'applique pas aux aéronefs utilisés pour l'exercice des activités mentionnées aux articles 13-3 et 13-4 du présent décret. Il est interdit de décoller ou d'atterrir dans la réserve naturelle, sauf cas de force majeure. L'évolution d'engins aéronefs amphibies est également interdite. Les interdictions de l'article 22 ne sont pas applicables aux aéronefs d'Etat en service, ni aux opérations de police, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *Motorised aircraft are prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground, except for the needs of take-off from the Saint-Gratien et Octeville aerodromes, of landing on these aerodromes and of the related manoeuvres. The above prohibition is not applicable to aircraft used for exercising the activities mentioned in articles 13-3 and 13-4 of the present decree.* *It is prohibited to take off or to land in the nature reserve, unless in case of a fortuitous event. Movement of amphibian aircraft vehicles is also prohibited.* *The prohibitions of article 22 are not applicable to Government aircraft in service, nor to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Etang de la Mazière (Lot et Garonne)	Décret n°85-628 du 19 juin 1985 *Decree No. 85-628 dated 19 June 1985*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux opérations de police, de sauvetage et de lutte anti-pollution et anti-parasitaire. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police or rescue, anti-pollution and pest control operations.*	**1000ft ASFC Survol** Ne s'applique pas aux opérations de lutte anti-pollution et anti-parasitaire. ***1000ft ASFC Fly-over*** *Does not apply to anti-pollution and pest control operations.*
Etang des Landes (Creuse)	Décret n°2004-1480 du 23 décembre 2004 *Decree No. 2004-1480 dated 23 December 2004*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus du sol. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs de l'Etat pour des nécessités de service, aux aéronefs effectuant des opérations de police, de secours, de recherche, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 150 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to aircraft carrying out police, emergency, rescue or nature reserve management operations.*	

Etang de Cousseau (Gironde)	Décret n° 76-808 du 20 août 1976 *Decree No. 76-808 dated 20 August 1976*	La circulation de tous véhicules et des bateaux est interdite sur l'ensemble du territoire de la réserve, ainsi que son survol à une altitude inférieure à 300 mètres, sauf à des fins scientifiques ou nécessitées par la gestion de cette réserve, la défense contre les incendies ou tout autre acte de sécurité publique. *Circulation of all vehicles and boats is prohibited on the entire territory of the reserve, as well as its fly-over at an altitude of less than 300 metres, except for scientific reasons or for the management needs of this reserve, fire defence or any other public safety act.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Etang du Grand Lemps (Isère)	Décret n°93-1331 du 22 décembre 1993 *Decree No. 93-1331 dated 22 December 1993*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Etangs du Romelaere (Nord, Pas de Calais)	Décret n° 2008-220 du 5 mars 2008 *Decree No. 2008-220 dated 05 March 2008*	Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de Saint- Omer Wizernes, ainsi que des manoeuvres s'y rattachant, il est interdit aux aéronefs moto-propulsés de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. Cet article n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux opérations de police, ou de sauvetage, ou de gestion de la réserve. *Except for the needs of take-off and landing on the Saint-Omer Wizernes aerodrome, as well as for related manoeuvres, motorised aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground. This article is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police, or rescue, or reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** (pour les ACFT motopropulsés) Cette interdiction ne s'applique pas : - aux besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de St-Omer—Wizernes ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant. - aux ACFT d'Etat en nécessité de service. - aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. ***1000ft ASFC Fly-over*** *(for the motorised ACFT)* *This restriction is not applicable:* *- for the needs of take-off and landing on the Saint-Omer Wizernes aerodrome as well for related movements.* *- to Government aircraft needing services.* *- to police, rescue or reserve management operations.*

Forêt d'Offendorf (Bas Rhin) ***Offendorf forest (Bas Rhin)***	Décret n° 89-529 du 28 juillet 1989 *Decree No. 89-529 dated 28 July 1989*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat pour les nécessités de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Forêt d'Orient (Aube) ***Orient forest (Aube)***	Décret n°2002-996 du 9 juillet 2002 *Decree No. 2002-996 dated 09 July 2002*	Il est interdit aux aéronefs motopropulsés de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service ou aux opérations de surveillance des ouvrages ou de relevé topographique de l'institution interdépartementale des barrages réservoirs du bassin de la Seine, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle ainsi qu'aux besoins éventuels liés à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs. *Motorised aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services or to construction supervision or topographic survey operations of the inter-departmental institute of dams, reservoirs of the Seine basin, to police or rescue or nature reserve management operations as well as to possible aircraft landing or take-off needs.*	**1000ft ASFC Survol** Cette disposition ne s'applique pas : - aux ACFT d'Etat en nécessité de service ou aux opérations de surveillance des ouvrages ou de relevé topographique de l'institution inter-départementale des barrages, réservoirs du bassin de la seine, - aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle, - aux besoins éventuels liés à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs. ***1000ft ASFC Fly-over*** *This provision is not applicable:* *- to Government ACFT needing services or to construction supervision or topographic survey operations of the inter-department institute of dams, reservoirs of the Seine basin,* *- to police or rescue or nature reserve management operations,* *- to possible aircraft landing or take-off operations.*

La grande Sassière (Savoie)	Arrêté du 10 août 1973 *Order dated 10 August 1973*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 1000 mètres, sauf autorisation spéciale donnée par le préfet de Savoie sur la proposition du directeur du parc de la Vanoise. Cette interdiction n'est toutefois pas applicable aux aéronefs militaires en cas de nécessité absolue de service et aux aéronefs effectuant des opérations de secours ou de sauvetage. Le directeur du parc national de la Vanoise doit être informé des vols ainsi effectués *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of less than 1000 metres above the ground, unless a special authorisation is issued by the Savoie Prefect on the proposal of the Vanoise park director.* *This prohibition is however not applicable to military aircraft in case of absolute service necessity and to aircraft carrying out emergency or rescue operations.* *The director of the Vanoise national park must be informed of the flights thus taking place.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***
Gorges de l'Ardèche (Ardèche et Gard) ***Gorges of Ardèche (Ardèche and Gard)***	Décret n° 80-27 du 14 janvier 1980 *Decree No. 80-27 dated 14 January 1980*	… 4° Le survol des aéronefs est interdit à mois de 150 mètres pour les avions monomoteurs et hélicoptères et 300 mètres pour les avions multimoteurs ou à réaction. Cette interdiction ne s'applique pas aux opérations de police et de sauvetage et au survol nécessité par les impératifs d'entraînement et de sécurité des aéronefs militaires. *… 4 Fly-over of aircraft is prohibited at less than 150 metres for single-engine aircraft and helicopters and 300 metres for multi-engine or jet-engine aircraft. This prohibition is not applicable to police and rescue operations and to fly-overs needed by training and safety imperatives of military aircraft.*	**1000ft ASFC 500ft ASFC** HGT MNM 500ft pour ACFT monomoteurs et HEL. Cette interdiction ne s'applique pas aux survols nécessités par les impératifs d'entraînement et de sécurité des ACFT MIL. ***1000ft ASFC 500ft ASFC*** *HGT MNM 500ft for single-engine ACFT and HEL. This restriction is not applicable to fly-overs needed by training and safety imperatives of MIL ACFT.*

Grotte et pelouses d'Acquin-Westbecourt (Pas de Calais) ***Cave and meadows of Acquin-Westbecourt (Pas de Calais)***	Décret n° 2008-219 du 5 mars 2008 *Decree No. 2008-219 dated 05 March 2008*	Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de Saint- Omer Wizernes, ainsi que des manoeuvres s'y rattachant, il est interdit aux aéronefs moto-propulsés de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. Cet article n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux opérations de police, ou de sauvetage, ou de gestion de la réserve. *Except for the needs of take-off and landing on the Saint-Omer Wizernes aerodrome, as well as for related manoeuvres, motorised aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground. This article is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police, or rescue, or reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** (pour les ACFT motopropulsés) Cette interdiction ne s'applique pas : - aux besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de St-Omer—Wizernes ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant. - aux ACFT d'Etat en nécessité de service. - aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. ***1000ft ASFC Fly-over*** *(for the motorised ACFT)* *This restriction is not applicable:* *- for the needs of take-off and landing on the Saint-Omer Wizernes aerodrome as well for related movements.* *- to Government aircraft needing services.* *- to police, rescue or reserve management operations.*

Haute vallée de la rivière de la Séveraisse (Hautes Alpes) ***Upper Séveraisse river valley (Hautes Alpes)***	Décret n°74-540 du 15 mai 1974 *Decree No. 74-540 dated 15 May 1974*	Sauf autorisation du préfet, il est interdit de survoler les réserves naturelles à une hauteur moindre de mille mètres du sol. Cette disposition n'est pas applicable : 1° Aux aéronefs utilisés par le parc national des Ecrins, pour les nécessités de service ; 2° En cas de nécessité absolue, d'avaries accidentelles et d'opérations de secours ou de sauvetage ; 3° Aux aéronefs de la gendarmerie nationale, des armées et de la protection civile, pour les nécessités de l'entraînement des personnels navigants aux opérations de secours et de sauvetage ; 4° Aux aéronefs militaires, pour les nécessités de l'entraînement des troupes de montagne. *Unless authorised by the Prefect, it is prohibited to fly over the nature reserves at an altitude below 1000 metres above the ground.* *This provision is not applicable:* *1 To aircraft used by the Ecrins national park and needing services;* *2 In case of absolute necessity, accidental malfunctions and emergency or rescue operations;* *3 To aircraft of the national police, of the armies and of the civil defence, for the needs of training navigation personnel in emergency and rescue operations;* *4 To military aircraft, for training mountain troops.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***
Haute vallée du torrent de Saint Pierre (Hautes Alpes) ***Upper Saint Pierre torrent valley (Hautes Alpes)***	Décret n°74-540 du 15mai 1974 *Decree No. 74-540 dated 15 May 1974*	Sauf autorisation du préfet, il est interdit de survoler les réserves naturelles à une hauteur moindre de mille mètres du sol. Cette disposition n'est pas applicable : 1° Aux aéronefs utilisés par le parc national des Ecrins, pour les nécessités de service ; 2° En cas de nécessité absolue, d'avaries accidentelles et d'opérations de secours ou de sauvetage ; 3° Aux aéronefs de la gendarmerie nationale, des armées et de la protection civile, pour les nécessités de l'entraînement des personnels navigants aux opérations de secours et de sauvetage ; 4° Aux aéronefs militaires, pour les nécessités de l'entraînement des troupes de montagne. *Unless authorised by the Prefect, it is prohibited to fly over the nature reserves at an altitude below 1000 metres above the ground.* *This provision is not applicable:* *1 To aircraft used by the Ecrins national park and needing services;* *2 In case of absolute necessity, accidental malfunctions and emergency or rescue operations;* *3 To aircraft of the national police, of the armies and of the civil defence, for the needs of training navigation personnel in emergency and rescue operations;* *4 To military aircraft, for training mountain troops.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***

Haut-Béranger (Isère)	Décret n° 2011-707 du 21 juin 2011 *Decree No. 2011-707 dated 21 June 2011*	I. - Il est interdit aux aéronefs de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. II. - Cette interdiction n'est pas applicable : - aux aéronefs d'Etat en nécessité de service ; - aux aéronefs effectuant des missions opérationnelles de secours, de sécurité civile ou de police ; - aux aéronefs bénéficiant d'autorisations de survol du coeur du parc national des Ecrins. III. - Le préfet peut, en outre, délivrer des autorisations de survol à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol pour des missions liées à la gestion de la réserve naturelle ou à des activités scientifiques. IV. - Le préfet peut réglementer le survol non motorisé à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. *I. - Aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *II. - This prohibition is not applicable:* *- to Government aircraft needing services;* *- to aircraft carrying out operational rescue, civilian safety or police missions;* *- to aircraft authorised to fly over the Ecrins national park.* *III. - Further, the Prefect can issue authorisations to fly over the nature reserve at an altitude below 300 metres above the ground for reserve management missions or for scientific activities.* *IV. IV. - The prefect can restrict fly-over of non-motorised aircraft at an altitude of below 300 metres above the ground.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***
Haut-Vénéon (Isère)	Décre n° 2011-706 du 21juin 2011 *Decree No. 2011-706 dated 21 June 2011*	I. - Il est interdit aux aéronefs de survoler la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. II. - Cette interdiction n'est pas applicable : - aux aéronefs d'Etat en nécessité de service ; - aux aéronefs effectuant des missions opérationnelles de secours, de sécurité civile ou de police ; - aux aéronefs bénéficiant d'autorisations de survol du coeur du parc national des Ecrins. III. - Le préfet peut, en outre, délivrer des autorisations de survol à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol pour des missions liées à la gestion de la réserve naturelle ou à des activités scientifiques. IV. - Le préfet peut réglementer le survol non motorisé à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. *I. - Aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *II. - This prohibition is not applicable:* *- to Government aircraft needing services;* *- to aircraft carrying out operational rescue, civilian safety or police missions;* *- to aircraft authorised to fly over the Ecrins national park.* *III. - Further, the Prefect can issue authorisations to fly over the nature reserve at an altitude below 300 metres above the ground for reserve management missions or for scientific activities.* *IV. IV. - The prefect can restrict fly-over of non-motorised aircraft at an altitude of below 300 metres above the ground.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***

Hauts plateaux du Vercors (Isère et Drôme) ***Table lands of Vercors (Isère and Drôme)***	Décret n° 85-280 du 27 février 1985 *Decree No. 85-280 dated 27 February 1985*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Toutefois cette disposition n'est applicable ni aux opérations de police ou de sauvetage, ni aux aéronefs de l'Etat en nécessité de service, ni aux appareils et engins transportant des matériaux destinés à la réparation des bâtiments forestiers, des bergeries ou des refuges, à la restauration des terrains en montagne, à l'évacuation des déchets ou des coupes de bois, ni aux opérations autorisées à des fins scientifiques par le commissaire de la République centralisateur. 1000ft ASFC Survol Ne s'applique pas aux transports de matériaux à des fins de réparation, de restauration ou d'évacuation des déchets ou des coupes de bois, ni aux opérations autorisées à des fins scientifiques par le Préfet centralisateur. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *However, this restriction is not applicable to police or rescue operations nor to Government aircraft needing services nor to devices and vehicles transporting materials for the repair of forest buildings, sheep barns or shelters, for the restoration of mountain fields, for the evacuation of wastes or bush logging, nor to scientific operations operations authorised by the State commissioner.* *1000ft ASFC Fly-over* *Does not apply to the transport of materials aimed at repair,* *restoration or evacuation or wastes or wood harvesting, nor to operations authorised for* *scientific reasons by the centralising* *Prefect.*	**1000ft ASFC Survol** Ne s'applique pas aux transports de matériaux à des fins de réparation, de restauration ou d'évacuation des déchets ou des coupes de bois, ni aux opérations autorisées à des fins scientifiques par le Préfet centralisateur. ***1000ft ASFC Fly-over*** *Does not apply to the transport of materials aimed at repair,* *restoration or evacuation or wastes or wood harvesting, nor to operations authorised for* *scientific reasons by the centralising* *Prefect.*
Ile de la platière (Isère, Ardèche, Loire)	Décret n° 86-334 du 6 mars 1986 *Decree No. 86-334 dated 06 March 1986*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat en nécessité de service ni aux opérations de police, de sauvetage et de lutte antipollution. 1000ft ASFC Survol Ne s'applique pas aux opérations de lutte anti-pollution. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police, rescue and anti-pollution operations.* *1000ft ASFC Fly-over* *Does not apply to anti-pollution operations.*	**1000ft ASFC Survol** Ne s'applique pas aux opérations de lutte anti-pollution. ***1000ft ASFC Fly-over*** *Does not apply to anti-pollution operations.*
Iroise (Finistère)	Décret n°92-1157 du 12 octobre 1992 *Decree No. 92-1157 dated 12 October 1992*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***

Jujols (Pyrénées-Orientales)	Décret n° 86-1149 du 23 octobre 1986 *Decree No. 86-1149 dated 23 October 1986*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres, sauf autorisation délivrée par le commissaire de la République. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of less than 300 metres above the ground, unless an authorisation is issued by the State commissioner.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Lac de Grand-Lieu (Loire-Atlantique)	Décret n° 80-716 du 10 septembre 1980 *Decree No. 80-716 dated 10 September 1980*	Le survol de la réserve est interdit à une altitude inférieure à 300 mètres, sauf pour les aéronefs des armées et du centre d'essais en vol ainsi que pour les aéronefs effectuant des opérations de police, de recherche et de sauvetage ; en outre cette interdiction ne s'applique pas aux aéronefs en régime de vol aux instruments à l'arrivée et au départ de l'aérodrome de Nantes-Château-Bougon. *Fly-over of the reserve is prohibited at an altitude of below 300 metres, except for army and flight test centre aircraft as well as for aircraft carrying out police, search and rescue operations; furthermore, this prohibition is not applicable to aircraft using instruments for landing and take-off from the Nantes-Château-Bougon aerodrome.*	**1000ft ASFC Survol** Cette interdiction ne s'applique pas aux ACFT en IFR à l'arrivée et au départ de NANTES ATLANTIQUE. ***1000ft ASFC Fly-over*** *This prohibition is not applicable to IFR ACFT landing and taking off from NANTES ATLANTIQUE.*
Lilleau-des-Niges (Charente-Maritime)	Décret n° 80-136 du 31 janvier 1980 *Decree No. 80-136 dated 31 January 1980*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat en nécessité de service et aux opérations de police, de sauvetage et de lutte anti-pollution. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, and to police, rescue and anti-pollution operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Mannevilles (Eure)	Décret n°94-861 du 29 septembre 1994 *Decree No. 94-861 dated 29 September 1994*	Il est interdit, aux aéronefs motopropulsés, de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage, de lutte antipollution et aux missions scientifiques autorisées par le préfet, sur avis du comité consultatif. *Motorised aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or anti-pollution operations and to scientific missions authorised by the Prefect after recommendation of the advisory committee.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***

Mantet (Pyrénées-Orientales)	Décret n° 84-847 du 17 septembre 1984 *Decree No. 84-847 dated 17 September 1984*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux opérations de police ou de sauvetage. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police or rescue operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Marais d'Orx (Landes)	Décret n° 95-148 du 8 février 1995 *Decree No. 95-148 dated 08 February 1995*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs non motopropulsés, aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle, ainsi qu'aux aéronefs pratiquant le vol à vue (VFR) lors de conditions météorologiques dégradées. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres.* *This provision is not applicable to non-motorised aircraft, to Government aircraft needing services, to police or rescue or reserve management operations as well as to visual flight aircraft (VFR) flying under downgraded meteorological conditions.*	**1000ft ASFC Survol** Ne s'applique pas aux ACFT non motopropulsés et aux ACFT en VFR en conditions météo dégradées. ***1000ft ASFC Fly-over*** *Does not apply to non-motorised ACFT and to VFR aircraft under downgraded meteorological conditions.*
Marais d'Yves (Charente-Maritime)	Décret n° 81-851 du 28 août 1981 *Decree No. 81-851 dated 28 August 1981*	Le survol de la réserve à moins de 300 mètres d'altitude est interdit. Cette disposition n'est applicable ni aux opérations de police, de sauvetage ou de lutte contre la pollution, ni aux exercices destinés à assurer l'entraînement ou la sécurité des pilotes militaires. *Fly-over of the reserve at an altitude of below 300 metres is prohibited.* *This provisions is not applicable to police, rescue or anti-pollution operations, nor to exercises intended to ensure the training or safety of military pilots.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Marais de Bruges (Gironde)	Décret n° 83-145 du 24 février 1983 *Decree No. 83-145 dated 24 February 1983*	Le survol de la réserve à moins de 300 mètres au-dessus du sol est interdit. Toutefois cette disposition n'est applicable ni aux opérations de police ou de sauvetage, ni aux exercices ayant pour objet d'assurer l'entraînement ou la sécurité des pilotes militaires. *Fly-over of the reserve at an altitude of 300 metres above the ground is prohibited.* *However, this provision is not applicable to police or rescue operations, nor to exercises intended to ensure the training or safety of military pilots.*	
Marais de Mullembourg (Vendée)	Décret n° 94-752 du 30 août 1994 *Decree No. 94-752 dated 30 August 1994*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police or rescue operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***

Marais de Séné (Morbihan)	Décret n° 96-746 du 21août 1996 *Decree No. 96-746 dated 21 August 1996*	Il est interdit aux aéronefs motopropulsés de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *Motorised aircraft are prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Marais du Vigueirat (Bouches-du-Rhône)	Décret n° 2011-1502 du 9 novembre 2011 *Decree No. 2011-1502 dated 09 November 2011*	I. - Le survol de la réserve à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol est interdit. II. - Cette disposition n'est pas applicable : 1° Aux aéronefs utilisant l'aérodrome d'Istres-le-Tubé pour des besoins liés au décollage, à l'atterrissage et aux manoeuvres qui s'y rattachent ; 2° Aux aéronefs effectuant des missions opérationnelles de secours, de sécurité civile, de police et de douanes ; 3° Aux aéronefs d'Etat en cas de nécessité de service ou dans l'exercice de leurs missions ; 4° Aux aéronefs effectuant des opérations de suivi scientifique, d'entretien ou de gestion de la réserve ou bénéficiant d'une autorisation délivrée en application du présent décret. III. - L'autorité militaire compétente tient compte des rythmes biologiques des espèces présentes dans la réserve, de façon à préserver l'avifaune en particulier. Un protocole est établi à cet effet entre le préfet et l'autorité militaire. Ce protocole ne peut cependant avoir pour effet de faire obstacle au déroulement des exercices et entraînements aériens que l'autorité militaire jugerait nécessaire d'organiser pour les besoins de missions de défense particulières. *I. - Fly-over of the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground is prohibited.* *II. - This provision is not applicable:* *1 To aircraft using the Istres-le-Tubé aerodrome for take-off, landing and related manoeuvres;* *2 To aircraft carrying out operational emergency, civilian safety, police and customs missions;* *3 To Government aircraft needing services or in the course of carrying out their missions;* *4 To aircraft carrying out scientific monitoring, maintenance or reserve management operations or having an authorisation issued in application of the present decree.* *III. - The relevant military authority takes account of the biological rhythms of the species present in the reserved, in order to preserve the bird fauna in particular.* *In this respect, a protocol is drafted between the Prefect and the military authority. This protocol may however not be an obstacle to the execution of flight exercises and training sessions that the military authority would judge as necessary for the needs of special defence missions.*	

Mas Larrieu (Pyrénées-Orientales)	Décret n° 84-673 du 17juillet 1984 *Decree No. 84-673 dated 17 July 1984*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police et de sauvetage, ainsi qu'aux opérations de démoustication mentionnées à l'article 6. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police and rescue operations, as well as to mosquito eradication operations mentioned in article 6.*	**1000ft ASFC Survol** Cette interdiction ne concerne pas les opérations de démousti-cation. ***1000ft ASFC Fly-over*** *This prohibition does not concern mosquito eradication operations.*
Massif du Ventron (Vosges et Haut-Rhin)	Décret n° 89-331 du 22mai 1989 *Decree No. 89-331 dated 22 May 1989*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres durant la période du 1er mars au 31 juillet de chaque année. Cette interdiction n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of less than 300 metres above the ground during the period extending from 01 March to 31 July every year.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police or rescue or reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Moëze-Oléron (Charente-Maritime)	Décret du 27 mars 1993 *Decree dated 27 March 1993*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux aéronefs privés agissant pour le compte de l'Etat, ni aux opérations de police, de sauvetage, de lutte antipollution, ni aux opérations nécessaires à la gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, nor to private aircraft flying for the Government, nor to police, rescue, anti-pollution operations, nor to nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** Ne s'applique pas aux opérations de lutte anti-pollution. ***1000ft ASFC Fly-over*** *Does not apply to anti-pollution operations.*
Néouvielle (Hautes-Pyrénées)	Décret n° 94-192 du 4 mars 1994 *Decree No. 94-192 dated 04 March 1994*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 1000 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 1000 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**3300ft ASFC Survol** Sauf autorisation spéciale délivrée par le Préfet sur proposition du Directeur du Parc National des Pyrénées Occidentales. ***3300ft ASFC Fly-over*** *Unless special authorisation issued by the Prefect on the proposal of the Director of the Pyrénées Occidentales National Park.*

Nohèdes (Pyrénées-Orientales)	Décret n°86-1150 du 23 octobre 1986 *Decree No. 86-1150 dated 23 October 1986*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres, sauf autorisation délivrée par le commissaire de la République. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground,* *unless an authorisation issued by the State commissioner.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services,* *to police or rescue or reserve management operations.*	**1000ft ASFC** **Survol** ***1000ft ASFC*** ***Fly-over***
Passy (Haute-Savoie)	Décret n° 80-1038 du 22 décembre 1980 *Decree No. 80-1038 dated 22 December 1980*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 300 mètres, sauf autorisation spéciale donnée par le préfet, après avis du comité consultatif. Cette interdiction n'est toutefois pas applicable : - aux aéronefs effectuant des opérations de police, de recherche et de sauvetage, aux survols nécessités par les impératifs d'entraînement et de sécurité des aéronefs militaires ainsi que pour l'entretien des ouvrages de production et de transport d'énergie électrique implantés en limite de la réserve naturelle ; - aux hélicoptères effectuant des opérations de travail aérien, sous réserve de l'autorisation du maire de Passy. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of less than 300 metres above the ground, unless a special authorisation is issued by the Prefect, after recommendation of the advisory committee.* *This restriction is however not applicable:* *- to aircraft carrying out police, search and rescue operations, to fly-overs needed by training and safety imperatives of military aircraft as well as for the maintenance of electric power production and transport constructions located on the border of the nature reserve;* *- to helicopters carrying out aerial works, subject to authorisation of the Passy mayor.*	**1000ft ASFC** **Survol** Cette interdiction ne concerne pas : -- les vols d'ACFT chargés de l'entretien des ouvrages de production et de transport d'énergie électrique implantés en limite de la Réserve naturelle. -- les HEL effectuant du travail aérien avec l'autorisation de Maire de PASSY. ***1000ft ASFC*** ***Fly-over*** *This restriction does not concern:* *-- the flights of ACFT assigned to the maintenance of electric power production and transport constructions located on the border of the Nature reserve.* *-- the HELs carrying out aerial works with the authorisation of the Mayor of PASSY.*

Petite Camargue alsacienne (Haut-Rhin)	Décret n° 2006-928 du 27 juillet 2006 *Decree No. 2006-928 dated 27 July 2006*	Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manoeuvres qui s'y rattachent, le survol, par des aéronefs moto-propulsés, de la partie de la réserve naturelle nationale indiquée sur le plan annexé au présent décret est interdit à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs en situation de nécessité de service et aux aéronefs survolant la réserve naturelle pour des opérations de douane, de police ou de sauvetage. Le préfet peut, en outre, délivrer des autorisations de survol à une hauteur inférieure à 300 mètres au-dessus du sol pour des missions liées à la gestion de la réserve naturelle ou à des activités scientifiques. *Except for take-off, landing and related manoeuvring needs, fly-over of motorised aircraft, of the portion of the national nature reserve indicated on the chart appended to the present decree, is prohibited at an altitude of below 300 metres above ground level.* *This provision is not applicable to aircraft in situation needing services and to aircraft flying over the nature reserve for customs, police or rescue operations.* *Further, the Prefect can issue authorisations to fly over the nature reserve at an altitude below 300 metres above the ground for reserve management missions or for scientific activities.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Plaine des Maures (Var)	Décret n° 2009-754 du 23 juin 2009 *Decree No. 2009-754 dated 23 June 2009*	I. - Le survol de la réserve à une hauteur inférieure à 300 m au-dessus du sol est interdit. II. - Il peut être dérogé à cette interdiction pour la pratique de l'aéromodélisme, ainsi que, à titre exceptionnel, pour la réalisation de travaux effectués dans la réserve, par une autorisation délivrée par le préfet. III. - Cette interdiction n'est pas applicable aux aéronefs effectuant des opérations de décollage et d'atterrissage et les manoeuvres qui s'y rattachent sur l'aérodrome du Luc - Le Cannet-des-Maures. IV. - Cette interdiction n'est pas davantage applicable : - aux aéronefs effectuant des opérations de gestion de la réserve ; - aux aéronefs effectuant des opérations de secours et de sauvetage, de police, de douane et de lutte contre les incendies de forêts ; - aux aéronefs utilisés par l'Etat en cas de nécessité de service ou dans l'exercice de leurs missions. V. - Pour les aéronefs militaires, un protocole établi conjointement par le préfet et l'autorité militaire adapte les secteurs survolés et les périodes de survol ainsi que les exercices et entraînements pratiqués aux rythmes biologiques des espèces, afin d'en minimiser l'incidence sur les espèces présentes dans la réserve et notamment de préserver l'avifaune. Ce protocole ne peut cependant avoir pour effet de faire obstacle au déroulement des exercices et entraînements aériens que l'autorité militaire jugerait nécessaire d'organiser pour les besoins de missions de défense particulières. *I. - Fly-over of the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground is prohibited.* *II. - This prohibition can be waived for model aircraft flying activities, as well as, exceptionally, for carrying out works in the reserve, by an authorisation issued by the Prefect.* *III. - This prohibition is not applicable to aircraft carrying out take-off, landing and related manoeuvring operations on the Luc - Le Cannet-des-Maures aerodrome.* *IV. - This prohibition is further not applicable:* *- to aircraft carrying out reserve management operations;* *- to aircraft carrying out emergency, rescue, police, customs or forest fire-fighting operations;* *- to Government aircraft needing services or in the course of carrying out their missions.* *V. - For military aircraft, a protocol, drafted jointly by the Prefect and the military authority, adapts the sectors flown over and the fly-over periods as well as the exercises and training operations conducted at the biological rhythm of the species, in order to minimise the impact on species present in the reserve and in particular to preserve the bird fauna. This protocol may however not be an obstacle to the execution of flight exercises and training sessions that the military authority would judge as necessary for the needs of special defence missions.*	**1000ft ASFC Survol** Cette interdiction ne s'applique pas : - aux besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome du Luc-Le Cannet des Maures ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant. - aux ACFT d'Etat en nécessité de service. - aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve. ***1000ft ASFC Fly-over*** *This restriction is not applicable:* *- to the needs of take-off and landing on the Luc-Le Cannet des Maures aerodrome as well for related manoeuvres.* *- to Government aircraft needing services.* *- to police, rescue or reserve management operations.*

Plan de Tueda (Savoie)	Décret n° 90-629 du 12 juillet 1990 *Decree No. 90-629 dated 12 July 1990*	Le survol de la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres est interdit aux aéronefs motopropulsés et aux planeurs ultra-légers. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police et de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *Motorised aircraft and ultra-light gliders are prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police and rescue or nature reserve management operations.*	
Platier d'Oye (Pas-de-Calais)	Décret n° 87-533 du 9 juillet 1987 *Decree No. 87-533 dated 09 July 1987*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Prats-de-Mollo-la-Preste (Pyrénées-Orientales)	Décret n° 86-673 du 14 mars 1986 *Decree No. 86-673 dated 14 March 1986*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux opérations de police, de sauvetage ni aux opérations nécessaires à la gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police, rescue operations, nor to natural reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Py (Pyrénées-Orientales)	Décret n° 84-845 du 17 septembre 1984 Decree No. 84-845 dated 17 September 1984	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux opérations de police ou de sauvetage. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police or rescue operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Ramières du val de Drôme (Drôme)	Décret n° 87-819 du 2 octobre 1987 *Decree No. 87-819 dated 02 October 1987*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, ni aux opérations de police ou de sauvetage. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, nor to police or rescue operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***

Ristolas - Mont-Viso (Hautes-Alpes)	Décret n° 2007-182 du 8 février 2007 *Decree No. 2007-182 dated 08 February 2007*	Le survol de la réserve naturelle est interdit aux aéronefs motopropulsés à moins de 300 mètres au-dessus du sol. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux aéronefs effectuant des opérations de police, de recherche ou de sauvetage, ainsi qu'aux aéronefs effectuant des opérations d'exploitation des forêts ou de gestion de la réserve conformément à la périodicité recommandée par le plan de gestion. *Fly-over of the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground is prohibited. This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to aircraft carrying out police, search or rescue operations, as well as to aircraft carrying out forest harvesting or reserve management operations in accordance with the periods recommended by the management plan.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Rocher de la Jacquette (Puy-de-Dôme)	Arrêtédu 18 octobre 1976 *Order dated 18 October 1976*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 200 mètres, sauf en cas d'absolue nécessité. *Unless absolutely necessary, it is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 200 metres above the ground.*	
Saint-Denis-du Payré (Vendée)	Arrêté du 18 octobre 1976 *Order dated 18 October 1976*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 200 mètres, sauf en cas d'absolue nécessité. *Unless absolutely necessary, it is prohibited to fly over the reserve at an altitude of below 200 metres above the ground.*	**700ft ASFC Survol** ***700ft ASFC Fly-over***
Saint-Mesmin (Loiret)	Décret n° 2006-1608 du 14 décembre 2006 *Decree No. 2006-1608 dated 14 December 2006*	Afin d'assurer la quiétude de la faune, notamment des oiseaux, il est interdit aux aéronefs motopropulsés de survoler la réserve naturelle à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus du sol. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat ou d'Electricité de France en nécessité de service ni aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *In order to a peaceful environment to the fauna, in particular birds, motorised aircraft are prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 150 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government or Electricité de France aircraft needing services, nor to police, rescue or nature reserve management operations.*	
Sainte-Victoire (Bouches-du-Rhône)	Décret n° 94-187 du 1 mars 1994 *Decree No. 94-187 dated 01 March 1994*	L 'atterrissage et le décollage de tout type d'aéronef, motopropulsé ou non, sont interdits dans la réserve naturelle. Cette disposition ne s'applique pas aux opérations de secours ou de sauvetage. *Landing and take-off of any type of aircraft, motorised or not, are prohibited in the nature reserve.* *This provision is not applicable to emergency or rescue operations.*	
Sangsurière et de l'Adriennerie (Manche)	Décret n° 91-234 du 26 février 1991 *Decree No. 91-234 dated 26 February 1991*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police, rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***

Scandola (Corse-du-Sud)	Décret n° 75-1128 du 9décembre 1975 *Decree No. 75-1128 dated 9 December 1975*	Le survol de la réserve à moins de 1000 mètres d'altitude est interdit, sauf nécessité absolue de sauvetage ou de police. *Fly-over of the reserve at an altitude of below 1000 metres is prohibited, unless rescue or police operations are absolutely necessary.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***
Sixt-Passy (Haute-Savoie)	Décret n° 77-1228 du 2 novembre 1977 *Decree No. 77-1228 dated 02 November 1977*	Il est interdit de survoler la réserve à une hauteur au-dessus du sol inférieure à 300 mètres, sauf autorisation spéciale donnée par le préfet. Cette interdiction n'est toutefois pas applicable : Aux aéronefs militaires en cas de nécessité absolue ou de service dans le cadre des opérations prévues à l'article 12 ci-dessous ; Aux aéronefs effectuant des opérations de secours ou de sauvetage. *It is prohibited to fly over the reserve at an altitude of less than 300 metres above the ground, unless a special authorisation is issued by the Prefect.* *This restriction is however not applicable:* *To military aircraft in case of absolute necessity or in case of a need for services within the framework of operations scheduled in article 12 above;* *To aircraft carrying out emergency or rescue operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Vallée d'Ossau (Pyrénées-Atlantiques)	Arrêté du 11 décembre 1974 *Order dated 11 December 1974*	Le survol ou l'approche de la réserve par les aéronefs sont interdits dans une limite de 500 mètres autour de celle-ci sauf en cas de nécessité absolue. *Fly-over or approach of the reserve by aircraft are prohibited within a limit of 500 metres around it unless in case of absolute necessity.*	**1650ft ASFC Survol** Aire de nidification : respecter une distance de 500m autour. Sauf cas d'absolue nécessité du 10/01 au 15/08 de chaque année. *1650ft ASFC Fly-over* *Nesting area: a distance of 500 m must be observed around this area. Except in case of absolute necessity, from 10/01 to 15/08 every year.*

Vallée de Chaudefour (Puy-de-Dôme)	Décret n° 91-460 du 14 mai 1991 *Decree No. 91-460 dated 14 May 1991*	Le survol de la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 300 mètres est interdit aux aéronefs motopropulsés et aux planeurs ultra-légers. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police et de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle. *Motorised aircraft and ultra-light gliders are prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 300 metres above the ground.* *This restriction is not applicable to Government aircraft needing services, to police and rescue or nature reserve management operations.*	**1000ft ASFC Survol** ***1000ft ASFC Fly-over***
Vallon de Bérard (Haute-Savoie)	Décret n° 92-1007 du 17 septembre 1992 *Decree No. 92-1007 dated 17 September 1992*	Il est interdit de survoler la réserve naturelle à une hauteur du sol inférieure à 1000 mètres. Cette disposition n'est pas applicable aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage, ainsi qu'aux aéronefs nécessaires à l'entretien des captages d'eau cités à l'article 11. *It is prohibited to fly over the nature reserve at an altitude of below 1000 metres above the ground.* *This provision is not applicable to Government aircraft needing services, to police or rescue operations as well as to aircraft needed for maintenance of water collection sites mentioned in article 11.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***
Versant Nord du Pic du Combeynot (Hautes Alpes) ***North slope of Pic du Combeynot (Hautes Alpes)***	Décret n°74-540 du 15 mai 1974 *Decree No. 74-540 dated 15 May 1974*	Sauf autorisation du préfet, il est interdit de survoler les réserves naturelles à une hauteur moindre de mille mètres du sol. Cette disposition n'est pas applicable : 1° Aux aéronefs utilisés par le parc national des Ecrins, pour les nécessités de service ; 2° En cas de nécessité absolue, d'avaries accidentelles et d'opérations de secours ou de sauvetage ; 3° Aux aéronefs de la gendarmerie nationale, des armées et de la protection civile, pour les nécessités de l'entraînement des personnels navigants aux opérations de secours et de sauvetage ; 4° Aux aéronefs militaires, pour les nécessités de l'entraînement des troupes de montagne. *Unless authorised by the Prefect, it is prohibited to fly over the nature reserves at an altitude below 1000 metres above the ground.* *This provision is not applicable:* *1 To aircraft used by the Ecrins national park and needing services;* *2 In case of absolute necessity, accidental malfunctions and emergency or rescue operations;* *3 To aircraft of the national police, of the armies and of the civil defence, for the needs of training navigation personnel in emergency and rescue operations;* *4 To military aircraft, for training mountain troops.*	**3300ft ASFC Survol** ***3300ft ASFC Fly-over***

ENR 5.7 Axes de ravitaillement / Circuits EPT

ENR 5.7.1 Axes de ravitaillement

Haute Altitude

ENR 5.7 AAR tracks / EPT circuits

ENR 5.7.1 AAR tracks

High Altitude

Zones de ravitaillement AARA	Volume de la zone FLB AARA volume FLB	Nom du circuit de ravitaillement Name of the AAR track	ARIP (NOM) ARIP (NAME)	ARCP (NOM) ARCP (NAME)	Routes vraies True courses	Points particuliers[1] (NOM) Particular points (NAME)	
TRA 10A **TRA 10B**	205/265[2] FLB230	SIMONE	**46°26.65'N - 001°29.16'E** 46°26'39.00"N - 001°29'09.60"E (SIMIP)	**47°13.91'N - 001°41.34'E** 47°13'54.60"N - 001°41'20.40"E (SIMCP)	010/190	**46°50.28'N - 001°35.25'E** 46°50'16.80"N - 001°35'15.00"E (S1)	**46°52.79'N - 001°14.97'E** 46°52'47.40"N - 001°14'58.20"E (S2)
TRA 40	195/UNL FLB 230	JUDITH	**42°43.76'N - 002°32.22'E** 42°43'45.60"N - 002°32'13.20"E (JUDIP)	**43°31.75'N - 002°31.07'E** 43°31'45.00"N - 002°31'04.20"E (JUDCP)	359/179	**43°07.75'N - 002°31.65'E** 43°07'45.00"N - 002°31'39.00"E (J1)	**43°07.48'N - 002°12.47'E** 43°07'28.80"N - 002°12'28.20"E (J2)
TRA 8B	195/335 FLB 230	YVETTE[3]	**48°40.00'N - 000°32.80'W** 48°40'00.00"N - 000°32'48.00"W (YVEIP)	**48°20.70'N - 001°07.30'W** 48°20'42.00"N - 001°07'18.00"W (YVECP)	050/230	**48°30.40'N - 000°50.10'W** 48°30'24.00"N - 000°50'06.00"W (Y1)	/
TRA 22A **TRA 22B**	200/285 FLB 230	MARIE	**48°06.00'N - 007°30.00'E** 48°06'00.00"N - 007°30'00.00"E (MARIP)	**48°54.00'N - 007°30.00'E** 48°54'00.00"N - 007°30'00.00"E (MARCP)	360/180	**48°30.00'N - 007°30.00'E** 48°30'00.00"N - 007°30'00.00"E (M1)	**48°29.97'N - 007°08.87'E** 48°29'58.20"N - 007°08'52.20"E (M2)
D 54A4	195/285 FLB 230	LEA	**42°32.00'N - 007°04.00'E** 42°32'00.00"N - 007°04'00.00"E (LEAIP)	**41°44.00'N - 007°04.00'E** 41°44'00.00"N - 007°04'00.00"E (LEACP)	180/360	**42°08.00'N - 007°04.00'E** 42°08'00.00"N - 007°04'00.00"E (L1)	**42°08.00'N - 007°22.80'E** 42°08'00.00"N - 007°22'48.00"E (L2)
TRA 9A	195/265 FLB 230	OLIVIA[3]	**47°11.97'N - 000°04.39'W** 47°11'58.20"N - 000°04'23.40"W (OLIIP)	**47°10.67'N - 000°48.31'W** 47°10'40.20"N - 000°48'18.60"W (OLICP)	088/268	**47°11.35'N - 000°26.33'W** 47°11'21.00"N - 000°26'19.80"W (O1)	/
D 31D	195/UNL FLB 230	AGATHE	**44°01.36'N - 001°51.80'W** 44°01'21.60"N - 001°51'48.00"W (AGAIP)	**44°48.64'N - 001°40.13'W** 44°48'38.40"N - 001°40'07.80"W (AGACP)	010/190	**44°25.00'N - 001°46.00'W** 44°25'00.00"N - 001°46'00.00"W (A1)	**44°27.29'N - 002°04.37'W** 44°27'17.40"N - 002°04'22.20"W (A2)
D 12 NORD A **D 12 NORD B**	195/UNL FLB 230	EDWIGE	**48°10.00'N - 006°17.80'W** 48°10'00.00"N - 006°17'48.00"W (EDWIP)	**48°10.00'N - 005°06.10'W** 48°10'00.00"N - 005°06'06.00"W (EDWCP)	089/269	**48°10.00'N - 005°42.00'W** 48°10'00.00"N - 005°42'00.00"W (ED1)	**48°24.00'N - 005°42.00'W** 48°24'00.00"N - 005°42'00.00"W (ED2)
TRA 34	195/345 FLB 230	CECILE	**43°29.13'N - 000°35.13'W** 43°29'07.80"N - 000°35'07.80"W (CECIP)	**44°04.80'N - 000°09.36'E** 44°04'48.00"N - 000°09'21.60"E (CECCP)	042/222	**43°47.00'N - 000°13.00'W** 43°47'00.00"N - 000°13'00.00"W (C1)	**43°55.90'N - 000°26.74'W** 43°55'54.00"N - 000°26'44.40"W (C2)
TRA 42N **TRA 42S**	195/UNL FLB 230	DIANA	**43°49.57'N - 004°35.83'E** 43°49'34.20"N - 004°35'49.80"E (DIAIP)	**44°31.42'N - 003°59.17'E** 44°31'25.20"N - 003°59'10.20"E (DIACP)	328/148	**44°11.10'N - 004°17.10'E** 44°11'06.00"N - 004°17'06.00"E (D1)	**44°03.90'N - 004°00.60'E** 44°03'54.00"N - 004°00'36.00"E (D2)
TRA 41 **TRA 46N** **TRA 46S**	195/UNL FLB 230	IRENE	**42°35.53'N - 003°43.04'E** 42°35'31.80"N - 003°43'02.40"E (IREIP)	**43°23.17'N - 003°35.04'E** 43°23'10.20"N - 003°35'02.40"E (IRECP)	353/173	**42°59.35'N - 003°39.07'E** 42°59'21.00"N - 003°39'04.20"E (I1)	**42°57.70'N - 003°20.60'E** 42°57'42.00"N - 003°20'36.00"E (I2)
TRA 200A	195/UNL FLB 230	GISELE	**48°42.54'N - 004°55.52'E** 48°42'32.40"N - 004°55'31.20"E (GISIP)	**49°01.30'N - 006°02.69'E** 49°01'18.00"N - 006°02'41.40"E (GISCP)	067/247	**48°52.00'N - 005°29.00'E** 48°52'00.00"N - 005°29'00.00"E (G1)	**49°04.89'N - 005°20.65'E** 49°04'53.40"N - 005°20'39.00"E (G2)
D 67	195/450 FLB 230	ZOE[3]	**41°32.00'N - 010°11.00'E** 41°32'00.00"N - 010°11'00.00"E (ZOEIP)	**42°02.00'N - 010°11.00'E** 42°02'00.00"N - 010°11'00.00"E (ZOECP)	360/180	**41°47.00'N - 010°11.00'E** 41°47'00.00"N - 010°11'00.00"E (Z1)	/

Sauf mention en bas de page, les lignes droites de ces circuits font 48 Nm. La distance entre 2 points particuliers est de 14 Nm. C'est la largeur des circuits représentés sur les cartes.

Unless otherwise specified in a footnote, straight lines of the tracks are 48 Nm long. The distance between 2 particular points is 14 Nm. It's the width of the tracks drawn on the maps.

[1] Points pouvant être utilisés lors d'exercices particuliers (FAS notamment)

Points that can be used for specific training flights.

[2] L'activation en pré-tactique de la TRA 10B se fait dans la tranche d'altitude FL205/FL265 permettant un ravitaillement au FLB 230 ou 240. Si pour des raisons météorologiques ces niveaux ne sont pas utilisables pour la mission, un processus s'appuyant sur des procédures de notification et de coordination permettra d'utiliser les FLB 250 ou 260 avec une réactivité inférieure à 10mn.

TRA 10B is pre activated between FL205 and FL265 to allow AAR at FLB 230 or 240. If these levels are not workable for meteorological reasons, a process is scheduled with ATC to allow FLB250 or 260 in less than 10 minutes.

[3] Branches de 30 Nm, 14 Nm de large.

Length 30 Nm, Width 14Nm.

Moyenne altitude — *Medium altitude*

Zones de ravitaillement AARA	Volume de la zone FLB AARA volume FLB	Nom du circuit de ravitaillement Name of the AAR track	ARIP (NOM) ARIP (NAME)	ARCP (NOM) ARCP (NAME)	Routes vraies True courses	Points particuliers[1] (NOM) Particular points (NAME)
R 10	115/195 FLB 150	FABIOLA[4]	**49°28.40'N - 000°06.60'E** 49°28'24.00"N - 000°06'36.00"E (FABIP)	**49°33.40'N - 001°06.70'W** 49°33'24.00"N - 001°06'42.00"W (FABCP)	276/096	**49°31.00'N - 000°30.00'W** 49°31'00.00"N - 000°30'00.00"W (F)
R 124	115/195 FLB 150	TANIA	**47°25.00'N - 004°06.00'E** 47°25'00.00"N - 004°06'00.00"E (TANIP)	**46°57.90'N - 004°24.80'E** 46°57'54.00"N - 004°24'48.00"E (TANCP)	155/335	**47°11.40'N - 004°15.30'E** 47°11'24.00"N - 004°15'18.00"E (T)
D 5	095/195 FLB 150	NADIA	**48°59.70'N - 005°09.80'W** 48°59'42.00"N - 005°09'48.00"W (NADIP)	**49°00.20'N - 004°24.20'W** 49°00'12.00"N - 004°24'12.00"W (NADCP)	089/269	**49°00.00'N - 004°47.00'W** 49°00'00.00"N - 004°47'00.00"W (N)
D 54	50/190 FLB 150	KATIA	**42°23.00'N - 007°04.00'E** 42°23'00.00"N - 007°04'00.00"E (KATIP)	**41°53.00'N - 007°04.00'E** 41°53'00.00"N - 007°04'00.00"E (KATCP)	180/360	**42°08.00'N - 007°04.00'E** 42°08'00.00"N - 007°04'00.00"E (K)
R 7B	115/195 FLB 150	URSULA[5]	**48°40.00'N - 000°32.80'W** 48°40'00.00"N - 000°32'48.00"W (URSIP)	**48°20.70'N - 001°07.30'W** 48°20'42.00"N - 001°07'18.00"W (URSCP)	050/230	**48°34.00'N - 000°50.10'W** 48°34'00.00"N - 000°50'06.00"W (U)
R 321	115/195 FLB 150	REGINA	**49°00.00'N - 005°40.00'E** 49°00'00.00"N - 005°40'00.00"E (REGIP)	**49°00.00'N - 004°54.40'E** 49°00'00.00"N - 004°54'24.00"E (REGCP)	090/270	**49°00.00'N - 005°17.20'E** 49°00'00.00"N - 005°17'12.00"E (R)
R 49H2	65/195 FLB 150	VIVIANE[6]	**45°41.40'N - 000°25.00'E** 45°41'24.00"N - 000°25'00.00"E (VIVIP)	**46°08.60'N - 000°43.10'E** 46°08'36.00"N - 000°43'06.00"E (VIVCP)	025/205	**45°55.00'N - 000°34.00'E** 45°55'00.00"N - 000°34'00.00"E (V)
D 67	SFC/450 FLB 150	ZORA[3]	**41°32.00'N - 010°11.00'E** 41°32'00.00"N - 010°11'00.00"E (ZORIP)	**42°02.00'N - 010°11.00'E** 42°02'00.00"N - 010°11'00.00"E (ZORCP)	360/180	**41°47.00'N - 010°11.00'E** 41°47'00.00"N - 010°11'00.00"E (ZR)

[3] Branches de 30 Nm, 14 Nm de large.
[4] Ne pas dégager à l'ouest de l'axe.
[5] Axe limité à 40 Nm de long.

Length 30 Nm, Width 14Nm.
Do not exit of the track westbound.
Length of the track limited to 40 Nm

ENR 5.7.2 Axes de ravitaillement type avions d'armes

ENR 5.7.2 AAR tracks for fighter aircrafts

Haute Altitude

High Altitude

Zones de ravitaillement AARA	Volume de la zone FLB AARA volume FLB	Nom du circuit de ravitaillement Name of the AAR track	ARIP (NOM) ARIP (NAME)	ARCP (NOM) ARCP (NAME)	Routes vraies True courses	Points particuliers[1] (NOM) Particular points (NAME)	
TRA 44A	195/UNL FLB 230	VALENTINA[8]	**41°35.00'N - 009°35.00'E** 41°35'00.00"N - 009°35'00.00"E (VALIP)	**42°05.00'N - 009°35.00'E** 42°05'00.00"N - 009°35'00.00"E (VALCP)	360/180	**41°50.00'N - 009°35.00'E** 41°50'00.00"N - 009°35'00.00"E (V1)	
D 5	195/275 FLB 230	NINA	**48°56.63'N - 005°39.05'W** 48°56'37.80"N - 005°39'03.00"W (NINIP)	**49°10.19'N - 004°28.79'W** 49°10'11.40"N - 004°28'47.40"W (NINCP)	073/253	**49°03.50'N - 005°04.00'W** 49°03'30.00"N - 005°04'00.00"W (N1)	**49°17.00'N - 005°10.00'W** 49°17'00.00"N - 005°10'00.00"W (N2)
D 14A **D 14E** **D 15A**	195/275 FLB 230	STACY	**46°55.00'N - 004°12.13'W** 46°55'00.00"N - 004°12'07.80"W (SCYIP)	**46°55.00'N - 003°01.86'W** 46°55'00.00"N - 003°01'51.60"W (SCYCP)	090/270	**46°55.00'N - 003°37.00'W** 46°55'00.00"N - 003°37'00.00"W (SC1)	**47°09.00'N - 003°37.00'W** 47°09'00.00"N - 003°37'00.00"W (SC2)
TRA 24A	195/UNL FLB 230	TIPHAINE	**47°25.00'N - 004°06.00'E** 47°25'00.00"N - 004°06'00.00"E (TIPIP)	**46°57.90'N - 004°24.80'E** 46°57'54.00"N - 004°24'48.00"E (TIPCP)	155/335	**47°11.40'N - 004°15.30'E** 47°11'24.00"N - 004°15'18.00"E (TI1)	
LF-D300A/B **(zone temporaire en experimentation)**	205/265 FLB 230	BARBARA[9]	**46°00.56'N - 001°07.00'W** 46°00'33.60"N - 001°07'00.00"W (BARIP)	**46°04.00'N - 001°50.00'W** 46°04'00.00"N - 001°50'00.00"W (BARCP)	096/276	**46°02.28'N - 001°28.50'W** 46°02'16.80"N - 001°28'30.00"W (B1)	**45°48.51'N - 001°30.08'W** 45°48'30.60"N - 001°30'04.80"W (B2)

Sauf mention en bas de page, les lignes droites de ces circuits font 48 Nm. La distance entre 2 points particuliers est de 14 Nm. C'est la largeur des circuits représentés sur les cartes.

Unless otherwise specified in a footnote, straight lines of the tracks are 48 Nm long. The distance between 2 particular points is 14 Nm. It's the width of the tracks drawn on the maps.

[6] Sous reserve d'accord CRG Sud Ouest

[7] Points pouvant être utilisés lors d'exercices particuliers (FAS notamment).

[8] Branches de 30 Nm, 14 Nm de large.

[9] Branches de 30 Nm, 14 Nm de large (Axe uniquement utilisable durant les créneaux d'activation des LF-D300A/B).

Under RGC South West approval.

Points than can be used for specific trainings.

Length 30 Nm, Width 14Nm.

Length 30 Nm, Width 14Nm (Axis only available during LF-D300A/B activation slots).

Moyenne Altitude — *Medium Altitude*

Zones de ravitaillement AARA	Volume de la zone FLB AARA volume FLB	Nom du circuit de ravitaillement Name of the AAR track	ARIP (NOM) ARIP (NAME)	ARCP (NOM) ARCP (NAME)	Routes vraies True courses	Points particuliers[1] (NOM) Particular points (NAME)	
R 7C	115/195 FLB 150	OCEANE	**46°46.58'N - 001°38.98'E** 46°46'34.80"N - 001°38'58.80"E (OCEIP)	**47°15.42'N - 001°51.07'E** 47°15'25.20"N - 001°51'04.20"E (OCECP)	016/196	**47°01.00'N - 001°45.00'E** 47°01'00.00"N - 001°45'00.00"E (OC)	
R 68A/B/C	115/195 FLB 150	STEPHANIE	**45°28.11'N - 002°15.61'E** 45°28'06.60"N - 002°15'36.60"E (STEIP)	**45°03.87'N - 001°50.48'E** 45°03'52.20"N - 001°50'28.80"E (STECP)	216/036	**45°16.00'N - 002°03.00'E** 45°16'00.00"N - 002°03'00.00"E (ST)	
R 34A1 et A2	065/195 FLB 090	LUCIE	**43°32.98'N - 000°45.73'W** 43°32'58.80"N - 000°45'43.80"W (LUCIP)	**43°38.13'N - 000°04.65'E** 43°38'07.80"N - 000°04'39.00"E (LUCCP)	080/260	**43°35.56'N - 000°24.61'W** 43°35'33.60"N - 000°24'36.60"W (L1)	**43°49.38'N - 000°28.54'W** 43°49'22.80"N - 000°28'27.00"W (L2)
	3000 ft ASML/ 5000 ft AMSL	AMELIE	**43°35.50'N – 000°23.87'W** 43°35'30.00N – 000°45'43.80W (AMEIP)	**43°46.40'N – 000°14.80'E** 43°46'24.00"N – 000°14'48.00"E (AMECP)	068/248	**43°40.95'N - 000°04.45'W** 43°40'57.00"N - 000°04'01.80"W (A1)	**43°54.03'N - 000°12.03'W** 43°54'01.80"N - 000°12'01.80"W (A2)
D 31D	SFC/195 FLB 150	ALOHA	**44°10.23'N - 001°49.65'W** 44°10'13.80"N - 001°49'39.00"W (ALOIP)	**44°39.77'N - 001°42.32'W** 44°39'46.20"N - 001°42'19.20"W (ALOCP)	010/190	**44°25.00'N - 001°46.00'W** 44°25'00.00"N - 001°46'00.00"W (AL)	

Les lignes droites de ces circuits font 30 Nm. La largeur des circuits représentés sur les cartes est de 14 Nm.

Straight lines of the tracks are 30 Nm long.
Tracks are drawn on the maps with a width of 14 Nm.

ENR 5.7.3 Axes de ravitaillement type «heavy»

ENR 5.7.3 AAR tracks for heavy aircrafts

Zones de ravitaillement AARA	Volume de la zone FLB AARA volume FLB	Nom du circuit de ravitaillement Name of the AAR track	ARIP (NOM) ARIP (NAME)	ARCP (NOM) ARCP (NAME)	Routes vraies True courses
TRA 10A TRA 10B	205/265[10] FLB 250	09	**46°23.00'N - 001°31.00'E** 46°23'00.00"N - 001°31'00.00"E (FOX09)	**47°17.00'N - 001°25.00'E** 47°17'00.00"N - 001°25'00.00"E (ROM09)	010
TRA 10A TRA 10B	205/265[10] FLB 250	10	**47°20.00'N - 001°19.00'E** 47°20'00.00"N - 001°19'00.00"E (FOX10)	**46°25.00'N - 001°03.00'E** 46°25'00.00"N - 001°03'00.00"E (ROM10)	190
TRA 34A	195/345 FLB 250	05	**43°20.71'N - 000°38.91'W** 43°20'42.60"N - 000°38'54.60"W (FOX05)	**44°05.86'N - 000°04.32'E** 44°05'51.60"N - 000°04'19.20"E (ROM05)	034
TRA 34A	195/345 FLB 250	06	**44°17.40'N - 000°18.74'W** 44°17'24.00"N - 000°18'44.40"W (FOX06)	**43°32.00'N - 001°01.59'W** 43°32'00.00"N - 001°01'35.40"W (ROM06)	214
D 31	SFC/UNL FLB 250	01B	**45°06.60'N - 002°00.90'W** 45°06'36.00"N - 002°00'54.00"W (FO01B)	**44°02.60'N - 002°16.50'W** 44°02'36.00"N - 002°16'30.00"W (RO01B)	189
D 31	SFC/UNL FLB 250	02B	**43°59.20'N - 001°48.70'W** 43°59'12.00"N - 001°48'42.00"W (FO02B)	**45°03.20'N - 001°33.10'W** 45°03'12.00"N - 001°33'06.00"W (RO02B)	011
D 12GA-GB	195/UNL FLB 250	66	**48°24.00'N - 006°27.00'W** 48°24'00.00"N - 006°27'00.00"W (FOX66)	**47°29.00'N - 006°27.00'W** 47°29'00.00"N - 006°27'00.00"W (ROM66)	180
D 12GA-GB	195/UNL FLB 250	67	**47°29.00'N - 005°57.00'W** 47°29'00.00"N - 005°57'00.00"W (FOX67)	**48°24.00'N - 005°57.00'W** 48°24'00.00"N - 005°57'00.00"W (ROM67)	360
D 54	200/285 FLB 250	03	**42°03.00'N - 007°20.00'E** 42°03'00.00"N - 007°20'00.00"E (FOX03)	**42°03.00'N - 005°50.00'E** 42°03'00.00"N - 005°50'00.00"E (ROM03)	270
D 54	200/285 FLB 250	04	**41°42.00'N - 005°50.00'E** 41°42'00.00"N - 005°50'00.00"E (FOX04)	**41°42.00'N - 007°20.00'E** 41°42'00.00"N - 007°20'00.00"E (ROM04)	090
TRA 44 A/B/C/D	195/UNL[11] FLB 250	07	**41°44.00'N - 009°35.00'E** 41°44'00.00"N - 009°35'00.00"E (FOX07)	**42°32.90'N - 009°01.20'E** 42°32'54.00"N - 009°01'12.00"E (ROM07)	333
TRA 44 A/B/C/D	195/UNL[11] FLB250	08	**42°24.70'N - 008°39.60'E** 42°24'42.00"N - 008°39'36.00"E (FOX08)	**41°35.80'N - 009°13.60'E** 41°35'48.00"N - 009°13'36.00"E (ROM08)	153

[10] L'activation en pré-tactique de la TRA 10B se fait dans la tranche d'altitude FL205/FL265 permettant un ravitaillement au FLB 230 ou 240. Si pour des raisons météorologiques ces niveaux ne sont pas utilisables pour la mission, un processus s'appuyant sur des procédures de notification et de coordination permettra d'utiliser les FLB 250 ou 260 avec une réactivité inférieure à 10mn.

TRA 10B is pre activated between FL205 and FL265 to allow AAR at FLB 230 or 240. If these levels are not workable for meteorological reasons, a process is scheduled with ATC to allow FLB250 or 260 in less than 10 minutes.

[11] Axe non utilisable en cas d'activation de la LF-D54C4

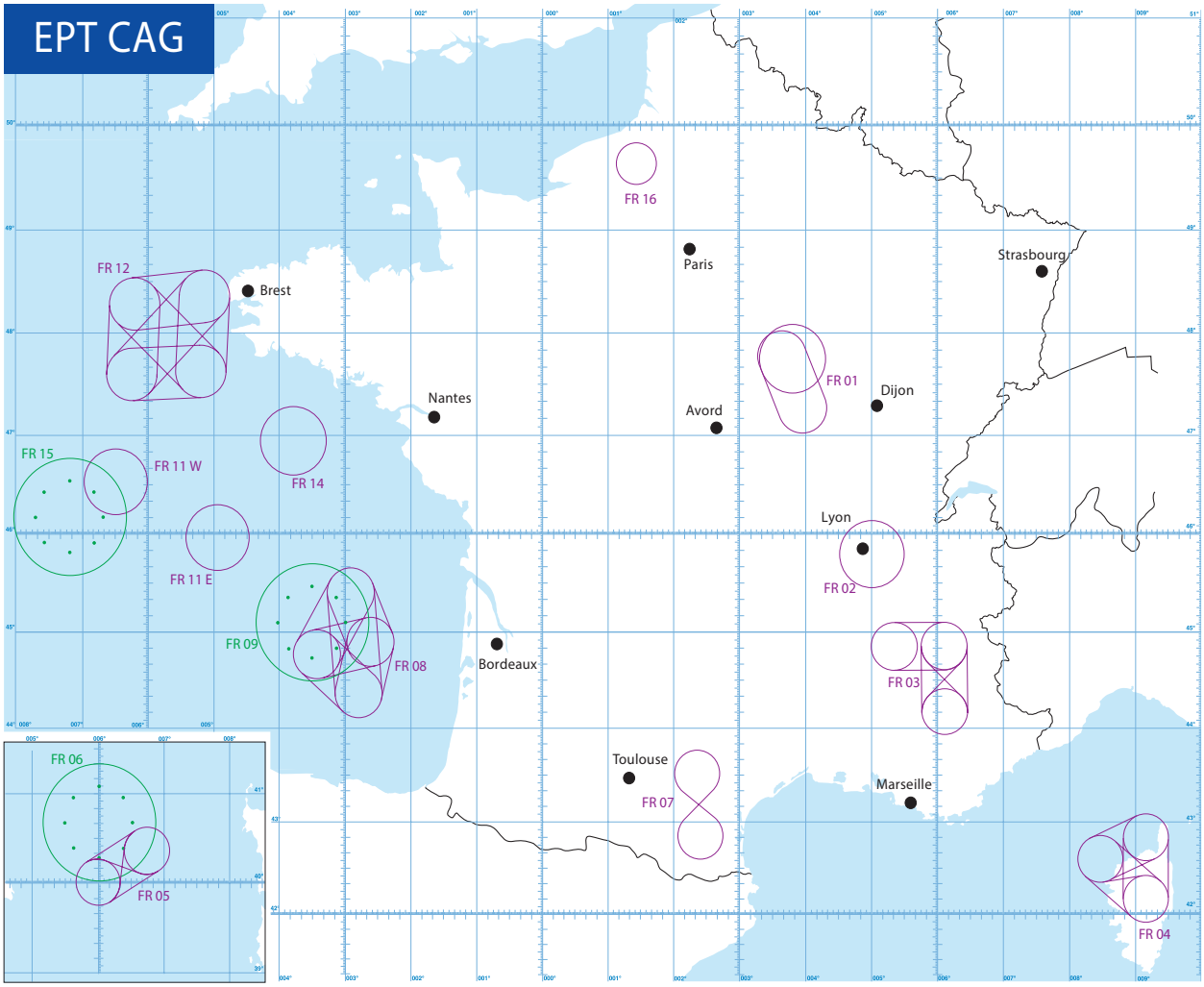
Track not available if LF-D54C4 active

ENR 5.7.4 Circuits "espaces préférentiels de travail" (EPT)

ENR 5.7.4 "Orbit area" (EPT) circuits

EPT CAG

GAT EPT



CRNA concerné DCC/OCCD concernés ***concerned CRNA concerned DCC/ OCCD***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***	
CRNA NORD CRNA SUD EST CRNA OUEST CRNA EST CMCC Reims* CMCC Paris* *Paris ACC* *Marseille ACC* *Brest ACC* *Reims ACC* *CMCC Reims** *CMCC Paris**	FR 01	Foyers / *Center point*: •F1 : N47°46'50.18" - E003°38'19.22" •F2 : N47°16'03.49" - E003°57'15.06" •F3 : N47°45'13.35" - E003°47'35.48" Types de circuit / *Types of pattern* : •FR01H : - Hippodrome sur F1/F2 - Distance F1/F2 : 33 NM - Rayon de virage / *Turn radius*: 15 Nm - Sens/*Direction* : anti-horaire / *anticlockwise* •FR01C : -Circulaire sur / *Circular on* F3 -Rayon / *Radius* : 20 Nm -Sens/*Direction* : anti-horaire / *anticlockwise* Niveau de vol / *Flight level*: FL330	Restrictions d'utilisation : •Pas d'utilisation entre 09h00 et 11h00 UTC (créneau NATS), •Processus CDM en cas de demande d'utilisation pendant les créneaux noirs MPT, US et UJ, •Pas d'utilisation pendant les week-ends ski*, du vendredi 13h00 UTC au lundi 08h00 UTC, •2 créneaux d'utilisation par jour de 3 heures consécutives maximum. Transfert CAM/CAG et CAG/CAM : •Balise CAM/CAG et CAG/CAM : PIMUP, •Passage CAG/CAM sur l'EPT : 10 min avant la fin de l'exercice, le pilote reprécise à nouveau l'organisme avec lequel il souhaite repartir.	*Restrictions for use :* *•No use between 09h00 and 11h00 UTC (NATS slots),* *•CMD process in case of request for use during the black slots MPT, US and UJ* *•No use during ski week-ends* , from Friday 13h00 UTC to Monday 08h00 UTC,* *•2 slots for use per day with a maximum of 3 consecutive hours.* *OAT/GAT and GAT/OAT handover:* *•OAT/GAT and GAT/OAT beacon: PIMUP,* *•Change from GAT to OAT on EPT : 10 min before the end of the exercise, the pilot must confirm which organism he wants to leave with.*
CRNA SUD EST DCC Lyon CRNA NORD *Marseille ACC* *DCC Lyon* *Paris ACC*	FR 02	Foyer / *Center point*: F : N45°48'00" - E 005°00'00" Type de circuit / *Types of pattern*: circulaire / *Circular* Rayon / *Radius* : 20 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol préférentiel / *Preferred flight level*: FL 290	Restrictions d'utilisation : Créneaux horaires d'utilisation : pas de restriction. En cas de situation exceptionnelle, (ex fermeture inopinée d'un centre voisin), l'ouverture d'une des attentes haute altitude (à MEBAK ou BULOL ou ARKOX) pourra après coordination auprès de l'OCCD entrainer la fin de la mission. Points d'entrée préférentiels : MADOT – RUBLO.	*Restrictions for use :* *Slot time for use : no restriction.* *In exceptional circumstances, (ex unexpected neighbor center closure), the opening of a high altitude holding pattern (at MEBAK or BULOL or ARKOX) may after coordination with the OCCD cause the end of the mission.* *Preferred waypoints for entry :* *MADOT – RUBLO.*
CRNA SUD EST DCC Lyon *Marseille ACC* *DCC Lyon*	FR 03	Foyer / *Center point*: •F1 : N 44°51'00" - E 006°06'30" •F2 : N 44°11'00" – E 006°06'50" •F3 : N 44°51'00" – E 005°20'00" Type de circuit / *Types of pattern*: •Hippodromes : - F1/F2 : Distance entre foyers / *Distance between points:* 40 NM - F1/F3 : Distance entre foyers / *Distance between points*:: 33 NM •« Papillon » / "8" : sur F1/F2 ou F1/F3 •Circulaires sur / *Circular around* F1, F2 ou F3 Rayon de virage / Turn radius: 15 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol préférentiel / *Preferred flight level* : FL 300	Restrictions d'utilisation : •Créneaux horaires d'utilisation : pas de restriction, •Pas d'activation entre les foyers F2 /F3. En cas de situation exceptionnelle, (ex fermeture inopinée d'un centre voisin), l'ouverture d'une des attentes haute altitude (à ARKOX ou BODRU) pourra après coordination auprès de l'OCCD entrainer la fin de la mission. Points d'entrée préférentiels : •Circulaire F1 : NEDRU – RETNO •Circulaire F2 : RETNO – LUSOL •Circulaire F3 : KOTIT – KURIR •Hippodrome F1/F2 : NEDRU – KOTIT - LUSOL •Hippodrome F1/F3 : NEDRU – KOTIT – KURIR •« Papillon» F1/F2 : NEDRU - KOTIT - LUSOL	*Restrictions for use :* *•Slot time for use : no restriction ,* *•No activation between F2 /F3 points.* *In exceptional circumstances, (ex unexpected neighbor center closure), the opening of a high altitude holding pattern (at ARKOX or BODRU) may after coordination with the OCCD cause the end of the mission.* *Preferred waypoints for entry :* *•Circular F1 : NEDRU – RETNO* *•Circular F2 : RETNO – LUSOL* *•Circular F3 : KOTIT – KURIR* *•Hippodrome F1/F2 : NEDRU – KOTIT - LUSOL* *•Hippodrome F1/F3 : NEDRU – KOTIT – KURIR* *•« 8» F1/F2 : NEDRU - KOTIT - LUSOL*

CRNA concerné DCC/OCCD concernés ***concerned CRNA concerned DCC/ OCCD***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***	
CRNA SUD EST DCC Lyon *Marseille ACC* *DCC Lyon*	FR 04	Foyer / *Center point* : •F1 : N 42°50'00" – E 009°09'00" •F2 : N 42°36'00" – E 008°28'00" •F3 : N 42°10'00" – E 009°09'00" Types de circuit / *Types of pattern* : •Hippodromes : - F1/F2 : Distance entre foyers / *Distance between points* : 33 NM - F1/F3 : Distance entre foyers / *Distance between points* : 40 NM - F2/F3 : Distance entre foyers / *Distance between points* : 40 NM •«Papillon » / "8" sur F1/F2 ou F1/F3 ou F2/F3 •Circulaires sur / *Circular around* F1, F2 ou F3 Rayon de virage / Turn radius: 15 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol préférentiel / *Preferred flight level* : FL 330	Restrictions d'utilisation : En cas de situation exceptionnelle, (ex fermeture inopinée d'un centre voisin), l'ouverture d'une des attentes haute altitude BTA pourra après coordination auprès de l'OCCD entrainer la fin de la mission. Créneaux horaires d'utilisation : pas de restriction •En cas d'activation des TRA44, aucun EPT de FR04 n'est utilisable à l'exception de l'EPT circulaire basé sur le foyer F2 et en limitant l'activité de la TRA aux volumes des parties A et B. •En cas d'activité de la D54 A ou C, le foyer F2 n'est pas utilisable. •En cas d'activation simultanée des TRA44 et de la D54 A ou C, l'EPT FR04 n'est pas utilisable. •Circuits circulaires non activables simultanément. Points d'entrée préférentiels : •Circulaire : - F1 : SUDAS - F2 : OMEDA – ABRON - F3 : AJO •Hippodrome et «Papillon» : - F1/F2 : SODRI – ABRON - OMEDA - F1/F3 : SUDAS – AJO - F2/F3 : LONSU – SUDAS - AJO	*Restrictions for use :* *In exceptional circumstances, (ex unexpected neighbor center closure), the opening of a high altitude holding pattern BTA may after coordination with the OCCD cause the end of the mission.* *Slot time for use : no restriction* *•If activation of TRA44, no FR04 EPT is used with the exception of the circular EPT based on the point F2 with limitation of the activity of the TRA volumes of parts A and B* *•If activity of D54 A or C, the point F2 is not usable* *•In case of simultaneous activation of TRA 44 and D54 A or C, EPT FR04 is not usable.* *•Not activated circular pattern simultaneously.* *Preferred waypoints for entry :* *•Circular :* *- F1 : SUDAS* *- F2 : OMEDA – ABRON* *- F3 : AJO* *•Hippodrome et «8» :* *- F1/F2 : SODRI – ABRON - OMEDA* *- F1/F3 : SUDAS – AJO* *- F2/F3 : LONSU – SUDAS - AJO*
CRNA SUD EST DCC Lyon *Marseille ACC* *DCC Lyon*	FR 05	Foyer / *Center point* : •F1 : N40°01'00" – E 006°00'00" •F2 : N40°22'30" – E 006°44'00" Distance F1- F2 : 40 Nm Types de circuit / *Types of pattern* : •Hippodrome ou/*or* « Papillon »/ "8": •Circulaire sur / *Circular around* F1 ou F2 Rayon de virage/ Turn radius : 15 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol préférentiel / *Preferred flight level* : FL 290 ou/*or* FL 300	Restrictions d'utilisation : •Créneaux horaires d'utilisation : pas de restriction, •En cas de situation exceptionnelle, (ex fermeture inopinée d'un centre voisin), l'ouverture d'une des attentes haute altitude (à INKIR ou ATGUS) pourra après coordination auprès de l'OCCD entrainer la fin de la mission. •Pas de simultanéité FR05/FR06. Points d'entrée préférentiels : •Circulaire : - F1 : LUNOR - F2 : BALEN, BAVON ou ODAKA •Hippodrome et « Papillon» : LUNOR - BUKID	*Restrictions for use :* *•Slot time for use : no restriction,* *•In exceptional circumstances, (ex unexpected neighbor center closure), the opening of a high altitude holding pattern (at INKIR or ATGUS) may after coordination with the OCCD cause the end of the mission.* *•No simultaneity FR05/FR06.* *Preferred waypoints for entry :* *•Circular :* *- F1 : LUNOR* *- F2 : BALEN, BAVON or ODAKA* *•Hippodrome et « 8» :* *LUNOR - BUKID*

CRNA concerné DCC/OCCD concernés ***concerned CRNA concerned DCC/ OCCD***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***	
CRNA SUD EST *Marseille ACC*	FR 06	Foyer / *Center point*: •F1 : N41°03'00" – E 006°00'00" •F2 : N40°19'00" – E 006°00'00" •F3 : N40°58'00" – E 006°25'00" •F4 : N40°25'00" – E 005°36'00" •F5 : N40°41'00" – E 006°35'00" •F6 : N40°41'00" – E 005°30'00" •F7 : N40°58'00" – E 005°36'00" •F8 : N40°25'00" – E 006°25'00" Type de circuit : particulier E2C *Types of pattern : pre-coordinated E2C* Rayon de virage / *Turn radius*: 7 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol préférentiel / *Preferred flight level* :FL 270	Restrictions d'utilisation : •Créneaux horaires d'utilisation : pas de restriction En cas de situation exceptionnelle, (ex fermeture inopinée d'un centre voisin), l'ouverture d'une des attentes haute altitude (à INKIR ou ATGUS) pourra après coordination auprès de l'OCCD entrainer la fin de la mission. •Pas de simultanéité FR06/FR05 Point d'entrée/sortie : BALEN	*Restrictions for use :* *•Slot time for use : no restriction* *In exceptional circumstances, (ex unexpected neighbor center closure), the opening of a high altitude holding pattern (at INKIR or ATGUS) may after coordination with the OCCD cause the end of the mission.* *•No simultaneity FR06/FR05* *waypoints for entry/exit : BALEN*
CRNA SUD OUEST DCC Marsan et DCC Lyon *Bordeaux ACC DCC Marsan and DCC Lyon*	FR 07	Foyer / *Center point*: •F1 : N43°31'14" - E 002°22'14" •F2 : N42°51'15" - E 002°24'36" Distance F1-F2 : 40 NM Types de circuit et sens / *Types of pattern and direction:* •FR 07D - "Papillon"/ "8" - Sens : virage droite orbite nord (F1) / *Direction : right turn in the north orbit area (F1)* •FR 07G - « Papillon » / "8" - Sens : virage gauche orbite nord (F1) / *Direction : left turn in the north orbit area (F1)* Rayon de virage/ *Turn radius* : 15 Nm Niveau de vol préférentiel / *Preferred flight level* :FL 320	Restrictions d'utilisation : •Pas de restriction horaire, •Changement de sens en tactique après coordination avec le CRNA (préavis de 10 min), •Changement de niveau en tactique après coordination avec le CRNA, avec un préavis de 10 minutes. Autres restrictions : En cas de situation exceptionnelle, (ex fermeture inopinée d'un centre voisin), l'ouverture d'une des attentes haute altitude (à ROCAN) pourra après coordination auprès de l'OCCD entrainer la fin de la mission. •Inactivité de la TRA40, •Inactivité de la R108HW. Point d'entrée/sortie : GAI	*Restrictions for use :* *•No time restriction,* *•Change in direction subject to coordination with ACC (prior notice of 10mn)* *•Change in flight level subject to coordination with ACC (prior notice of 10mn)* *Other restrictions :* *In exceptional circumstances, (ex unexpected neighbor center closure), the opening of a high altitude holding pattern (at ROCAN) may after coordination with the OCCD cause the end of the mission.* *•Inactivity of TRA40,* *•Inactivity of R108HW.* *waypoints for entry/exit : GAI*

CRNA concerné DCC/OCCD concernés ***concerned CRNA concerned DCC/ OCCD***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***
CRNA OUEST DCC Tours *Brest ACC* *DCC Tours*	FR 08	Foyers /*Center points*: •F1: N45°24'38" - W 002°55'32" •F2: N44°54'07" - W 002°37'25" •F3: N44°22'05" - W 002°48'22" •F4: N44°46'24" - W 003°26'12" Types de circuit / *Types of pattern*: •Hippodromes et "Papillon" - F1/F2 : distance entre foyers / *distance between points*: 33NM - F1/F3 : distance entre foyers :/ *distance between points* 63NM - F1/F4 : distance entre foyers / *distance between points*: 44NM - F2/F3 : distance entre foyers / *distance between points*: 33NM - F2/F4 : distance entre foyers/ *distance between points* : 35NM - F3/F4 : distance entre foyers / *distance between points*: 36NM •Circulaire : foyer/*Circular : center point* F4 Rayon de virage /*Turn radius*: 15 Nm Sens / *Direction*: •Hippodromes : anti-horaire/ *anti-clockwise* •"Papillon" : sens définis en tactique après coordination avec le chef de salle du CRNA Ouest *8" : Direction in tactic after coordination with Brest ACC* Niveau de vol/ *Preferred flight level* : •FL demandé : impair entre FL 290 et FL 330 *Requested FL : odd between FL 290 and FL 330* •FL préférentiel : FL 310 *Preferred FL : FL 310*	Restrictions d'utilisation : •Pas de restriction horaire, •Pas de simultanéité FR09/FR08 et FR11E/FR08, •LF-D32 et LF-D33 inactivables sauf si EPT réduit à EPT circulaire sur F4. Point d'entrée : CUDOF *Restrictions for use :* *•No time restriction,* *•No simultaneity FR09/FR08 and FR11E/FR08,* *•LF-D32 and LF-D33 cannot be activated except when only circular EPT is performed around F4* *waypoints for entry : CUDOF*
CRNA OUEST DCC Tours *Brest ACC* *DCC Tours*	FR 09	Foyers /*Center points* : •F1:N45°28'00" – W 003°30'00" •F2:N44°44'00" – W 003°30'00" •F3:N45°21'00" – W 003°08'00" •F4:N44°50'00" – W 003°52'00" •F5:N45°06'00" – W 002°58'00" •F6:N45°06'00" – W 004°00'00" •F7:N45°21'00" – W 003°52'00" •F8:N44°50'00" – W 003°08'00" Type de circuit : particulier E2C *Type of pattern : pre-coordinated E2C* Rayon de virage / *Turn radius*: 15 Nm Sens : horaire ou anti-horaire *Direction : clockwise or anticlockwise* Niveau de vol préférentiel / *Preferred flight level*:FL 250	Restrictions d'utilisation : •Pas de restriction horaire •Pas de simultanéité : - FR08/FR09, - FR11E/FR09. Points d'entrée : CUDOF *Restrictions for use :* *•No time restriction* *•No simultaneity :* *- FR08/FR09,* *- FR11E/FR09.* *waypoints for entry : CUDOF*

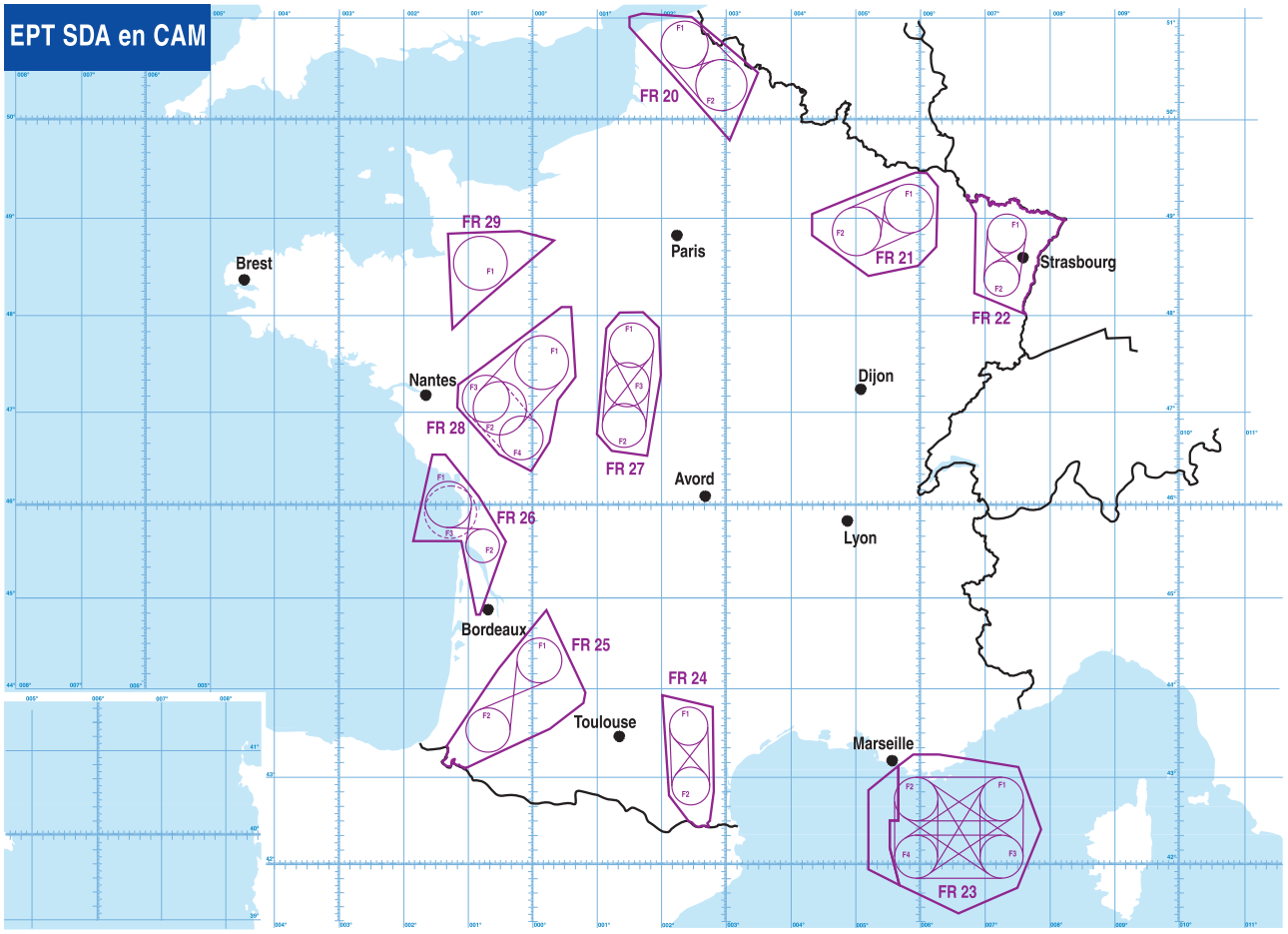
CRNA concerné DCC/OCCD concernés ***concerned CRNA concerned DCC/ OCCD***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***	
CRNA OUEST *Brest ACC*	FR 11E	Foyer / *Center point*: F : N45°57'55" – W 004°56'46" Type de circuit : circulaire *Type of pattern : circular* Rayon / *Radius*: 20 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol : entre FL290 et FL330 *Flight level : between FL290 and FL330*	Restrictions d'utilisation : •FL 290 max. entre 12h00 et 15h00 locales en raison des contraintes de sortie de TRANSAT. •Pas de simultanéité : - FR08/FR11E, - FR09/FR11E, - FR11W/FR11E, - FR14/FR11E, - FR15/FR11E. •Interférences d'activités avec LF-D16A coordonnées et assurées par CECLANT COM Brest. Point d'entrée : RATUF	*Restrictions for use :* *•From 12h00 LOC till 15h00 LOC, FL290 max. due to TRANSAT exit.* *•No simultaneity :* *- FR08/FR11E,* *- FR09/FR11E,* *- FR11W/FR11E,* *- FR14/FR11E,* *- FR15/FR11E.* *•Interaction between EPT activity and LF-D16A is coordinated and managed by CECLANT COM Brest.* *Waypoint of entry : RATUF*
CRNA OUEST *Brest ACC*	FR 11W	Foyer / *Center point*: F : N46°32'10" – W 006°29'32" Type de circuit : circulaire *Type of pattern : circular* Rayon / *Radius* : 20 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol : entre FL290 et FL330 *Flight level : between FL290 and FL330*	Restrictions d'utilisation : •FL 290 max. entre 12h00 et 15h00 locales en raison des contraintes sorties de TRANSAT. •Pas de simultanéité : - FR11E/FR11W, - FR14/FR11W, - FR15/FR11W. Point d'entrée : ITAFI	*Restrictions for use :* *•From 12h00 LOC till 15h00 LOC, FL290 max. due to TRANSAT exit.* *•No simultaneity :* *- FR11E/FR11W,* *- FR14/FR11W,* *- FR15/FR11W* *Waypoint of entry : ITAFI*
CRNA OUEST *Brest ACC*	FR 12	Foyer / *Center point*: •F1 : N48°17'18" – W 006°12'48" •F2 : N48°21'44" – W 005°09'35" •F3 : N47°38'02" – W 005°13'18" •F4 : N47°35'59" – W 006°14'55" Types de circuit / T*ype of pattern*: Hippodromes et «8» •F1/F2 - distance entre foyers / *distance between points*: 42 Nm •F1/F3 - distance entre foyers / *distance between points*: 56 NM •F1/F4 - distance entre foyers / *distance between points*: 41 NM •F2/F3 - distance entre foyers / *distance between points*: 44 NM •F2/F4 - distance entre foyers / *distance between points*: 63 NM •F3/F4 - distance entre foyers / *distance between points*: 41 NM Rayon de virage/ Turn radius: 15 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol : entre FL290 et FL330 *Flight level : between FL290 and FL330*	Restrictions d'utilisation : •Contrainte sortie TRANSAT (12h00/15h00 locales) FL 290 max •Interférences d'activités avec les zones LF-R154, LF-R157 et LF-D16C coordonnées et assurées par CECLANT COM Brest Points d'entrée : TOFLO - ILECO	*Restrictions for use :* *•From 12h00 LOC till 15h00 LOC, FL290 max. due to TRANSAT exit.* *•Interaction between EPT activity and LF-R154, LF-R157 and LF-D16C is coordinated and managed by CECLANT COM Brest.* *Waypoint of entry : TOFLO - ILECO*

CRNA concerné DCC/OCCD concernés ***concerned CRNA concerned DCC/ OCCD***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***	
CRNA OUEST DCC Tours *Brest ACC* *DCC Tours*	FR 14	Foyer / *Center point*: F : N46°56'37" – W 003°47'37" Type de circuit : circulaire *Type of pattern : circular* Rayon / *Radius*: 20 Nm Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol / *Flight level*: •entre/*between* FL 290 et/*and* FL 330 •FL préférentiel :/ *Preferred flight level* FL 290	Restrictions d'utilisation : •Pas de restrictions horaires •Pas de simultanéité FR11E / FR14, FR14/FR11W, •Interférences d'activités avec les zones LF-R13C, LF-D16D et LF-D18D coordonnées et assurées par CECLANT COM Brest. Points d'entrée : ITAFI - RATUF	*Restrictions for use :* *•No time restrictions* *•No simultaneity FR11E / FR14, FR14/FR11W,* *•Interaction between EPT activity and LF-R13C, LF-D16D and LF-D18D is coordinated and managed by CECLANT COM Brest.* *Waypoint of entry : ITAFI - RATUF*
CRNA OUEST DCC Tours *Brest ACC* *DCC Tours*	FR 15	Foyer / *Center point* : •F1:N46°32'00" – W 007°12'45" •F2:N45°48'00" – W 007°12'45" •F3:N46°26'00" – W 006°50'00" •F4:N45°55'00" – W 007°35'00" •F5:N46°10'15" – W 006°40'00" •F6:N46°10'15" – W 007°43'00" •F7 : N45°55'00" – W 006°50'00" •F8 : N46°26'00" – W 007°35'00"' Type de circuit : particulier E2C *Type of pattern : pre-coordinated E2C* Sens / *Direction*: horaire ou anti-horaire / *clockwise or anticlockwise* Niveau de vol préférentiel / *Preferred flight level*: FL 270	Restrictions d'utilisation : •Pas de restrictions horaires, •Pas de simultanéité FR11W / FR15. Point d'entrée : ITAFI	*Restrictions for use :* *•No time restrictions ,* *•No simultaneity FR11W / FR15.* *Waypoint of entry : ITAFI*
CRNA NORD CRNA EST DCC Tours CMCC Reims* CMCC Paris* *Paris ACC* *Reims ACC* *DCC Tours* *CMCC Reims** *CMCC Paris**	FR 16	Foyer / *Center point* : •F:N49°38'21.78"– 001°26'47.56" Type de circuit : circulaire *Type of pattern : circular* Rayon / *Radius*: 13 NM Sens/ *Direction* : anti-horaire/ *anticlockwise* Niveau de vol / *Flight level*: FL 280	Restrictions d'utilisation : •Plage d'utilisation limitée à 2 heures 30 aux horaires suivants : - été : 12h00 – 14h30 UTC - hiver : 13h00 – 15h30 UTC. •Pas de simultanéité FR20/FR16 Point d'entrée/Intégration CAM/ CAG : ROU Plan de vol (ex.) Départ : LFOA Route : DCT NEV DCT AVLON/ FL280 UM976 KOPOR STAY1/0200 INPAX UL612 RESMI UM720 KOTAP DCT KUSEK/FL190 DCT NEV	*Restrictions for use :* *•Operating hours :* *- summer : 12h00 – 14h30 UTC* *- winter : 13h00 – 15h30 UTC.* *•No simultaneity FR20/FR16* *Waypoint of entry/ OAT/GAT entering : ROU* *Flight plan (ex.)* *Départure : LFOA* *Track : DCT NEV DCT AVLON/ FL280* *UM976 KOPOR STAY1/0200* *INPAX UL612 RESMI UM720* *KOTAP DCT KUSEK/FL190 DCT NEV*

* Pour la durée de reprise des fonctions DCC par les OCCD PARIS et REIMS.
** When DCC function is performed by OCCD Paris and Reims.*

EPT CAM

OAT EPT



CRNA concerné DCC concerné ***concerned CRNA concerned DCC***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Enveloppe** ***Area***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***	
CRNA EST CRNA NORD CMCC Paris CMCC Reims *Reims ACC* *Paris ACC* *CMCC Paris* *CMCC Reims*	FR 20	N51°00' - E002°35' N50°27' – 003°27' N49°46'30" – E003°00'30" N50°54 – E001°27' N51°00' – E001°27' N51°02' – E001°39'	F1 : N50°44' – E002°18.0' Circulaires / *Circular*: - F1 : rayon/*radius* 14 Nm	Niveau de vol pré coordonné E3 : FL290 – E2 : FL230 Intégration : Arrivée : CAG-CAM / NURMO Départ : CAM-CAG / CMB Pas de simultanéité FR 20 / FR16	*pre-coordinated flight level* *E3 : FL290 – E2 : FL230* *entering :* *arrival : GAT-OAT / NURMO* *Départure : OAT-GAT / CMB* *No simultaneity FR 20 / FR16*
CRNA EST *Reims ACC*	FR 21	TRA 200A	F1 : N49°05' – E005°48.0' F2 : N48°51' – E004°59.0' Circulaires / *Circular*: - F1/F2 (rayon/ *radius* : 15 Nm) Hippodrome et "8"	Provenance : DIK/DIJ : CAG-CAM / EPL RBT : CAG-CAM / LUVAL Toutes destinations : CAM-CAG / EPL Jusqu'à 2 EPT actifs simultanément	*Arrival from :* *DIK/DIJ : GAT-OAT / EPL* *RBT : GAT-OAT / LUVAL* *All destinations :* *OAT-GAT / EPL* *Up to 2 simultaneously active EPT*
CRNA EST *Reims ACC*	FR 22	TRA 22A	F1 : N48°50' – E007°20.0' F2 : N48°22' – E007°15.0' Circulaires/ *Circular* : - F1: rayon/ *radius* 12 Nm - F2 rayon/ *radius* : 11Nm Hippodrome et «8»	Provenance : DIK : CAG-CAM / GTQ DJL/RBT : CAG-CAM / RESMI Toutes destinations : CAM-CAG / POGOL Jusqu'à 2 EPT actifs simultanément	*Arrival from :* *DIK : GAT-OAT / GTQ* *DJL/RBT : GAT-OAT / RESMI* *All destinations :* *OAT-GAT / POGOL* *Up to 2 simultaneously active EPT*
CRNA SUD EST DCC Lyon *Marseille ACC* *DCC Lyon*	FR 23	D54	F1 : N42°40' – E007°15.0' F2 : N42°40' – E005°55.0' F3 : N42°00' – E007°15.0' F4 : N42°00' – E005°55.0' Circulaires / *Circular* : - F1/F2/F3/F4 (rayon/ *radius* : 15 Nm) Hippodromes et "8" : tous foyers/*all points*	Gestion et demande de réservation conformément à IP ZONEX CECMED L'utilisation F2 est conforme aux termes définis dans la LoA CCMAR MED/CRNA-SE. L'association de F3 et F4 nécessite une coordination particulière avec 15 jours de préavis et l'acceptation de CECMED Jusqu'à 2 EPT actifs simultanément	*Reservation request and management must comply with IP ZONEX CECMED* *Use of F2 complies with the terms defined in LoA CCMAR MED / Marseille ACC.* *The simultaneous use of F3 and F4 requires a specific coordination with a 15 days prior notice and the agreement of CECMED* *Up to 2 simultaneously active EPT*

CRNA concerné DCC concerné ***concerned CRNA concerned DCC***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Enveloppe** ***Area***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***	
CRNA SUD EST CRNA SUD OUEST DCC Marsan *Marseille ACC* *Bordeaux ACC* *DCC Marsan*	FR 24	TRA 40 Sud	F1 : N43°30' – E002°22.0' F2 : N42°49' – E002°24.0' Circulaires / *Circular*: - F1/F2 (rayon / *radius* 13Nm) Hippodromes et "8"	Jusqu'à 2 EPT actifs simultanément	*Up to 2 simultaneously active EPT*
CRNA SUD OUEST DCC Marsan *Bordeaux ACC* *DCC Marsan*	FR 25	TRA 34	F1 : N44°15' – E000°03.0' F2 : N43°28' – W000°45.0' - F1 : rayon / *raduis* 14 Nm - F2 : rayon / *raduis* 15 Nm Hippodrome et "8"	Jusqu'à 2 EPT actifs simultanément	*Up to 2 simultaneously active EPT*
CRNA OUEST CRNA SUD OUEST DCC Marsan *Brest ACC* *Bordeaux ACC* *DCC Marsan*	FR 26	LF R61H	F1 : N45°58' – W001°22.0' F2 : N45°31' – W000°50.0' F3 : N45°53' – W001°20.0' Circulaires / *Circular* : -F1 : rayon / *radius* 15 Nm -F2 : rayon / *radius* 11Nm -F3 : rayon / *radius* 17 Nm Hippodrome et "8" - F1/F2	Jusqu'à 2 EPT actifs simultanément	*Up to 2 simultaneously active EPT*
CRNA OUEST CRNA SUD OUEST DCC Tours *Brest ACC* *Bordeaux ACC* *DCC Tours*	FR 27	TRA 10 C1 TRA 10 C2 TRA 10 C3	F1 : N47°40' – E001°29.0' F2 : N46°49' – E001°22.0' F3 : N47°15' – E001°25' Circulaires / *Circular* : - F1/F2 (rayon / *radius* 14 Nm) - F3 (rayon / *radius* 14 Nm) Hippodrome et "8"	Dans le cas du circuit en hippodrome : virage à droite préférentiel sur l'orbite sud (sens horaire)	*In case of hippodrome : preferential right turn on South orbit (clockwise)*

CRNA concerné DCC concerné ***concerned CRNA concerned DCC***	**N° de l'EPT** ***N° of l'EPT***	**Enveloppe** ***Area***	**Foyers/types** ***Center point/types***	**Observations** ***Remarks***	
CRNA OUEST CRNA SUD OUEST DCC Tours *Brest ACC* *Bordeaux ACC* *DCC Tours*	FR 28	TRA 9	F1 : N47°29' – E000°05.0' F2 : N47°00' – W000°34.0' F1 : N47°06' – W000°47.0' F2 : N46°41' – W000°14.0 Circulaires / *Circular*: -F1/F2 (rayon / *radius* 17Nm) -F3 : rayon / *radius* 15 Nm -F4 : rayon / *radius* 14 Nm Hippodrome et "8" -F1/F2 -F3/F4	Jusqu'à 2 EPT actifs simultanément	*Up to 2 simultaneously active EPT*
CRNA OUEST DCC Tours *Brest ACC* *DCC Tours*	FR 29	TRA 8B	F : N48°31' – W000°52.0' Circulaire / *Circular* : -F : rayon / *radius* 16 Nm	Jusqu'à 2 EPT actifs simultanément	*Up to 2 simultaneously active EPT*

Cas particuliers de l'EPT FR 20:

Les EPT CAM sont inscrit dans une zone réservée. Toutefois, l'utilisation du FR20, bien qu'inclus dans la CBA1, impacte certaines routes aériennes. Ainsi, lors de la programmation de l'EPT FR20, le CDPGE Athis-Mons adresse un message d'information de cette programmation au CRNA Est, au CRNA Nord, à la composante civile de la CNGE Athis-Mons, au CDC Cinq Mars la Pile, au CMCC Paris, au CMCC Reims et à l'unité SDA.

Special cases EPT FR 20:

OAT EPT are included in a reserved area. However, the use of the FR20, although included in the CBA1, impacts on certain airways. When programming EPT FR20, the CDPGE Athis-Mons addresses an information message of this programming at Reims ACC, Paris ACC, the civilian component of the CNGE Athis-Mons, CDC Cinq Mars la Pile, CMCC Paris, Reims CMCC and the SDA unit.

ENR 5.8 Dangers particuliers

Des dangers particuliers peuvent être signalés par les usagers de la Défense.
Ils sont représentés sur la carte 1/500 000 DIRCAM par le symbole ▲

Le tableau ci-dessous répertorie la position géographique et la nature des dangers particuliers.

ENR 5.8 Specific hazards

Specific hazards may be reported by Defense users.
They are shown on the 1:500,000 map DIRCAM by symbol ▲

The table below lists the position and the nature of the particular hazards.

NOM	LATITUDE	LONGITUDE	Nature du danger / *Nature of danger*
ANCENIS	47°21'04.00''N	001°12'51.00''W	Ligne électrique HT traversant une vallée *valley high-voltage power line*
CHARTREUSE	43°14'00.00''N	006°24'30.00''E	Point haut (470m) *High point (470m)*
BIJOUX	43°49'31.00''N	005°22'04.00''E	Ligne électrique BT traversant une vallée *valley lower-voltage power line*
LE CASTELLET	43°55'53.00''N	005°57'55.00''E	Ligne électrique MT traversant une vallée *valley medium-voltage power line*
VALLEE DU GAVE DE PAU	42°55'49.00''N	000°02'46.00''W	Ligne électrique HT traversant une vallée dont le câble de garde culmine à 930' AGL *High-voltage power line crossing a valley whose guard cable culminates at 930' AGL*

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PUBLICATIONS MILITAIRES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE

MILITARY AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATIONS

MILAIP

MANUEL D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

MILITARY AERONAUTICAL INFORMATION MANUAL

MIAM

DSAÉ
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ
AÉRONAUTIQUE D'ÉTAT

3ème PARTIE / *3rd PART*

AÉRODROMES (AD) / *AERODROMES (AD)*

AD 1
Aérodromes / Hélistations
Introduction

Aerodromes / Heliports
Introduction

AD 1.1 Aérodrome de déroutement en Région Aérienne SUD en dehors des heures normales d'ouverture

Les navigateurs aériens MIL qui désirent disposer d'un AD de déroutement sur le territoire de la Région Aérienne SUD en dehors des heures normales d'ouverture, doivent choisir l'AD de BORDEAUX Mérignac, ouvert H 24, dans toute la mesure du possible.

Du vendredi soir au lundi matin et les jours fériés, les opérations de chargement et de déchargement ne sont assurées qu'après une demande adressée aux OPS de la BA 106 (par message ou TEL. 76267) avant 1100 HOR HIV et 1000 HOR ETE le vendredi ou le dernier jour ouvrable.

AD 1.1 Diversion aerodrome in the SOUTHERN Air Command outside normal working hours

Insofar as possible, MIL airmen wishing to use a diversion AD on the SOUTHERN Air Command territory, outside normal working hours, must choose the BORDEAUX Mérignac AD, open 24 H.

From Friday evening to Monday morning and on holidays, the loading and unloading operations are ensured only after sending a request to the OPS of BA 106 (by message or by calling 76267) before 1100 hours (winter) and 1000 hours (summer) on Friday or on the last working day.

AD 1.2 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, et plan neige
Rescue, aircraft fire fighting and snow alert services

AD 1.2.1 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie
Rescue and aircraft fire fighting services

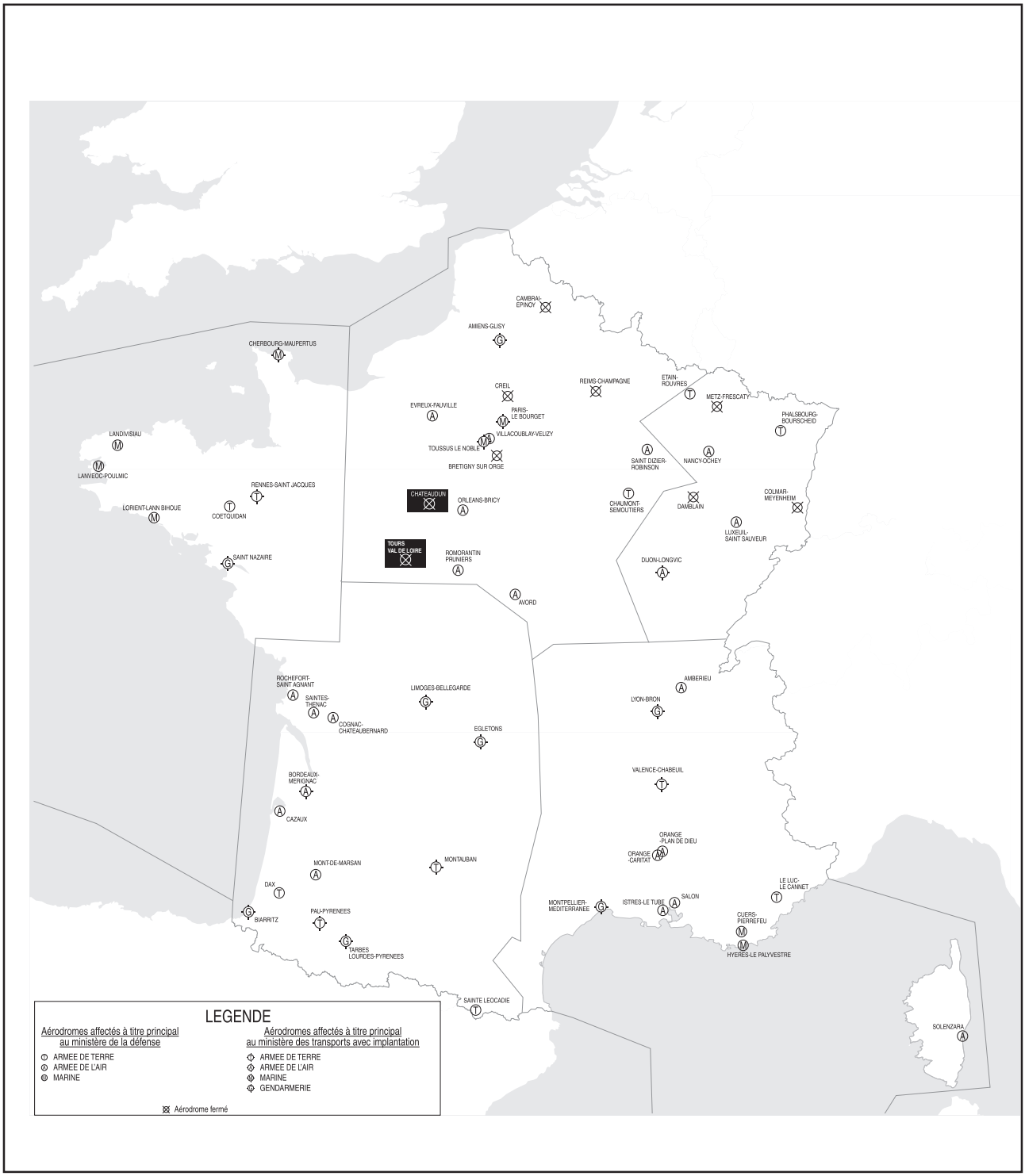
Voir AIP France AD 1.2.1 / *See AIP France AD 1.2.1*

AD 1.2.2 Plan neige
Snow alert

Liste des aérodromes affectés à la défense, dotés de terminal RSFTA et émettant des SNOWTAM :
List of aerodromes assigned to defence, equipped with RSFTA terminal and broadcasting SNOWTAMs:

AMBERIEU
BORDEAUX
CAZAUX
COGNAC
HYERES
ISTRES
LANDIVISIAU
LANVEOC
LORIENT
ORLEANS
TOULON
TOURS
VILLACOUBLAY

AD 1.3
Carte des Aérodromes / *Aerodrome chart*



AD 2 Liste des Aérodromes / *Aerodrome list*

A	
AMBERIEU	LFXA
AVORD	LFOA
B	
BORDEAUX MERIGNAC	LFBD
C	
CAZAUX	LFBC
COETQUIDAN	LFXQ
COGNAC CHATEAUBERNARD	LFBG
CUERS PIERREFEU	LFTF
D	
DAX SEYRESSE	LFBY
E	
ETAIN ROUVRES	LFQE
EVREUX FAUVILLE	LFOE
H	
HYERES LE PALYVESTRE	LFTH
I	
ISTRES LE TUBE	LFMI
L	
LANDIVISIAU	LFRJ
LANVEOC POULMIC	LFRL
LE LUC LE CANNET	LFMC
LORIENT LANN BIHOUE	LFRH
LUXEUIL SAINT SAUVEUR	LFSX

M	
MONT DE MARSAN	LFBM
N	
NANCY OCHEY	LFSO
O	
ORANGE CARITAT	LFMO
ORANGE Plan de Dieu	LFPR
ORLEANS BRICY	LFOJ
P	
PHALSBOURG BOURSCHEID	LFQP
R	
ROMORANTIN PRUNIERS	LFYR
S	
SAINT DIZIER ROBINSON	LFSI
SAINTE LEOCADIE	LFYS
SAINTES THENAC	LFXB
SALON	LFMY
SOLENZARA	LFKS
V	
VILLACOUBLAY VELIZY	LFPV

(Heures : ETE - 1HR) / *(Timetable: SUM - 1HR)*

LFXA - AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / *Aerodrome location indicator - name*

LFXA – AMBERIEU

LFXA - AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP) coordinates*	45°58'47" N 005°20'16" E	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	Repère d'identification circulaire	*Circular identification mark*
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance frome (city)*	1,5 NM NW AMBERIEU (01-AIN)	
3	Altitude de référence de l'AD (ft) / *AD reference elevation (ft)*	812 ft	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*	22.9 °C	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid undulation (GUND)*	NIL	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	3° E	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual change*		
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	Armée de l'Air	*Air Force*
	Adresse / *Adress*	Affectataire principal : BA 278 Av. du Colonel Chambonnet 01508 AMBERIEU EN BUGEY Cedex	*Main assigning entity:* *BA 278* *Av. du Colonel Chambonnet* *01508 AMBERIEU EN BUGEY* *Cedex*
	Téléphone / *Telephone*	☎ : 04.74.34.38.60 - 864.278.3960	☎ *: 04.74.34.38.60*
	FAX	NIL	
	Adresse électronique / *Email*	ba278.opc@intradef.gouv.fr	
	SFA	LFXAZPZX (Tributaire de LYON : LFLL)	*LFXAZPZX (dependent on LYON: LFLL)*
	Site WEB / *Website*	-	
7	Types de trafic autorisés / *Type of traffic authorized*	VFR (VFR de nuit non agréé)	*VFR (VFR by night not qualified)*
8	Observations / *Remarks*	04.74.34.39.08 - 864.278.3908 (Salle de service militaire) 06.09.06.84.82 (ACB)	*04.74.34.39.08 - 864.278.3908* *(Military service room)* *06.09.06.84.82 (ACB)*

LFXA - AD 2.3 Heures de fonctionnement / *Operational hours*

1	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	HOR ATS	*ATS HOR*
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	NIL	
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	HOR ATS	*ATS HOR*
4	Bureau de piste AIS : BIA/BRIA / *AIS briefing office : BIA/BRIA*	HOR ATS BRIA de rattachement BORDEAUX	*ATS HOR* *BRIA briefing office:* *BORDEAUX*
5	Bureau de piste ATS : BDP / *ATS briefing office: BDP*	NIL	
6	Bureau de piste MET / *MET briefing office*	NIL	
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	Activation TWR annoncée par NOTAM	*TWR activation announced by NOTAM*
8	Avitaillement / *Fueling*	NIL	
9	Assistance en escale / *Ground assistance*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	NIL	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	

12	Observations / *Remarks*	Contact obligatoire TEL pour PPR : salle de service militaire : 04.74.34.39.08	Contact mandatory by TEL for PPR: military service room : 04.74.34.39.08

LFXA - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	NIL	
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	NIL	
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	Espace disponible : OUI pour MIL seulement - Chauffage : NON Dimensions des portes : 28m x 6m	Space available: YES for MIL only - Heating: NO Door dimensions: 28m x 6m
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	Nature des réparations : NON Changement moteur : NON Pièces rechange : NON	Type of repairs: NO Engine replacement: NO Spare parts: NO
7	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXA - AD 2.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	Hébergement limité pour MIL seulement	Limited lodging for MIL only
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	Hôtels (80 chambres environ)	Hotels (about 80 rooms)
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	Restauration pour MIL seulement	Food service for MIL only
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	Nombreux restaurants	Numerous restaurants
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	AD : Cars MIL selon HOR de travail Ville : Taxis	AD : MIL buses per working HOR City : Taxis
4	Services médicaux / Medical facilities	AD : Infirmerie, ambulances, permanence médicale pendant les activités aériennes Ville : Hôpitaux à 30 km	AD : Health care unit, ambulances, medical service during flying activity. City : Hospitals at 30 km
5	Services postaux et bancaires à l'aérodrome / *Bank and Post office at the aerodrome*	NIL	
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby Bank and Post offices*	-	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	AD : NIL Ville : NIL	AD : NIL City : NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXA - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / *Aerodrome category*	OACI : 1	
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	NIL	
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	NIL	
4	Observations / *Remark*	Plan de secours établi avec préfecture.	Contingency plan prepared with the prefecture.

LFXA - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Observations / *Remarks*	Utilisable en toute saisons. Pas de service de déneigement : restriction en cas de neige ou verglas.	Available in all seasons.. No snow removal service: restrictions in case of snowfall or glazed frost.

LFXA - AD 2.8 Aires de trafic, voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron designation, surface and strength*	PRKG face hangar : 4000 m² Parking : 18/R/B/W/T	*PRKG opposite hangar: 4000 m²* *Parking : 18/R/B/W/T*
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / TWY designation, width, surface and strength	TWY A : 15m Macadam 18/R/B/W/T TWY B : 15m Macadam 18/R/B/W/T	
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	Seuil RWY 01L 20 t/RSI	*RWY threshold 01L 20 t/RSI*
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	NIL	
5	Position des points de vérification INS / *Position of INS verification points*	NIL	
6	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXA - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	NIL	
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	Bande axiale	*Axial strip*
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *RWY marking and lighting*	01L/19R : bande axiale – marque de seuil – NR de RWY QFU. 01R/19L : balisage d'angles et latéraux – pyramides blanches et rouges/ blanches – balises entrée RWY gazonnée	*01L/19R: axial strip – threshold mark – QFU RWY NR.* *01R/19L: corner and border marking – white and red/ white cones – markers at grass RWY entrance.*
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *TWY marking and lighting*	-	
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *Stop bars (if required)*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXA - AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*								
N° obstacle (désignation / *Obstacle No. (designation)*	Type / *Type*		Position / *Position*		Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*		Observations / *Remarks*
a	b		c		d	e		f
-	Tour de Saint Denis - 20 (340)	*Saint Denis tower - 20 (340)*	3000 m à partir du THR QDR181	*3000 m from THR QDR181*	1115 ft	Balisage diurne et lumineux, jour et nuit	*Daylight marking and day and night lighting*	
-	Clocher église - 20 (280)	*Church bell tower - 20 (280)*	2000 m à partir du THR QDR150	*2000 m from THR QDR150*	919 ft	-		
-	Antenne radio	*Radio antenna*	45°58'32.30"N 005°20'09.00"E		H/ellipsoïde : 1034 ft	-		
-	Antenne radio	*Radio antenna*	45°58'32.07"N 005°20'08.82"E		H/ellipsoïde : 1027 ft	-		
-	Antenne radio	*Radio antenna*	45°58'31.23"N 005°20'12.81"E		H/ellipsoïde : 1080 ft	-		
-	Antenne radio	*Radio antenna*	45°58'31.22"N 005°20'12.53"E		H/ellipsoïde : 1080 ft	-		
-	TWR		45°58'32.36" N 005°21'20.09" E		827 ft	-		

LFXA - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'AD / *Meteorological centre associated to AD*	NIL
2	Heures de service / *Hours of service*	NIL
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	NIL
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	NIL
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*	NIL
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*	NIL
4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Type of landing forecast*	NIL
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*	NIL
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Briefing / consultation provided*	NIL
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s). dans cette documentation / *Flight documentation / languages used*	NIL
7	Cartes et autres informations affichés ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information available for briefing and consultation*	NIL
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	NIL
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	NIL
10	Renseignements supplémentaires / Additional information	NIL

LFXA - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes / *Runway physical characteristics*

RWY ID	Relèvement Vrai (1/100 deg) / *True Bearing (1/100 deg)*	Dimensions des RWY (m) L x l / *RWY dimensions (m) L x W*	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / *Strenght of pavement (PCN and related data) of the RWYs and SWYs*	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants / *Type of surface of each RWY and corresponding SWYs*	Coordonnées THR / GUND (DTHR / GUND) / T*HR / GUND coordinates (DTHR / GUND)*	Altitude THR (classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et max TDZ (précision) / *THR altitude and max TDZ (precision)*
1	2	3	4.1	4.2	5	6.1	6.2
01L	007,53°	1993 X 30	PCN : 40/F/A/W/T THR : 12/R/C/W/T	Macadam Béton / *Concrete*	45°58'45.70" N 005°19'35.33" E	840 ft	NIL
19R	187,53°		PCN : 40/F/A/W/T THR : 12/R/C/W/T	Macadam Béton / *Concrete*	45°59'49.71" N 005°19'47.49" E (45°59'43.21" N 005°19'46.26" E)	777 ft (785 ft)	NIL
01R	014,95°	800 X 100	5 t/RSI	Herbe / Grass	45°58'38.87" N 005°20'05.68" E	823 ft	NIL
19L	195,00°		5 t/RSI	Herbe / Grass	45°59'03.9" N 005°20'15.3" E (45°58'59.87" N 005°20'13.68" E)	820 ft (812 ft)	NIL

RWY ID	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %	Dimensions SWY (m) / *SWY dimensions* L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande / *Strip dimensions* (m) L x l	Zone dégagée d'obstacles / *Obstacle cleared area* (OFZ)	Observations / *Remarks*
1	7	8	9	10	11	12
01L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
19R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
01R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
19L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

LFXA - AD 2.13 Distances déclarées / *Declared distances*

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6
01L	1993	1993	1993	1993	NIL
19R	1993	1993	1993	1791	SDE = 202 m
01R	800	800	800	800	NIL
19L	800	800	800	670	SDE = 130 m

LFXA - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID	Balisage lumineux d'approche / *Approach lighting system*			THR	VASIS Angle (MEHT)	PAPI Côté / Angle *Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type	Longueur / *Length*	Intensité / *Intensity*				
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
01L	LIH	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
19R	LIH	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
01R	LIH	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
19L	LIH	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

RWY ID	Balisage axial / *Axial lighting*				Balisage latéral / *Lateral lighting*			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
NIL	NIL				NIL			

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY / *RWY end lighting*	Balisage SWY / *SWY lighting*		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

LFXA - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	NIL	
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Characteristics of ABN/IBN lights*	NIL	
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operational hours of ABN/IBN lights*	NIL	
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	45°58'45.084"N 005°19'51.795"E : Manche à air	*45°58'45.084"N 005°19'51.795"E : Wind sock*
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicator*	45°58'44"N 005°19'51.836"E : Aire à signaux – double croix – haltères – parachute – Té	*45°58'44"N 005°19'51.836"E : Signal area – double cross – dumb-bell signals – parachute – Tee*
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	NIL	
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Secondary power unit*	NIL	
	Délai de commutation / *Switch-over time*	NIL	
5	Observations / *Remarks*	Repère circulaire au nom de l'aérodrome.	*Circular mark with aerodrome name*

LFXA - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	NIL
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	-
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	NIL
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	NIL

4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	NIL
5	Distances déclarées / *Declared distances*	-
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL

LFXA - AD 2.17 Espaces ATS (CTR) / *ATS airspace (CTR)*

1	Nom / *Designation*	NIL	
	Limites latérales / *Lateral limits*	NIL	
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	NIL	
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	NIL	
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	SAINT EXUPERY APPROCHE	*SAINT EXUPERY APPROACH*
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	NIL	
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude (ft)*	4600 ft	
6	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXA - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne / *Ats radiocommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call-sign*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*		Observations / *Remarks*
1	2	3	4		5
TWR	AMBERIEU AMBERIEU AMBERIEU	122.100 MHz 243.000 MHz 257.800 MHz	HOR ATS HOR ATS HOR ATS	ATS HOR ATS HOR ATS HOR	Veille assurée en cas d'activation de la TWR annoncée par NOTAM. / *Monitoring ensured in case of TWR activation announced by NOTAM*
AUTO INFO	AMBERIEU	129.755 MHz			
CLUB	AMBERIEU	129.750 MHz			

LFXA - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (au pied) / *DME elevation At summit (at base)*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	-

LFXA - AD 2.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

Auto-information obligatoire	*Auto-information mandatory*

LFXA - AD 2.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

NIL

LFXA - AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

TWR : Fréquence à contacter si activation de la TWR par NOTAM : 122.1 MHz. / *Frequency to contact if TWR activated by NOTAM: 122.1 MHz.*

LFXA - AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

Conditions d'utilisation de l'AD	***Conditions of use***
Piste 01L/19R autorisée aux ACFT à réacteur du ministère des Armées ou autres ministères sur accord exploitant défense et PN MNM 72h.	*Runway 01L/19R authorized to jet ACFT of ministry of the Armed Forces or others ministries on defense operator agreement with PN MNM 72h.*
AD interdit aux ACFT sans radio. Inutilisable hors RWY et TWY Activité ULM classe 1 à 6 réservée aux ULM basés. Fermeture aire de mouvement revêtue JEU 0400-1200 pour ballayage, dérogation possible avec préavis pour aéronefs basés sur accord exploitant défense. RWY 01L/19R atterrissage déconseillé aux aéronefs agressifs de type A400M et C sous peine de dégrader rapidement et définitivement la couche de roulement. Présence d'un terrain sommaire QFU 011°-191° à l'EST de la piste revêtue. Réservée ACFT défense. Activation signalée par publication NOTAM.	*AD prohibited to ACFT not equipped with radio.* *Unavailable outside runway or TWY.* *ULM activity class 1 to 6 reserved to home-based ULMs.* *Paved movement area closed to THU from 0400-1200 for sweeping, possible derogation with prior notice for based ACFT with agreement of defense operator.* *RWY 01L / 19R landing not recommended for aggressive aircraft type A400M and C under penalty of derating quickly and definitely the wearing course.* *Presence of a summary plot QFU 011°-191° east of the paved track. Reserved ACFT defense.* *Activation reported by NOTAM publication.*
Dangers à la navigation aérienne	***Hazards to air navigation***
Présence d'un obstacle de type clôture dans la trouée de décollage 01R (hauteur 2,5m / 16 m de l'extrémité de piste) R258 : zone réglementée tir sol/sol, SFC - 3500ft AMSL. RWY 01L/19R revêtue et voies de circulation A et B : Accotements non stabilisés inutilisables. Risque d'enneigement : se renseigner par téléphone sur la disponibilité terrain	*Presence of an obstacle type fence in the take-off climb surface 01R (height : 2.5m / 16 m far end runway).* *R258 : restricted area ground/ground shooting, SFC - 3500ft AMSL.* *RWY 01L / 19R paved and taxiways A and B:* *Unstable shoulders that cannot be used.* *Snow cover : inquire by phone about the airfield availability*
Procédures et consignes particulières	***Procedures and particular order***
Accès parking militaire soumis à PPR de l'exploitant défense, largeur portail 29,7 m - accès limité aux aéronefs d'envergure inférieure à 20,4 m avec roulage de précaution - hauteur 2,5 m	*Military parking access subject to defense operator PPR, portal width 29.7 m - limited access to aircraft with wingspan less than 20.4 m with precautionary taxiing - height 2.5 m*
Accès parking civil soumis à l'autorisation d'accès du club aéronautique de 24H, largeur portail 13,7 m - accès limité aux aux aéronefs d'envergure inférieure à 5,4 m avec roulage de précaution - hauteur 2,4 m	*Civilian parking access subject to Bugey flying club authorization after request with a minimum notice of 24h, portal width 13.7 m - limited access to aircraft with wingspan less than 5.4 m with precautionary taxiing - height 2.4 m*
Aucun stationnement autorisé en dehors des parkings. Les ACFT non basés se limiteront à 2 tours de piste consécutifs	*No authorized parking outside parking lane* *Non-based aircraft limited to 2 consecutive runway laps*
Activités particulières	***Particular activities***
PJE (NR 422) : SR-SS. Activité réelle connue de Lyon APP. Autres HOR et au-dessus du FL 085, sont annoncés par NOTAM. Vol radiocommandés selon protocole. AEM (NR 9585) : SFC-700ft ASFC - 1500 AMSL 0700-1800	*PJE (NR422) : SR - SS* *Real activity known by Lyon APP* *Others HOR and above FL 085 are annouced by NOTAM* *Radio controlled flights according to protocol* *AEM (NR 9585) : SFC - 700ft ASFC SFC - 1500 AMSL* *0700-1800*

LFXA - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes / *Manuals in which charts are published*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart ICAO*	A VUE France - VAC
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	-
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	-
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	-
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	-
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	-
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	-
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	-

LFXA - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Certification of aerodrome runways*

QFU	Décision d'homologation / *Certification decision*	Catégories d'exploitation / *Operation categories*	Restrictions / Dérogations *Restrictions / Waivers*
-	-	-	-

(Heures : ÉTÉ - 1HR)

LFBD - AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / Aerodrome location indicator - name

LFBD – BORDEAUX MERIGNAC

LFBD - AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP) coordinates*	44°49'43" N – 000°42'55" W	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	Intersection pistes en béton	*Intersection of concrete runways*
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance from (city)*	10 km W BORDEAUX (33 - GIRONDE)	
3	Altitude de référence de l'AD (ft) / *AD reference elevation (ft)*	166 ft	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*	25.6 °C	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	152 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1°E	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / Annual change	-	
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	SA-ADBM	
	Adresse / *Address*	Affectataire principal : Aéroport de Bordeaux CIDEX 40 33700 MERIGNAC Affectataire secondaire : BA 106 avenue de l'Argonne CS 70 037 33693 Mérignac Cedex	*Main assigning entity:* *Aéroport de Bordeaux* *CIDEX 40* *33700 MERIGNAC* *Secondary assigning entity:* *BA 106* *avenue de l'Argonne* *CS 70 037* *33693 Mérignac Cedex*
	Téléphone	05.56.34.50.10 (H24)	*05.33.89.70.00*
	FAX	05.56.34.54.06	-
	Adresse électronique / *email*	SITA : BODAPXH	-
	SFA	-	
	Site WEB / *Website*	-	
7	Types de trafic autorisés / *Type of traffic authorized*	IFR/VFR/CAM	
8	Observations / *Remarks*	Bureau opérations BA 106 : 05.33.89.81.05 ba106-gaa-bob.marqueur.fct@intradef.gouv.fr	

LFBD - AD 2.3 Heures de fonctionnement

1	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	H 24	
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	H 24	
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	MIL : CMA (centre médical des Armées) durant HO BA106 CIV : H24	*MIL: CMA (medical center of Armies) during BA106 working hours* *CIV: H24*
4	Bureau de piste AIS / *AIS reporting office*: BIA/BRIA	H 24	
5	Bureau de piste ATS / *ATS reporting office*: BDP	H 24	
6	Bureau de piste MET / *MET briefing office*	0500-2200	
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	H 24	
8	Avitaillement / *Fueling*	MIL : 0800-1800 et sur demande après 1800 CIV : 0400-2200 HN : astreinte sous 1HR après ATT et uniquement si DEP avant 0400. Station AVGAS ESSO EXXON MOBIL au PRKG L : O/R HOR ESSO	*MIL: 0800-1800 and O/R after 1800* *CIV: 0400-2200* *HN : standby-by duty within 1HR after ATT and only if DEP before 0400.* *Station AVGAS ESSO EXXON MOBIL in PRKG L: O/R HOR ESSO*
9	Assistance en escale / *Ground assistance*	H 24	

10	Sûreté / *Safety*	MIL : H24 CIV : Passagers/PNT/PNC : H24 - Bagages : 0330-2000.HN PN 1HR à SA-ADBM.	MIL: H24 CIV: Passengers/PNT/PNC: H24 - Luggage: 0330-2000.HN PN 1HR at SA-ADBM.
11	Dégivrage / De-icing	H 24	
12	Observations / *Remarks*	05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 (BRIA) 05.57.92.65.40 (Douanes) - 05.56.13.32.00 (Police)	05.57.92.60.84 - FAX: 05.57.92.83.34 (BRIA) 05.57.92.65.40 (Customs) - 05.56.13.32.00 (Police)

LFBD - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	Installations modernes de manutention	Modern handling installations
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	F34	
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	F34 : 1 X 30 m3 - 20m3/h. 2 x 15 m3 - 60 m3/h	
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	Oui	Yes
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	Toutes réparations et révisions d'ACFT et d'HEL. Changement de moteurs. Pièces de rechange	All ACFT and HEL repairs and overhauls Replacement of engines. Spare parts
7	Observations / *Remarks*	-	

LFBD - AD 2.5 Services aux passagers / Passenger facilities

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	MIL : Hébergement possible sur BA 106 avec préavis	MIL : Lodging possible on BA 106 with former notice
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	CIV : Hôtels à Mérignac ou Bordeaux	CIV : Hotels at Mérignac or Bordeaux
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	MIL : Restauration possible sur BA 106 avec préavis CIV : Restaurants sur l'aéroport	MIL : Meals possible on BA 106 with former notice CIV : Restaurants at airport
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	CIV : Restaurants à Mérignac ou Bordeaux	CIV : Restaurants at Mérignac or Bordeaux
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	MIL : Sur demande auprès de l'OPC ou du bureau OPS base CIV :Taxis, lignes de bus, véhicules de location, car navette vers SNCF et centre ville	MIL : On request to the OPC or OPS base office CIV : Taxis, bus lines, car rental, shuttle bus to railway station and to city centre
4	Services médicaux / *Medical facilities*	MIL : CMA de la BA 106 CIV : Infirmerie	MIL : CMA of BA 106 CIV : Health care unit
5	Services bancaires et postaux à l'aérodrome / *Banking and postal facilities at the aerodrome*	MIL : Nil CIV : dans l'aérogare	MIL : Nil CIV : in air terminal
	Services bancaires et postaux à proximité / *Nearby banking and postal facilities*	-	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	À Bordeaux	At Bordeaux
7	Observations / *Remarks*	-	

LFBD - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / Aerodrome category	OACI : 8 OTAN : 8	ICAO: 8 NATO: 8
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	-	
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	Non disponible	Not available

4	Observations / *Remarks*	Plan de secours établi avec la préfecture. Modulation niveau SSLIA : Du 1er mai au 30 septembre : niveau 8 : 0330-1530 niveau 7 : 1530-0330, maintien du niveau 8 sur préavis de 30min MNM avant 1530. Du 1er octobre au 30 avril : niveau 8 : 0430-1630 niveau 7 : 1630-2300, maintien du niveau 8 sur préavis de 30 min MNM avant 1630. niveau 5 : 2300-0430, maintien du niveau 7 sur préavis de 30 min MNM avant 2300. Préavis au PCAIR : 05 56 34 50 10.	*Contingency plan prepared with the prefecture.* *Modulation level SSLIA :* *From 1st may to 30 september :* *level 8 : 0330-1530* *level 7 : 1530-0330, with keeping level 8 with 30min notice MNM before 1530.* *From 1st october to 30 april :* *level 8 : 0430-1630* *level 7 : 1630-2300, with keeping level 8 with 30min notice MNM before 1630.* *level 5 : 2300-0430, with keepink level 7 with 30min notice MNM before 2300.* *Notice to the PCAIR : 05 56 34 50 10*

LFBD - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	4 lames biaises, 2 épandeurs déverglaçant liquide, 1 épandeur déverglaçant solide, 1 balayeuse.	*4 angle blades,* *2 ice-removing fluid spreaders,* *1 ice-removing solid spreader,* *1 sweeper.*
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	1 – piste 05/23 et sa voie de circulation 2 – aire de trafic 3 – piste 11/29 et sa voie de circulation	*1 – runway 05/23 and its taxiway* *2 – traffic area* *3 – runway 11/29 and its taxiway*
3	Observations / *Remarks*	État de l'aire de manœuvre diffusé par SNOWTAM. L'utilisation des moyens propres à l'Armée de l'Air est subordonnée à l'accord de l'autorité militaire	*Condition of movements area broadcast by SNOWTAM.* *Use of facilities specific to the Air Force is subject to permission by the military authority*

LFBD - AD 2.8 Aires de trafic, voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic /	MIL : Escale aérienne militaire – béton – 19/R/C/W/T Voir carte PCN PRKG BA106 CIV : A : béton de ciment sauf postes de stationnement A11 à A13 : enrobé - 70/F/B/W/U et 70/R/B/W/U B, C, D, F : béton de ciment - 70/R/B/W/U Usines aéronautiques : enrobé - 70/F/B/W/U L, K, aviation générale : enrobé - 26/F/C/W/U	*MIL : Military stop-over – concrete – 19/R/C/W/T* *CIV : A: cement concrete except for parking stations A11 to A13:* *coated - 70/F/B/W/U and 70/R/B/W/U* *B, C, D, F : cement concrete - 70/R/B/W/U* *Aeronautic plants : coated - 70/F/B/W/U* *L, K, general aviation : coated - 26/F/C/W/U*
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation /	MIL : Sur BA 106 : M1 : 15m - enrobé - 51/F/C/W/T M2 : 15m - enrobé - 42/F/C/W/T CIV : 22,50 m – toutes voies : enrobé sauf M : béton A, B, P1, P2, P3, P4, P5, P6, C, D, S1 à S4, F, G : 70 F/B/W/U	*MIL: On BA 106 :* *M1 : 15 m - coated - 51/F/C/W/T* *M2 : 15 m - coated - 42/F/C/W/T* *CIV : 22.50 m – all RWY, TWY and ramps: coated except for M: concrete* *A, B, P1, P2, P3, P4, P5, P6, C, D, S1 to S4, F, G : 70 F/B/W/U*
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres /	Non disponible	*Not available*
4	Situation des points de vérification VOR /	Voir AIP FRANCE	*See AIP FRANCE*
5	Position des points de vérification INS /	Voir AIP FRANCE	*See AIP FRANCE*

6	Observations / *Remarks*	Alt moyenne des aires de stationnement : 48 m (157 ft) Portail T1 (entrée M2) : clôture hauteur 2.50m à 22.10m de l'axe du TWY Portail T2 (face PC Base) : clôture hauteur 2.50 à 24m de l'axe du TWY Portail T3 (virage parkings) : clôture hauteur 2.50m à 20.6m au sud de l'axe du TWY et à 27.1m au nord du TWY Portail T6 (entrée M1) : clôture hauteur 2.50m à 25m de l'axe du TWY Vitesse de roulage : 50 Km/h	Average elevation of parking areas: 48 m (157 ft) Portal T1 (entry M2) : fence height 2.50m to 22.10m from TWY axis Portal T2 (in front of Base PC) : fence height 2.50m to 24m from TWY axis Portal T3 (turn purking) : fence height 2.50m to 20.6m south of TWY axis and to 27.1m north of TWY axis Portal T6 (entry M1): fence height 2.50m to 25m from TWY axis Taxiing speed: 50 Km/h

LFBD - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	Nil	
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	Balisage diurne	Daylighting
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*	-	
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *RWY marking and lighting*	Voir LFBD § AD 2.14	See LFBD § AD 2.14
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *TWY marking and lighting*	Voir LFBD § AD 2.15	See LFBD § AD 2.15
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *Stop bars (if required)*	Commandables : TWY A, U. Permanentes : TWY B, D, S4, C, M, RWY 11/29	Controllable : TWY A, U. Permanent : TWY B, D, S4, C, M, RWY 11/29
4	Observations / *Remarks*	Panneaux de distance restante RWY 05/23.	RWY remaining distance panels 05/23

LFBD - AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*					
N° d'obstacle (désignation) / *Obstacle No. (designation)*	Type /	Position	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	**b**	**c**	**d**	**e**	**f**
Voir carte AD / *See AD chart*					

LFBD - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / *Meteorological centre associated to AD*	BORDEAUX Centre Régional	BORDEAUX Regional Center
2	Heures de service / *Hours of service* See AD § 2.3-6	Voir AD § 2.3-6	
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	TOULOUSE BLAGNAC	
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	BORDEAUX	
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*	30	
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*	06 - 12 -18 - 24	

4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Type of landing forecast*	TREND	
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*	H24	
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Briefing / consultation provided*	P-T-D	
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s) dans cette documentation / *Flight documentation / languages used*	C-PL Français	C-PL French
7	Cartes et autres informations affichés ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information available for briefing and consultation*	AD WARNING METAR AUTO	
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	AEROWEB PRO	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	-	
10	Renseignements supplémentaires / *Additional information (limitation of services, etc..)*	MET IFR : 05.57.29.12.79	

LFBD - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes / *Runway physical characteristics*

RWY ID	Relèvement Vrai / *True Bearing* (1/100 deg)	Dimensions des RWY / *RWY dimensions* (m) L x l	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / *Resistance of pavement (PCN and related data) of RWYs and corresponding SWYs*	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants / *Type of surface of each RWY and corresponding SWYs*	Coordonnées / *Coordinates* THR / GUND (DTHR / GUND)	Altitude THR (classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et Max TDZ (précision) / *THR altitude and Max TDZ (accuracy)*
1	2	3	4.1	4.2	5	6.1	6.2
05	045,45°	3100 X 45	64 F/C/W/T	Macadam	44°49'08.77" N 000°43'44.34" W	160	-
23	225,47°	3100 X 45	64 F/C/W/T	Macadam	44°50'19.30" N 000°42'03.60" W	151	-
11	106,40°	2415 X 45	53 F/C/W/T	Macadam	44°49'53.64" N 000°43'45.27" W	153	-
29	286,43°	2415 X 45	53 F/C/W/T	Macadam	44°49'31.48" N 000°41'59.64" W	160	-

RWY ID	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %	Dimensions SWY / *SWY dimensions* (m) L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande / *Strip dimensions* (m) L x l	Zone dégagée d'obstacles / *Obstacle cleared area* (OFZ)	Observations / *Remarks*	
1	7	8	9	10	11	12	
05	NIL	NIL	400	NIL	05	Seuil des pistes en béton	Threshold of concrete runways
23	NIL	NIL	400	NIL	23		
11	NIL	NIL	400	NIL	11		
29	NIL	NIL	160	NIL	29		

LFBD - AD 2.13 Distances déclarées / *Declared distances*

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*	
1	2	3	4	5	6	
05*	3100	3500	3100	3100	TORA - ASDA : réduits à 2700m TODA : réduits à 3100m sauf gros porteurs sur autorisation ATC à demander à la mise en route.	TORA - ASDA: reduced to 2700m TODA: reduced to 3100m except for wide-body aircraft on ATC permission, to be requested at start-up.
23	3100	3500	3100	3100		
11	2365	2765	2365	2415		
29	2415	2575	2415	2415		

LFBD - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID	Balisage lumineux d'approche / *Approach lighting*			THR	VASIS Angle (MEHT)	PAPI Côté / Angle / *Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type	Longueur / *Length*	Intensité / *Intensity*				
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
05	NIL	NIL	LIH	Vert / Green	Nil	Gauche / 3.4 ° Left / 3.4 ° (66 ft)	NIL
23	CAT 2	900 m	LIH	Vert / Green	Nil	Gauche / 3.0 ° Left / 3.4 ° (58 ft)	900 m
11	NIL	NIL	LIH	Vert / Green	Nil	Gauche / 3.3 ° Left / 3.4 ° (62 ft)	NIL
29	NIL	NIL	LIH	Vert / Green	Nil	Gauche / 3.0 ° Left / 3.4 ° (58 ft)	NIL

RWY ID	Balisage axial / *Axial lighting*				Balisage latéral / *Lateral lighting*			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
05	3100 m	15 m	OACI / ICAO	HI	3100 m	60 m	W	HI/BI
23	3100 m	15 m	OACI / ICAO	HI	3100 m	60 m	W	HI/BI
11	-	-	-	-	2415 m	50 m	W	HI/BI
29	-	-	-	-	2415 m	50 m	W	HI/BI

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY / *RWY end lighting*	Balisage SWY / *SWY lighting*		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
05	Rouge / Red	NIL	Rouge / Red	NIL
23	Rouge / Red	NIL	NIL	Barres de flanc BI / LI wing bars
11	Rouge / Red	NIL	Rouge / Red	NIL
29	Rouge / Red	NIL	Rouge / Red	NIL

LFBD - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN / IBN / *Position of ABN / IBN lights*	Nil	
	Caractéristiques des feux ABN / IBN / *Characteristics of ABN / IBN lights*	-	
	Heures de fonctionnement des feux ABN / IBN / *Operational hours of ABN / IBN lights*	-	
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	Nil	
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicator*	-	
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY A, B, C, D, M, M1, M2, P1, P2, P3, P4, P5, P6, S1, S2, S3, S4, F, G, L1,U.	
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	TWY A, C, P1, P2, P3, P4, P5, S3, W1, W3 entrées-sorties : E1, E2, E4	TWY A, C, P1, P2, P3, P4, P5, S3, W1, W3 entries-exits: E1, E2, E4
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Secondary power unit*	Alimentation électrique auxiliaire conforme OACI. Conforme à la réglementation nationale.	ICAO compliant auxiliary electrical power supply Compliant with national regulations
	Délai de commutation / *Switch-over time*	-	
5	Observations / *Remarks*	-	

LFBD - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	Description : sur instructions TWR	*Description: per TWR instructions*
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	-	
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	-	
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	-	
4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	-	
5	Distances déclarées / *Declared distances*	-	
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	-	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFBD - AD 2.17 Espaces aériens ATS (CTR) / *ATS areas (CTR)*

1	Nom / *Name*	CTR	
	Limites latérales / *Lateral limits*	voir AIP France	*see AIP FRANCE*
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	2000 ft AMSL SFC	
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of air space*	D	
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	Aquitaine approche Mérignac tour	
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	Français / Anglais	*French - English*
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude*	5000 ft	
6	Observations / *Remarks*	H24	

LFBD - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call-sign*		Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Observations / *Remarks*	
1	2		3	4	5	
FIS	AQUITAINE INFORMATION	AQUITAINE INFORMATION	120.575 MHz	HO		
APP	AQUITAINE APPROCHE	AQUITAINE APPROACH	119.275 MHz	H 24	Secteur BE	*Sector BE*
			126.730 MHz		Fréquence supplétive Sur instruction CTL	*Backup frequency Upon CTL instruction*
			129.875 MHz		Secteur BW	*Sector BW*
APP	MERIGNAC APPROCHE	MERIGNAC APPROACH	121.200 MHz	H 24	Sur instruction CTL	*Upon CTL instruction*
TWR	MERIGNAC SOL	MERIGNAC GROUND	121.730 MHz	H 24	Sur instruction CTL	*Upon CTL instruction*
			121.900 MHz		NIL	
	MERIGNAC TOUR	MERIGNAC TOWER	118.300 MHz	H 24	NIL	
VDF	MERIGNAC GONIO	MERIGNAC DF	118.300 MHz	H 24	NIL	
			119.275 MHz		NIL	
			120.575 MHz		NIL	
			121.200 MHz		NIL	
			121.500 MHz		NIL	
			126.730 MHz		NIL	
			129.875 MHz		NIL	

CEV	BORDEAUX ESSAIS	BORDEAUX TESTS	122.900 MHz	H 24	Fréquence d'information	Information frequency
ATIS	MERIGNAC INFORMATION		131.150 MHz	H 24	NIL	
BOB BA 106	MERIGNAC OPERATIONS		142.800 MHz 122.100 Mhz	H24	Pour rens. MET, besoin d'escale, en cas de déroutement, d'EVASAN ou transport VIP. Contact radio 15 min avant ATT pour ACFT non basé à destination Zone MIL ou demandant assistance escale aérienne MIL.	For MET info, need for ground handling, in case of diversion, EVASAN or VIP transport. Radio contact 15 min before LDG for ACFT not based at MIL Zone destination or requesting MIL ground handling assistance.

LFBD - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *HOR*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (Au pied) / *DME altitude At summit (At base)*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
VOR-DME	BMC	113.750 MHz (Ch 84Y)	H 24	44°49'37.00" N 000°43'16.00" W	210 ft	-
LOC 23	BD	110.300 MHz	H 24	44°48'53.75" N 000°44'05.76 " W	160 ft	227°/660m THR 05
GP 23		335.000 MHz	H 24	44°50'16.15" N 000°42'17.78" W	152 ft	254°/326m THR 23
DME 23		Ch 40X	H 24	44°50'16.14" N 000°42'17.78" W	207 ft	254°/326m THR 23
LOC 29	BEI	111.150 MHz	H 24	44°49'56.31" N 000°43'58.24" W	160 ft	287°/297m THR 11
GP 29		331.550 MHz	H 24	44°49'30.78" N 000°42'13.96" W	158 ft	267°/316m THR 29
DME 29		Ch 48Y	H 24	44°49'30.78" N 000°42'13.96" W	214 ft	267°/316m THR 29

LFBD - AD 2.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

Interdit aux aéronefs non munis de radio. De nuit, entre 2100 et 0500, l'emploi de la piste 23 est obligatoire sauf si l'état de la piste rend son utilisation impossible. Contact radio obligatoire 3 min avant d'entrer dans CTR/D et TMA/D. Pour aéronefs MIL ARR avec l'APP. Tout ACFT à destination de la base aérienne 106 est soumis à accord du Groupement d'Appui à l'Activité G2A 1A.106 (LFBDYXYX) 24 h avant HEA et avant 1200 loc les veilles de WE et JF. Le NR PPR doit figurer en case 18 du PLN en précisant AST souhaitée. Afin d'éviter toute confusion indiquer en case 18 du PLN la zone PRKG souhaitée : civile, usine ou base aérienne. Utilisation FATO hélicoptères : - de jour, à tous les hélicoptères à destination du parking MIL; - de nuit, à tous les hélicoptères basés ou ayant déjà reconnu la zone de jour. Piste 11/29 non utilisable par quadriréacteurs de CAT C et D dont la voie des réacteurs extérieurs est supérieure à 31 m. Piste 11/29 limitée aux ACFT respectant le PCN de 53 F/C/W/U. Tout ACFT dépassant ce tonnage devra faire l'objet d'une autorisation de contrôle pour être traité sur la piste 05/23. Vols de planeurs et d'ULM interdits dans la CTR. Assistance obligatoire : Pour tous les vols commerciaux et pour tous les vols aviation générale (IFR et VFR). Société d'assistance : Air Assistance Bordeaux. : 05 56 34 67 64 – FAX : 05 56 34 67 65 – SITA : BODKKXH.	*Prohibited to aircraft not equipped with radio.* *During night, between 2100 and 0500, use of runway 23 is mandatory unless the runway condition renders its use impossible.* *Radio contact mandatory 3 min before entering CTR/D and TMA/D.* *For MIL aircraft, ARR with APP.* *Any ACFT towards Air Force Base 106 is subject to permission of the Activity Support Group G2A 1A-106 (LFBDYXYX) 24 h before HEA and before 1200 loc on the eves of WE and holidays. The PPR NR must be entered in box 18 of the PLN by stating the desired AST. To avoid confusion, indicate the desired PRKG area in box 18 of the PLN: civil, plant or air base.* *Using FATO helicopters :* *- during the daytime, for all helicopters bound for MIL parking;* *- at night, for all based helicopters or having already recognized the area on day.* *Runway 11/29 not available by CAT C and D quadrijet aircraft whose outer jet span is greater than 31 m.* *Runway 11/29 limited to ACFT complying with PCN of 53 F/C/W/U. Any ACFT exceeding this tonnage should ask for permission from the control to be treated on runway 05/23.* *Gliders and ULMs prohibited in the CTR.* *Assistance mandatory: For all commercial aircraft and for all general aviation flights (IFR and VFR).* *Assistance company: Air Assistance Bordeaux. : 05 56 34 67 64 – FAX: 05 56 34 67 65 – SITA: BODKKXH.*

LFBD - AD 2.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

Survol de l'agglomération bordelaise à éviter. Piste 23 : montée dans l'axe, début de virage à 3 NM BMC. Piste 05 : montée dans l'axe jusqu'à BD, exceptés : . départs vers Royan : début de virage à 2.5 NM BMC, . départs réservés ACFT CAT.A : début de virage à 500ft AAL. Piste 29 : montée dans l'axe, début de virage à 500ft AAL. Piste 11 : montée dans l'axe, début de virage à 500ft AAL.	*Fly-over of Bordeaux community area to be avoided.* *Runway 23 : climb straight, start turn at 3 NM BMC.* *Runway 05 : climb straight up to BD,* *except for: . departures to Royan : start turn at 2.5 NM BMC,* *. departures reserved for CAT.A ACFT : start turn at 500ft AAL.* *Runway 29 : climb straight, start turn at 500ft AAL.* *Runway 11 : climb straight, start turn at 500ft AAL.*

LFBD - AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

Le QFU 23 est préférentiel jusqu'à un vent arrière de 5 kt. Piste 05/23 utilisée jusqu'à une composante de vent traversier de 15Kt. Vols d'entraînement et/ou de qualification en circuit : Cette typologie comprend les entraînements répétitifs aux procédures d'approche aux instruments ou les tours de piste à vue successifs. Dans le cadre du respect de l'environnement, les vols en circuit sont interdits sauf autorisation particulière obtenue après demande motivée faite 48 h à l'avance auprès du directeur de l'aéroport. Conditions imposées aux vols autorisées : - Créneaux possibles : Lun/Ven : 0800 à 2000 locales ; Sam/Dim/JF : interdit. - Les vols autorisés : • suivront les procédures particulières spécifiées par l'organisme de contrôle avec notamment l'application impérative des procédures anti-bruit lors de la remise de gaz ; • utiliseront prioritairement la piste 23 (QFU23). Seuls les appareils de catégorie A et B pourront utiliser la piste 29 (QFU29).	*QFU 23 is preferred up to a tail wind of 5 kt.* *Runway 05/23 used up to a side wind component of 15Kt..* *Training and/or qualification flights in circuit:* *This type includes repetitive trainings in instrument approach procedures or successive visual runway laps. As part of environment safety, the flights in circuit are prohibited except special permission is obtained after a motivated request made 48 h in advance to the airport manager.* *Conditions imposed for authorised flights:* *- Slots possible: Mon/Fri: 0800 to 2000 local; Sat/Sun/Hol: prohibited.* *- Authorised flights:* • *will follow special procedures specified by the control organism with, in particular, mandatory application of noise abatement procedures during lift off;* • *will use runway 23 on priority (QFU23). Only category A and B aircraft can use runway 29 (QFU29).*

LFBD - AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC: Aérodrome équipé d'un radar primaire et secondaire	*TRAFFIC MONITORING EQUIPMENT:* *Aerodrome equipped with a primary and secondary radar*

LFBD - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes / *Manuals in which charts are published*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart ICAO*	MIAC1-MIAC4-AVUE-AVUEH-IAC-VAC-VACHélistations
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	MIAC1 - AVUE - IAC - VAC
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	MIAC1 - AVUE - IAC - VAC
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach)*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	MIAC1 - ARR/DEP
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / Standard instrument departure chart - ICAO	MIAC1 - ARR/DEP
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	MIAC1 - ARR/DEP
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	MIAC1 - ARR/DEP
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	-
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	MIAC1 - IAC
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	MIAC1-MIAC4-AVUE-AVUEH-IAC-VAC-VACHélistations
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	-

LFBD - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Qualification of aerodrome runways*

QFU	Décision d'homologation / *Qualification decision*	Catégories d'exploitation / *Operation categories*	Restrictions / Dérogations / *Restrictions / Waivers*
-	-	-	-

(Heures : ETE - 1HR) / *(Timetable: SUM - 1HR)*

LFJA - AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / *Aerodrome location indicator - name*

LFJA – CHAUMONT

LFJA - AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP) coordinates*	48°05'30" N 005°03'00" E	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	Repère d'identification circulaire	*Circular identification mark*
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance frome (city)*	6 kms ouest de Chaumont (52-HAUTE MARNE)	
3	Altitude de référence de l'AD (ft) / *AD reference elevation (ft)*	1004 ft	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*		
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid undulation (GUND)*	-	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	3° E	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual change*	-	
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	Armée de Terre	*Ground Force*
	Adresse / *Adress*	Affectataire principal 61ieme Régiment d'artillerie Quartier Général d'Abouville BP 82086 52903 Chaumont Cedex Civil : AGACS (Association de gestion de l'aérodrome de Chaumont Semoutiers) 52000 Chaumont	*Main assigning entity:* *61ieme Régiment d'artillerie* *Quartier Général d'Abouville* *BP 82086* *52903 Chaumont Cedex* *Civil : AGACS* *(Association de gestion de l'aérodrome de Chaumont Semoutiers)* *52000 Chaumont*
	Téléphone / *Telephone*	☎ : 03.25.35.96.05-06.71.28.66.07	☎ *: 03.25.35.96.05-06.71.28.66.07*
	FAX	Civil : 03.25.35.06.15	
	Adresse électronique / *Email*	Mil : 61ra.dv.fct@intradef.gouv.fr Civil : aerodrome-chaumont@orange.fr	
	SFA	NIL	
	Site WEB / *Website*	-	
7	Types de trafic autorisés / *Type of traffic authorized*	VFR (VFR de nuit non agréé)	*VFR (VFR by night not qualified)*
8	Observations / *Remarks*	Officier de permanence : 03.25.35.96.58 ACB : 03.25.03.05.92	*Duty Officer :* *03.25.35.96.58* *ACB : 03.25.03.05.92*

LFJA - AD 2.3 Heures de fonctionnement / *Operational hours*

1	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	LUN-JEU 0700-1630 VEN 0700-1100	*MON-THU 0700-1630* *FRI 0700-1100*
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	NIL	
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	NIL	
4	Bureau de piste AIS : BIA/BRIA / *AIS briefing office : BIA/BRIA*	BRIA de rattachement LE BOURGET	*BRIA briefing office:* *LE BOURGET*
5	Bureau de piste ATS : BDP / *ATS briefing office: BDP*	NIL	
6	Bureau de piste MET / *MET briefing office*	NIL	
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	NIL	
8	Avitaillement / *Fueling*	NIL	
9	Assistance en escale / *Ground assistance*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	NIL	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	

12	Observations / *Remarks*	PPR obligatoire à demander auprès des OPS 61 RA pour les ACFT non basés CIV et MIL PRKG soumis à autorisation des OPS 61 RA	*PPR mandatory for non home based CIV and MIL ACFT. Contact OPS 61 RA* *PRKG ACFT authorization by OPS 61 RA*

LFJA - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	NIL	
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	NIL	
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	Possible avec accord AGACS	*Possible with AGACS agreement*
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	NIL	

LFJA - AD 2.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	NIL	
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	Chaumont 7 kms	*Chaumont 7 kms*
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	NIL	
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	Chaumont 7 kms	*Chaumont 7 kms*
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	NIL	
4	Services médicaux / Medical facilities	NIL	
5	Services postaux et bancaires à l'aérodrome / *Bank and Post office at the aerodrome*	NIL	
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby Bank and Post offices*	Chaumont 7 kms	*Chaumont 7 kms*
6	Office de tourisme / *Tourist office*	AD : NIL Ville : CHAUMONT	*AD : NIL* *City : CHAUMONT*
7	Observations / *Remarks*		

LFJA - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / *Aerodrome category*	OACI : 3B	
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	NIL	
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	NIL	
4	Observations / *Remark*	Plan dd'urgence aéroportuaire établi avec la préfécture	*Airport Emergency Plan established with the prefecture.*

LFJA - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Observations / *Remarks*	Utilisable en toute saisons. Pas de service de déneigement : restriction en cas de neige ou verglas.	*Available in all seasons..* *No snow removal service: restrictions in case of snowfall or glazed frost.*

LFJA - AD 2.8 Aires de trafic, voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron designation, surface and strength*	Macadam	*Macadam*
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / TWY designation, width, surface and strength	TWY (22.5 m) : 39 F/B/W/T Bretelles B,C et E (14 m) : 39 F/B/W/T	*TWY (22.5 m) : 39 F/B/W/T* *By-pass TWY B,C et E (14 m) :* *39 F/B/W/T*
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	48°05'36''N - 005°02'41''E 945 ft	
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	NIL	
5	Position des points de vérification INS / *Position of INS verification points*	NIL	
6	Observations / *Remarks*	NIL	

LFJA - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	NIL	
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	Bande axiale	*Axial strip*
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *RWY marking and lighting*	NIL	
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *TWY marking and lighting*	Bandes rétro-réfléchissantes de part et d'autre du TWY	*Retro-reflective strips on either side of the TWY*
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *Stop bars (if required)*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	Bandes rétro-réfléchissantes de part et d'autre des bretelles B et C	*Retro-reflective strips on either side of B and C by-pass taxiway*

LFJA - AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*					
N° obstacle (désignation / *Obstacle No. (designation)*	Type / *Type*	Position / *Position*	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	b	c	d	e	f
Voir carte d'aérodromes dans l'eAIP / See AD chart in eAIP					

LFJA - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'AD / *Meteorological centre associated to AD*	Prévisionnistes MTO militaires	
2	Heures de service / *Hours of service*	Voir AD 2-3-6	*See AD 2-3-6*
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	NIL	
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	NIL	
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*	-	
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*	-	
4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Type of landing forecast*	-	
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*	-	
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Briefing / consultation provided*	-	
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s). dans cette documentation / *Flight documentation / languages used*	NIL	
7	Cartes et autres informations affichés ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information available for briefing and consultation*	-	
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	NIL	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	-	
10	Renseignements supplémentaires / Additional information	NIL	

LFJA - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes / *Runway physical characteristics*

RWY ID	Relèvement Vrai (1/100 deg) / *True Bearing (1/100 deg)*	Dimensions des RWY (m) L x l / *RWY dimensions (m) L x W*	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / *Strenght of pavement (PCN and related data) of the RWYs and SWYs*	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants / *Type of surface of each RWY and corresponding SWYs*	Coordonnées THR / GUND (DTHR / GUND) / T*HR / GUND coordinates (DTHR / GUND)*	Altitude THR (classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et max TDZ (précision) / *THR altitude and max TDZ (precision)*
1	2	3	4.1	4.2	5	6.1	6.2
18	184°	1801 X 30	THR : 18/F/C/W/T	Revetue / *Paved*	48°05'21.348''N 005°02'56.477''E	973	NIL
36	004°	1801 X 30	THR : 18/F/C/W/T	Revetue / *Paved*	48°04'23.316''N 005°02'47.801''E	1003	NIL

RWY ID	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %	Dimensions SWY (m) / *SWY dimensions* L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande / *Strip dimensions* (m) L x l	Zone dégagée d'obstacles / *Obstacle cleared area* (OFZ)	Observations / *Remarks*
1	7	8	9	10	11	12
18	0.22%	NIL	NIL	1921 X 150	NIL	NIL
36	0.22%	NIL	NIL	1921 X 150	NIL	NIL

LFJA - AD 2.13 Distances déclarées / *Declared distances*

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	
18	1801	1801	1801	1801	
36	1801	1801	1801	1801	

LFJA - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID	Balisage lumineux d'approche / *Approach lighting system*			THR	VASIS Angle (MEHT)	PAPI Côté / Angle *Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type	Longueur / *Length*	Intensité / *Intensity*				
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
18	NIL						
36	NIL						

RWY ID	Balisage axial / *Axial lighting*				Balisage latéral / *Lateral lighting*			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
NIL	NIL				NIL			

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY / *RWY end lighting*	Balisage SWY / *SWY lighting*		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

LFJA - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	NIL	
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Characteristics of ABN/IBN lights*	NIL	
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operational hours of ABN/IBN lights*	NIL	
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	48°04'51"N - 005°02'42"E Lumière rouge \ *Red light*	
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicator*	NIL	
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	NIL	
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Secondary power unit*	NIL	
	Délai de commutation / *Switch-over time*	NIL	
5	Observations / *Remarks*	Repère circulaire au nom de l'aérodrome.	Circular mark with aerodrome name

LFJA - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	-
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	-
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	-
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	-

4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	-
5	Distances déclarées / *Declared distances*	-
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL

LFJA - AD 2.17 Espaces ATS (CTR) / *ATS airspace (CTR)*

1	Nom / *Designation*	NIL
	Limites latérales / *Lateral limits*	NIL
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	NIL
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	NIL
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	NIL
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	NIL
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude (ft)*	NIL
6	Observations / *Remarks*	NIL

LFJA - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne / *Ats radiocommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call-sign*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5
AUTO INFO	Chaumont Information	118.780 MHz	En dehors des horaires d'activation de la LF-R 54A, B et D *Outside activation hours of LF-R 54a,B and D*	
RAI	Chaumont Information	118.780 MHz	Pendant l'activité des LF-R 5A, B et D *During LF-R 54A, B and D activity*	

LFJA - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (au pied) / *DME elevation At summit (at base)*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	-

LFJA - AD 2.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

LFJA - AD 2.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

NIL

LFJA - AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

LFJA - AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

Conditions d'utilisation de l'AD Code de référence AD (OACI) : 3B AD à usage restreint AD reservé aux ACFT munis de radio Utilisation de l'AD en dehors des créneaux d'activation de la zone LF-R 5 A PPR obligatoire à demander auprès des OPS 61 RA pour les ACFT non basés CIV et MIL PRKG ACFT soumis à autorisation des OPS 61 RA E-mail : 61ra.dv.fct@intradef.gouv.fr 61ème RA OPS 03 25 35 96 05 - 06 71 28 66 07 SAM, DIM, JF : Officier de permanence 03 25 35 96 58	***AD operating conditions*** *AD reference code (ICAO) : 3B* *Restricted use AD* *AD reserved for radio-equipped ACFT* *AD use possible out of LF-R 5 A area slots* *PPR mandatory for non home based CIV and MIL ACFT.* *Contacting OPS 61 RA* *PRKG ACFT authorization by OPS 61 RA* *E-mail : 61ra.dv.fct@intradef.gouv.fr* *61ème RA OPS 03 25 35 96 05 - 06 71 28 66 07* *SAT, SUN, HOL : Duty officer 03 25 35 96 58*
Dangers à la navigation aérienne Fort denivelé au bord Sud-Ouest du PRKG AGACS Evolution d'aéronefs télépilotés non habités dans les zones LF-R 5, au départ des installations MIL Limitations vent traversier, LDG et TKF RWY 36/18 interdite pour les ACFT à voilure fixe: - ≥ 25 kt sur RWY sèche - 20 kt sur RWY mouillée RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 36 et 18 limitées à 45 m de largeur	***Air navigation hazards*** *Extremely uneven ground on the South West of PRKG AGACS* *Unmanned ACFT evolutions in LF-R 5 areas, starting from MIL facilities located* *Cross-wind limitations, RWY 36/18 LDG and TKF prohibited for fixed-wing ACFT :* *- ≥ 25 kt on dry RWY* *- 20 kt on wet RWY* *RESA (Runway End Safety Area) 36 and 18 limited to 45 m wide*
Procédures et consignes particulières QFU 184° préférentiel cause nuisances sonores Survol des installations militaires à l'Est de l'AD et des communes avoisinantes à éviter impérativement Dégagement RWY 18/36 pour tous les ACFT autorisés vers le PRKG AGACS uniquement via TWY E TWY G-H-J : utilisables uniquement pour les ACFT autorisés ACL : 48°05'36" N - 005°02'41"E ALT moyenne du parking : 945 ft	***Procedures and special instructions*** *Preferred QFU 184° due to noise pollution* *Strictly avoid to overfly military facilities on the East side of AD and neighbouring built-up areas* *Vacate RWY 18/36 for all authorized ACFT to PRKG AGACS only via TWY E* *TWY G-H-J : only used by authorized ACFT* *ACL : 48°05'36" N - 005°02'41"E* *Average apron ALT : 945 ft*
Activités diverses Voltige NR 6103 : 1000 ft ASFC - FL 055, axe RWY 18/36, 1500 m de part et d'autre du point 48°04'58"N - 005°02'53"E. ETE : 0700-SS, HIV : 0800-SS hors activation de la LF-R 5 A Activité reservée aux pilotes de l'ACB de la Haute Marne AEM NR 8237 : SFC - 2300 AMSL ou 1300 ASFC Vols radiocommandés selon protocole Plafond limité à 1000 ft ASFC. Rehaussement du plafond jusqu'à 1300 ft ASFC annoncé par NOTAM SR-SS hors activité R 5 A et C	***Special activities*** *Aerobatics NR 6103 : 1000 ft ASFL - FL 055, RWY axis 18/36, 500 m from each side of point 48°04'58"N - 005°02'53"E.* *SUM : 0700-SS,* *WIN : 0800-SS out of LF-R 5 A activity.* *Activity reserved for pilots of Haute Marne ACB* *AEM NR 8237 : SFC - 2300 AMSL ou 1300 ASFC Radio controlled model flying as per protocol* *Upper limit limited to 1000 ft ASFC.* *Upper limit raised up to 1300 ft ASFC announced by NOTAM SR-SS outside R 5 A and C activity*

LFJA - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes / *Manuals in which charts are published*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart ICAO*	A VUE France - VAC
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	-
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	-
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	-
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	-
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	-
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	-
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	-
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	-
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	-
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	-

LFJA - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Certification of aerodrome runways*

QFU	Décision d'homologation / *Certification decision*	Catégories d'exploitation / *Operation categories*	Restrictions / Dérogations *Restrictions / Waivers*
-	-	-	-

(Heures : ETE - 1HR)

LFXQ - AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / *Aerodrome location indicator - name*

LFXQ – COETQUIDAN

LFXQ - AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP) coordinates*	47°56'33"N 002°10'57"W	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	Seuil 29	*Threshold 29*
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance of (City)*	6 Km NW GUER (56 - MORBIHAN)	
3	Altitude de référence de l'AD (ft) / *AD reference elevation (ft)*	155 m (509 ft)	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*	14.3 °C	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid undulation (GUND)*	NIL	
5	Déclinaison magnétique variation annuelle / *Magnetic variation*	0° E	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual change*	-	
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	Ministère des Armées (Armée de Terre)	*Ministry of Defence (Army)*
	Adresse / *Address*	Ecoles de COETQUIDAN - 56381 GUER cedex	
	Téléphone / *Telephone*	02.97.70.73.85 - 02.97.70.73.86	
	FAX	NIL	
	Adresse électronique / *email*	NIL	
	SFA / *AFS*	LFXQ	
	Site web / *Website*	NIL	
7	Types de trafic autorisés / *Type of traffic authorized*	VFR / CAM V	*VFR / OAT V*
8	Observations / *remarks*	Pendant les heures de services: - OFF TIR/CSV : 02.97.70.77.67 MIL : 862.563.77.67 - MTS : 02.97.70.73.86 MIL : 862.563.73.86 - CHEF DEE : 02.97.70.73.85 MIL : 862.563.73.85 En dehors des heures de service : OFF PERMANENCE : 02.97.70.73.90 MIL : 862.563.73.90	*During service hours:* *- SHOT/CSV OFF : 02.97.70.77.67* *MIL : 862.563.77.67* *- MTS : 02.97.70.73.86* *MIL : 862.563.73.86* *- DEE CHIEF: 02.97.70.73.85* *MIL : 862.563.73.85* *During closing hours :* *DUTY OFF officer :* *02.97.70.73.90* *MIL : 862.563.73.90*

LFXQ - AD 2.3 Heures de fonctionnement / *Operational hours*

1	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	0700 - 1100 / 1300 - 1700	
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	NIL	
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	NIL	
4	Bureau de piste AIS : BIA / BRIA *Briefing office : BIA / BRIA*	BRIA de rattachement : BORDEAUX	*Attachment BRIA: BORDEAUX*
5	Bureau de piste : BDP / *Biriefing office : BDP*	NIL	
6	Bureau de piste :MET / *Briefing office : MET*	NIL	
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Service (ATS)*	NIL	
8	Avitaillement / *Fueling*	NIL	
9	Assistance en escale / *Handling services*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	NIL	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXQ - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	NIL
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL

LFXQ - AD 2.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	MIL seulement	MIL only
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	GUER	
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	MIL seulement	MIL only
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	GUER	
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Possible sur demande.	Possible on request.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Possible sur demande : 15ème CMA Antenne de Coëtquidan 02.90.40.40.73	Possible on request : 15ème CMA Antenne de Coëtquidan 02.90.40.40.73
5	Services postaux et bancaires à l'aérodrome / *Bank and Post office at the aerodrome*	NIL	
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby Bank and Post offices*	NIL	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXQ - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / *Aerodrome category*	OACI 1	
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	La mise en place d'extincteurs à poudre chimique de 50 kg BC est effectuée après demande auprès de l'OFF TAP (02.97.70.76.69), 48h00 avant le début de l'activité.	The establishment of 50 kg dry chemical extinguisher is conducted after request among the TAP OFF (02.97.70.76.69), 48h00 before the onset of activity.
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXQ - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Observations / *Remarks*	Risques de verglas en période hivernale.	Risk of glazed frost in winter.

LFXQ - AD 2.8 Aires de trafic, Voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron suface and strength*	PRKG Macadam	
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / *TWY width, surface and strength*	- TWY W :Macadam longueur 15m - largeur 20m PCN : 40F/A/W/T - TWY E : Macadam longueur 15m - largeur 30m PCN : 40F/A/W/T - AST : longueur 95m - largeur 35m PCN : 31F/A/W/T	- TWY W :Macadam length 15m - width 20m PCN : 40F/A/W/T - TWY E : Macadam length 15m - width 30m PCN : 40F/A/W/T - PRKG : length 95m - width 35m PCN : 31F/A/W/T
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	- Seuil QFU 11 : **Alt. 505 FT** 47°56'36,65"N 002°11'20,44"W - Seuil QFU 29 : **Alt. 509 FT** 47°56'32,77"N 002°10'57,19"W	- QFU threshold 11: **Alt. 505 FT** 47°56'36,65"N002°11'20,44"W - QFU threshold 29: **Alt. 509 FT** 47°56'32,77"N 002°10'57,19"W
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	NIL	
5	Position des points de vérification INS / *INS checkpoints*	NIL	
6	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXQ - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	NIL	
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	NIL	
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage et balisage lumineux des RWY /	NR RWY, axes RWY. Marquages non conformes et dégradés.	Axial strip, RWY identification NR. Non-compliant and degraded markings.
	Marquage et balisage lumineux des TWY /	NIL	
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *RWY marking and lighting*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXQ - AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*					
N° obstacle (désignation) / *Obstacle No. (designation)*	Type	Position	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	b	c	d	e	f
VOIR CARTE AERODROME / *See Aerodrome chart*					

LFXQ - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / *Meteorological centre associated to AD*	NIL	
2	Heures de service / *Hours of service*	Voir AD 2.3-6	See AD 2.3-6
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	NIL	
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	NIL	
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*		
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*		
4	Disponibilités des prévisions de tendance / *Type of landing forecast*	NIL	
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*		
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Briefing / consultation provided*	NIL	
6	Types de documentation de vol fournie et Langue(s) utilisée(s). dans cette documentation / *Flight documentation / languages used*	NIL	
7	Cartes et autres informations affichés ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information available for briefing and consultation*	NIL	
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	NIL	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	NIL	
10	Renseignements supplémentaires / *Additional information (limitation of services, etc..)*	NIL	

LFXQ - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes / *Runway physical characteristics*

RWY ID	Relèvement Vrai / *True Bearing* (1/100 deg)	Dimensions des RWY / *RWY dimensions* (m) L x l	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / *Resistance of pavement (PCN and related data) of the RWYs and corresponding SWYs*	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants / *ype of surface of each RWY and corresponding SWYs*	Coordonnées THR / GUND (DTHR / GUND) / *Coordinates THR / GUND (DTHR / GUND)*	Altitude THR (Classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et Max TDZ (précision) / *THR altitude and Max TDZ (precision)*
1	2	3	4.1	4.2	5	6.1	6.2
11	**109°**	500 x 20	PCN : 48/F/A/W/T	Macadam / Asphalt	47°56'36,65"N 002°11'20,44"W	**505 FT**	NIL
29	**289°**				47°56'32,77"N 002°10'57,19"W	**509 FT**	NIL

RWY ID	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %	Dimensions SWY / *SWY dimensions* (m) L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande / *Strip dimensions* (m) L x l	Zone dégagée d'obstacles / *Obstacle cleared area* (OFZ)	Observations / *Remarks*
1	7	8	9	10	11	12
11	0.20 %	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29	0.20 %	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

LFXQ - AD 2.13 Distances déclarées / *Declared distances*

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6
11	500	500	500	500	NIL
29	500	500	500	500	NIL

LFXQ - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID	balisage lumineux d'approche / *Approach lighting*			THR	VASIS Angle / *VASIS Angle* (MEHT)	PAPI Côté / Angle / *PAPI Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type	Longueur / *Length*	Intensité / *Intensity*				
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

RWY ID	Balisage axial / *Axial lighting*				Balisage latéral / *Lateral lighting*			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
11	NIL				NIL			
29	NIL				NIL			

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY / *RWY end lighting*	Balisage SWY / *SWY lighting*		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
11	NIL	NIL	NIL	NIL
29	NIL	NIL	NIL	NIL

LFXQ - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	NIL	
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Characteristics of ABN/IBN lights*	NIL	
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operational hours of ABN/IBN lights*	NIL	
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	Manche à vent **(47°56'34"N** - 002°10'55"W)	Wind sock **(47°56'34"N** - 002°10'55"W)
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicator*	NIL	
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	NIL	
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Secondary power unit*	NIL	
	Délai de commutation / *witch-over time*	NIL	
5	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXQ - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	NIL
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	NIL
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	NIL
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	NIL
4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	NIL
5	Distances déclarées / *Declared distances*	NIL
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL

LFXQ - AD 2.17 Espaces ATS (CTR) / *ATS airspace*

1	Nom / *Designation*	LF-R 506A	
	Limites latérales / *Lateral limits*	Cercle de 3.24 NM de rayon centré sur 47°57'10"N - 002°12'32"W	Circle of 3.24 NM of radius focus on 47°57'10"N - 002°12'32"W
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	SCF / FL115	
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	Zone réglementée activable par PC TIR ou OFF TAP.	Restricted area activable by SHOT CP or TAP OFF.
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	COËTQUIDAN	
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	NIL	
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude (ft)*	NIL	
6	Observations / *Remarks*	NIL	

1	Nom / *Designation*	LF-R 506B	
	Limites latérales / *Lateral limits*	Cercle de 3.24 NM de rayon centré sur 47°57'10"N - 002°12'32"W	Circle of 3.24 NM of radius focus on 47°57'10"N - 002°12'32"W
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	FL115 / FL195	
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	Zone réglementée activable par NOTAM.	Restricted area activable by NOTAM.
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	COËTQUIDAN	
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	NIL	
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude (ft)*	NIL	
6	Observations / *Remarks*	NIL	

1	Nom / *Designation*	LF-R 239	
	Limites latérales / *Lateral limits*	Cercle de 1.6 NM de rayon centré sur point d'ancrage : 47°56'30"N - 002°10'24"W	Circle of 1.6 NM of radius focus on ancor point : 47°56'30"N - 002°10'24"W
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	SFC / 5000 FT AMSL	
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	Zone réglementée activable par NOTAM.	Restricted area activable by NOTAM.
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	NIL	
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	NIL	
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude (ft)*	NIL	
6	Observations / *Remarks*	- Balisage diurne : par fanions rouges fluorescents implantés sur le câble tous les 50 m et par feux à éclats H.I (1 blanc, 1 rouge) implantés sous l'aérostat. - Balisage nocturne : par feux à éclats H.I (1 blanc, 1 rouge) implantés sous l'aérostat et projecteur (faisceau blanc) implanté au point d'ancrage. - Réflecteur radar. Transpondeur : - 3/A+C 7066 ou 3/A+C 7067 - mode détresse 3/A+C 7700 en cas de rupture du câble d'ancrage (déclanchement automatique).	- Day marking : by red fluorescent pennants implanted below the cable every 50 m and by flashing lights H.I (1 white, 1 red) implanted below aerostat. - Night marking : by flashing lights H.I (1 white, 1 red) implanted below aerostat and by spotlight (white beam) implanted on ancor point. - Radar reflector Transponder : -3/A+C 7066 or 3/A+C 7067 - distress mode 3/A+C 7700 in case of ancor cable failure (automatic breakout).

LFXQ - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne / *ATS radiocommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call-sign*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5
OFF TAP / Directeur des vols ***TAP OFF / Flight director***	COETQUIDAN	120.375 Mhz	Lors d'une activitée planifiée / *On a planed activity*	Hors activité planifiée en auto-information / *Outside planed activity in self-information*
Station Sécu PC Tir / *Shot CP Safety Station*	2 ROMEO	47.450Mhz (FM)	Lors de l'activation du complexe de tir / *Upon shot complex activation*	Permanance radio durant l'activation des tirs / *Radio permanance during shots activation*

LFXQ - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of service*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (Au pied) / *Altitude DME At summit (At base)*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
NIL						

LFXQ - AD 2.20 Règlements de circulation locaux

- Interdit à la CAP et à tous les ACFT non autorisés.

- Autorisation d'utilisation de l'AD sur demande 72h00 avant à :
  > PC Tir : 02.97.70.73.85/86 ou 862.563.7385/86 ou
  > OFF TAP : 02.97.70.76.69/70 ou 862.563.7669/70.

- Accueil planifié :
circuit d'intégration sur 120.375 Mhz, indicatif " COËTQUIDAN"

- Accueil non-planifié (mais activité autorisée par les ESCC) :
circuit d'intégration en auto-information sur 120.375 Mhz.

- Tour de piste au Sud à 700FT QFE.

- Lorsque la vitesse du vent est < 4 m/s, utiliser de préférence le QFU 29.

- Interdiction de survoler le dépôt de munitions de MONTERVILLY, le complexe de tir (situé au Nord de la D724 qui relie les villes de BEIGNON et CAMPENEAC) et le camp bâti.

- Activité réelle des champs de tir connue de :
  > OFF Tir : 02.97.70.73.85/86 ou 862.563.7385/86
  > Fréquence de sécurité tirs : 50.300 Mhz, indicatif " 2 ROMÉO".

- Prohibited to CAP and to all non-authorised ACFT.

- Use AD authorization on request 72h00 before at :
  > Shot PC : 02.97.70.73.85/86 ou 862.563.7385/86 ou
  > TAP OFF : 02.97.70.76.69/70 ou 862.563.7669/70.

- Planed reception :
integrating circuit on 120.375 Mhz, callsign " COËTQUIDAN"

- Non-planed reception (but allowed by the ESCC) :
integrating circuit in self-information on 120.375 Mhz.

- Runway lap to South at 700FT QFE.

- When wind speed < 4m/s, preferably use QFU 29.

- Fly-over of MONTERVILLY ammunition depot, the shot complexe (located North of D724 that connects the cities of BEIGNON and CAMPENEAC) and camp structures prohibited.

- Actual activity of firing ranges known by :
  > Shot OFF : 02.97.70.73.85/86 or 862.563.7385/86
  > Safety shots frequency : 50.300 Mhz, callsign " 2 ROMÉO".

LFXQ - AD 2.21 Procédures antibruit

NIL

LFXQ - AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

NIL

LFXQ - AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

- Zone LF-R 506 A : SFC/FL115, tirs sol/sol, PJE, vols d'aéronefs télépilotés non habités, activités spécifiques défense. Activable H24 sauf DIM et JF, voir AIP France ENR 5.1. - Zone LF-R 506 B : FL115/FL195, tirs sol/sol, PJE. Activable H24 par NOTAM sauf DIM et JF, voir AIP France ENR 5.1. - Zone LF-R239 "COETQUIDAN SUD" : SFC/5000ft AMSL, ballon captif, activable H24 par NOTAM, voir AIP France ENR5.1. - AEM n° 8907 : Activité aéromodélisme possible sur la piste les SAM/ DIM & JF : SFC/500 ft ASFC, SR-SS.	- Area LF-R506 A : SFC/FL115, ground to ground firing, PJE, UAV flights, defence specific activities. Activable H24 exc SUN and HOL, see AIP France ENR 5.1. - Area LF-R506 B : FL115/FL195 , ground to ground firing,PJE. Activable H24 by NOTAM exc SUN and HOL, see AIP France ENR 5.1. - Area LF-R239 "COETQUIDAN SUD" : SFC/5000ft AMSL, tethered balloon, activable H24 by NOTAM exc SUN and HOL, see AIP France ENR 5.1. - AEM n° 8907 : Model aircraft flying activity possible on runway on SAT/SUN & HOL, SR-SS : flying between SFC and 500 ft ASFC.

LFXQ - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes / *Manuals in which charts are published*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart ICAO*	AVUE
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	NIL
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	NIL
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	NIL
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	NIL
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach)*	NIL
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	NIL
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	NIL
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	NIL
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	NIL
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	NIL
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	NIL
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	NIL
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	NIL

LFXQ - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Certification of aerodrome runways*

QFU	Décision d'homologation / *Certification decision*	Catégories d'exploitation / *Operation categories*		Restrictions / Dérogations / *Restrictions / Waivers*
11 **29**	n°3346/ARM/DSAE/DIRCAM/ SDSA du / *of* *08 octobre 2019 / 08 october 2019*	Piste utilisée à vue de jour	Non instrument runway used on day	AD inutilisable par vent traversier supérieur à 25 kt sur piste sèche et 20 kt sur piste mouillée. / *Unusuable AD under crosswind conditions upper 25 kt on dry runway and 20 kt on wet runway.*

(Heures : ETE - 1HR) / (Timetable: SUM - 1HR)

LFTF - AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / *Aerodrome location indicator - name*

LFTF – CUERS PIERREFEU

LFTF - AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP) coordinates*	43°14'51.32" N - 006°07'38.26" E	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	071°/515m TWR	
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance from (city)*	5 Km ENE CUERS (83 - VAR)	
3	Altitude de référence de l'AD (ft) / *AD reference elevation (ft)*	269 ft	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*	NIL	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	NIL	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	3° E	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual change*	-	
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	MINISTÈRE DES ARMÉES (FNF)	*Ministry of Defence (FNF)*
	Adresse / *Address*	BCRM de TOULON BAN HYERES Sce OPS/CLA BP200 - 83800 TOULON Cedex 9	
	Téléphone / *Telephone*	04.22.44.43.07 - 831.73.44.307 (BDP)	
	Adresse électronique / *email*	ban-hyeres.controleur-cdq.fct@def.gouv.fr aero-hyeres.oqcla.fct@intradef.fr	
	SFA	LFTFZPZX / LFTFZTZX	
	Site WEB / *Website*	NIL	
7	Types de trafic autorisés / *Type of traffic authorized*	VFR (VFR de nuit non agrée)	*VFR (VFR by night not qualified)*
8	Observations / *Remarks*	Gestionnaire zone civile : AD de CUERS Pierrefeu - 83390 CUERS AZCCP (Association de la Zone Civile de CUERS Pierrefeu) TEL : 06.80.54.30.31 @ : aerodromecivilcuers@gmail.com ACB du VAR : TEL : 04.94.33.53.19 FAX : 04.94.33.51.63 ACB du Soleil : TEL : 04.94.33.56.44 / 06.22.15.40.59	*Civilian area managing entity: AD de CUERS Pierrefeu - 83390 CUERS AZCCP (Association de la Zone Civile de CUERS Pierrefeu)* *TEL.: 06.80.54.30.31* *@ : aerodromecivilcuers@gmail.com* *VAR ACB:* *TEL.: 04.94.33.53.19* *FAX: 04.94.33.51.63* *Soleil ACB:* *TEL.: 04.94.33.56.44* */ 06.22.15.40.59*

LFTF - AD 2.3 Heures de fonctionnement / *Operational hours*

1	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	NIL	
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	NIL	
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	NIL	
4	Bureau de piste AIS : BIA/BRIA / *AIS briefing office: BIA/BRIA*	BIA : NIL BNIA de rattachement : BORDEAUX :05.57.92.60.84- Fax : 05.57.92.83.34	*BIA: NIL* *BNIA briefing office: BORDEAUX* *05.57.92.60.84 -* *Fax: 05.57.92.83.34*
5	Bureau de piste ATS : BDP / *ATS briefing office: BDP*	NIL	
6	Bureau de piste MET / *MET briefing office*	NIL	
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	Activité annoncée par RAI. Inspection de piste non assurée.	*Activity announced by RAI. Runway inspection not ensured.*
8	Avitaillement / *Fueling*	MIL O/R : J-1 avant 15h00 loc. 0600-1300 (ETE), 0700-1400(HIV)	*MIL O/R : J-1 before 15h00 loc.* *0600-1300 (SUMMER), 0700-1400 (WIN)*
		CIV : 0700-1000, 1200-1700 (ETE) 0700-1100, 1300-1700 (HIV)	*CIV: 0700-1000, 1200-1700 (SUMMER); 0700-1100, 1300-1700 (WIN)*
9	Assistance en escale / *Ground assistance*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	NIL	

11	Dégivrage / *De-icing*	NIL
12	Observations / *Remarks*	-

LFTF - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	Carburants : MIL : F34 CIV : JET A1 (50000 L) - 100 LL (50000 L) Lubrifiants : Nil	Fuels: MIL: F34 CIV: JET A1 (50,000 L) - 100 LL (50,000 L) Lubricants: Nil
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	F34 : 10 m3 sur roues (profit A/C basés uniquement)	F34: 10 m3 on wheels (for home-based A/C only)
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFTF - AD 2.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	AD : NIL	
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	Ville : Hôtels	Hotels
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	AD : Restauration CIV	CIV catering services
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	Ville : Nombreux restaurants	Numerous restaurants
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis : 04.94.28.01.01 - 04.94.28.20.67	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	AD : NIL Ville : Hôpitaux à 20 km et 25 km	AD : NIL City : Hospitals at 20 km and 25 km
5	Services postaux et bancaires à l'aérodrome / *Bank and Post office at the aerodrome*	-	
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby Bank and Post offices* Hotels	-	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	-	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFTF - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / *Aerodrome category*	OACI : NIV 1 : pendant les périodes d'auto-information annoncées par RAI NIV 5 : pendant les périodes d'armement du CTL annoncées par RAI	CAO: LEV 1: during auto-information periods announced by RAI LEV 5: during CTL load periods announced by RAI
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	-	
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	-	
4	Observations / *Remarks*	-	

LFTF - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	-
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	-
3	Observations / *Remarks*	-

LFTF - AD 2.8 Aires de trafic, Voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron suface and strength*	AST AIA : béton bitumineux – 38 t/ RSI	AIA AST: bitumen concrete – 38 t/ RSI
		AST CIV : goudron < 3,5 t, gazon (inutilisable après fortes pluies)	CIV AST: tar < 3.5 t, grass (not available after heavy rainfall)

2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / *TWY width, surface and strength*	TWY M1 (15 m) - bitume 25.3t/RSI TWY M2 (15 m) - bitume 22t/RSI TWY C1 et C2 (4 m) - béton bitumineux	TWY M1 (15 m) - asphalt 25.3t/RSI TWY M2 (15 m) - asphalt 22t/RSI TWY C1 et C2 (4 m) - bitumen concrete
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	Aire de stationnement AIA : 242 ft AST CIV : 246 ft Raquette seuil 29 : 213 ft Raquette seuil 11 : 266 ft	AIA parking area: 242 ft CIV AST: 246 ft Pad of threshold 29: 213 ft Pad of threshold 11: 266 ft
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	-	
5	Position des points de vérification INS / *Position of INS verification points*	-	
6	Observations / *Remarks*	-	

LFTF - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	-	
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	-	
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*	-	
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *RWY marking and lighting*	RWY 11/29 : Panneaux d'indication, panneaux d'identification de piste associés à un panneau d'emplacement, marques de seuil décalé, panneau indicateur de sortie de piste, panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection, panneaux d'entrée interdite,marques de points cibles, lignes axiales.	RWY 11/29 : Information panel, runway identification panel associated with a location panel, displaced threshold marks, exit runway panel, take-off panel from an intersection, no entry panel, target points marks, axial lines.
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *TWY marking and lighting*	Tous TWY : marques de point d'attente avant piste, marques de point d'attente intermédiaire, lignes axiales.	All RWY : holding point before runway marks, intermediate holding point marks axial lines.
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *Stop bars (if required)*	-	
4	Observations / *Remarks*	-	

LFTF - AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*						
N° obstacle (désignation) / *Obstacle No. (designation)*	Type		Position	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	b		c	d	e	f
BS 1- I	Borne servitude seuil 11	Landmark THR 11	43°15'04.04"N - 006°06'51.02"E	268 ft		
BS 1 - II	Borne servitude seuil 29	Landmark THR 29	43°14'39.58"N - 006°08'21.82"E	214 ft		
TF 801	Gabarit routier	Road template	43°14'39.43"N - 006°08'22.28"E	216 ft		

LFTF - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / *Meteorological centre associated to AD*	-
2	Heures de service / *Hours of service*	-
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	-
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	-
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*	-
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*	-
4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Type of landing forecast*	-
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*	-

5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Briefing / consultation provided*	-
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s) dans cette documentation / *Flight documentation / languages used*	-
7	Cartes et autres informations affichés ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information available for briefing and consultation*	-
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	-
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	-
10	Renseignements supplémentaires / *Additional information (limitation of services, etc..)*	-

LFTF - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes / *Runway physical characteristics*

RWY ID	Relèvement Vrai / *True Bearing* (1/100 deg)	Dimensions des RWY / *RWY dimensions* (m) L x l	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / *Resistance of pavement (PCN and related data) of the RWYs and corresponding SWYs*	Nature de la surface de chaqueRWY et des SWY correspondants / *Type of surface of each RWY and of corresponding SWYs*	Coordonnées / *Coordinates* THR / GUND (DTHR / GUND)	Altitude THR (classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et Max TDZ (précision) / *THR altitude and Max TDZ (precision)*
1	2	3	4.1	4.2	5	6.1	6.2
11	108°	1925 x 30	0 - 1850 -> 51 F/B/W/T 1850 - 1925 -> 35 R/B/W/T	Béton bitumineux Tapis de sable / Asphaltic concrete Sand bed	43°15'02.65" N 006°06'56.19" E (43°14'59.53" N 006°07'07.79" E)	269 (264)	NIL
29	288°	1925 x 30	0 - 075 -> 35 R/B/W/T 075 - 1925 -> 51 F/B/W/T		43°14'41.09" N 006°08'16.20" E (43°14'44.16" N 006°08'04.82" E)	214 (222)	NIL

RWY ID	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %	Dimensions SWY / *SWY dimensions* (m) L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande / *Strip dimensions* (m) L x l	Zone dégagée d'obstacles / *Obstacle cleared area* (OFZ)	Observations / *Remarks*
1	7	8	9	10	11	12
11	-	-	80	1925	-	SDE : 279 m
29	-	-	80	1925	-	SDE : 274 m

LFTF - AD 2.13 Distances déclarées / *Declared distances*

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6
11	1925	1925	1925	1646	NIL
29	1925	1925	1925	1651	NIL

LFTF - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID	Balisage lumineux d'approche / *Approach lighting system*			THR	VASIS Angle / *VASIS Angle* (MEHT)	PAPI Côté / Angle / *PAPI Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type /	Longueur /	Intensité :				
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
11	-			-	-	-	-
29	-				-	-	-

RWY ID	Balisage axial / *Axial lighting*				Balisage latéral / *Lateral lighting*			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / Intensity	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
11	-				-			
29								

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY / *RWY end lighting*	Balisage SWY / *SWY lighting*		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
11	-	-		-
29				

LFTF - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	-	
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Characteristics of ABN/IBN lights*	-	
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operational hours of ABN/IBN lights*	-	
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	3 manches à vent	3 wind socks
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicator*	-	
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	-	
	Balisage axial TWY / *TWY edge lighting*	-	
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Secondary power unit*	-	
	Délai de commutation / *Switch-over time*		
5	Observations / *Remarks*	-	

LFTF - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	-
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	-
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	-
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	-
4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	-
5	Distances déclarées / *Declared distances*	-
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	-
7	Observations / *Remarks*	

LFTF - AD 2.17 Espaces ATS (CTR) / *ATS airspace (CTR)*

1	Nom / *Designation*	LF-R 64 B	
	Limites latérales / *Lateral limits*	Voir AIP France	See AIP France
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	3000 ft AMSL / SFC	
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	-	
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	CUERS TOUR	
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	Français - Anglais	French - English
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude*	-	
6	Observations / *Remarks*	-	

LFTF - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne/ *ATS radiocommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call-sign*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *HOR*		Observations / *Remarks*	
1	2	3	4		5	
TWR	CUERS TOUR	119.700 MHz	HOR ATS	ATS HOR	O/R	
		121.700 MHz	HOR ATS	ATS HOR	O/R	
		122.700 MHz	HOR ATS	ATS HOR	NIL	
		388.475 MHz	HOR ATS	ATS HOR	NIL	
		241.325 MHz	HOR ATS	ATS HOR	Privée CUERS	Private CUERS
RAI		118.275 MHz	HOR ATS	ATS HOR	NIL	

LFTF - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *HOR*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (Au pied) / *DME altitude At summit (At base)*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
Nil						

LFTF - AD 2.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

1) AD ouvert à la circulation aérienne publique de jour en VMC du SR-30 au SS+30.
2) AD interdit aux ACFT non munis de radio, aux planeurs, et aux ULM autres que ceux de la classe 3 multiaxe.
3) Contact préalable obligatoire sur RAI 118.275 se conformer aux prescriptions.
4) Pour les militaires, PPR obligatoire à demander par message avant 1500 loc à AERO HYERES le dernier jour ouvrable précédent le vols :
aero-hyeres.oqcla.fct@intradef.gouv.fr
5) AD contrôlé pendant périodes annoncées par RAI.
6) Veille de la fréquence 122.700 obligatoire en R 64 B quelle que soit l'activité annoncée.
Arrivée et départ en R 64 B :
7) - se reporter vertical CN (CARNOULES, 036°/4NM), PV (PUGET-VILLE, 020°/3NM), SL (SOLLIES-PONT, 228°/5.2NM) ou CO (COLLOBRIERES, 095°/7 NM).
8) Survol des installations militaires interdit en dessous de 1500 ft AAL.
9) Par vent de Nord-Ouest, risque de forts rabattants dans l'Ouest du terrain ; dans ces conditions, l'emploi du circuit vent arrière main gauche RWY 29 est laissé à l'initiative des usagers qui doivent l'annoncer sur la fréquence en période d'auto-information, ou le demander à la tour lorsque le contrôle est assuré.
10) Les aéronefs non basés se limiteront à deux tours de piste consécutifs lorsque le trafic est dense (3 appareils dans le circuit de piste).
11) ACFT moyens et lourds : virages de 180° interdits en dehors des raquettes en extrémité de piste.
12) Inutilisable hors RWY et TWY.
13) C1 interdits aux ACFT > 1,5 t. C3 hors service, fermeture définitive.
14) Obstacle au roulement sur voies d'accès zone civile .
- portail 2,60 m de hauteur sur 29 m de largeur, avec présence de guides au sol à 7,42m de l'axe du TWY, 26cm hors sol, empattement du train d'atterrissage limité à 5m
15) L'alignement à la hauteur des taxiways C1 et M1 est possible pour un décollage en piste 11 :
- à partir de C1 : 1335 mètres restants
- à partir de M1 : 1325 mètres restants

1) AD open to public air traffic by day in VMC from SR-30 to SS+30.
2) AD prohibited to ACFT not equipped with radio, to glides and ULMs other than those of multi-axial class 3.
3) Prior contact mandatory on RAI 118.275, following the instructions.
4) For military, PPR mandatory to be requested by message before 1500 local to AERO HYERES on the last working day preceding the flight :
aero-hyeres.oqcla.fct@intradef.gouv.fr
5) AD controlled during periods announced by RAI.
6) Monitoring of frequency 122.700 mandatory in R 64 B regardless of the activity announced.
7) Arrival and departure in R 64 B:
- refer to vertical CN (CARNOULES, 036°/4NM), PV (PUGET-VILLE, 020°/3NM), SL (SOLLIES-PONT, 228°/5.2NM) or CO (COLLOBRIERES, 095°/7 NM).
8) Fly-over of military installations prohibited below 1500 ft AAL.
9) Under North-West wind conditions, risk of strong down-draughts from the West of the field; under these conditions, use of the left-hand tail wind circuit of RWY 29 is left to the initiative of user who must announce this over the frequency during auto-information periods, or request it from the tower when control is ensured.
10) Non-based aircraft will limit themselves to two consecutive runway laps when the traffic is dense (3 aircraft in the runway circuit).
11) Medium and heavy ACFT: 180° turns prohibited outside end of runway pads.
12) Unavailable outside RWYs and TWYs.
13) C1 prohibited for ACFT > 1.5 t. C3 out of service, definitive closure.
14) Obstacle to taxiing towards civilian area:
- 2.60 m high by 29 m wide gate, with ground guides 7.42m from TWY axis, 26cm above the ground, landing gear wheel spacing limited to 5m
15) Taxiway C1 and M1 alignment is possible for a take-off on the runway 11 :
- from C1 : 1335 remaining metters
- from M1 : 1325 remaining metters

16)	Stationnement dans l'herbe obligatoire (inutilisable après fortes pluies).	16)	Parking on grass mandatory (unavailable after heavy rainfall).
17)	Le parking en dur réservé à l'aéroclub du Var est interdit aux ACFT > 3,5 t.	17)	Parking on hard surface reserved for the Var flying club and prohibited to ACFT > 3,5 t.
18)	ACFT de passage : les pilotes doivent enregistrer leurs mouvements sur le registre déposé au secrétariat de l'association des usagers de la zone civile (AZCCP).	18)	Transit ACFT: the pilots must record their movements in the register available in the secretariat of the civilian area user association (AZCCP).
19)	Activité militaire de parachutage : - de jour et de nuit, annoncée par NOTAM et RAI, mise en route ou entrée en R 64 B soumises à autorisation préalable de la TWR.	19)	Military parachute descent activity: - by day and by night, announced by NOTAM and RAI, activation or entry into R 64 B subject to prior permission from the TWR.
20)	Activité de remorquage de banderoles publicitaires : - soumise à l'accord du CDT d'AD et au respect des consignes en vigueur disponibles au secrétariat de l'AZCCP et au district aéronautique Côte d'Azur.	20)	Advertising strip towing activity: - subject to permission of AD CDT and in compliance with the prevailing instructions available in the AZCCP secretariat and in the Côte d'Azur aeronautic district.
21)	Activité de voltige : - WE et JF uniquement. Axe situé à 5 NM au NE et orienté E/W, ou W/E sur une longueur de 4 km entre 3000 ft AMSL et 5000 ft AMSL.	21)	Acrobatic flying activity: - WE and HOL only. Axis at 5 NM NE and oriented E/W, or W/E over a length of 4 km between 3000 ft AMSL and 5000 ft AMSL.
22)	Circuits en vol : - ACFT conventionnels et réacteurs civils, branche vent arrière à 1000 m axe de piste et début finale à 1000 m entrée piste, - Avions à hélices et réacteurs civils : 300 m (1000 ft)/AAL, Circuit basse hauteur 500ft sur demande ou annoncé en auto-information. - Hélicoptères : 150 m (500 ft)/AAL.	22)	In-flight circuits: - Civilian conventional and jet ACFT, tail wind branch at 1000 m runway axis and start of final at 1000 m runway entry, - Civilian propeller-driven and jet aircraft: 300 m (1000 ft)/AAL, Low-altitude circuit 500ft on request or announced by auto-information. - Helicopters: 150 m (500 ft)/AAL.
23)	Pour les aéronefs à destination des installations militaires de l'AIA, contacter impérativement le service opération pour obtention d'un numéro de PPR. aia-cuers-pierrefeu.c-ops.fct@intradef.gouv.fr	23)	For aircraft destinated to AIA military installations, contact the operation department to obtain a PPR number. aia-cuers-pierrefeu.c-ops.fct@intradef.gouv.fr
24)	Prudence au roulage, cloture à 22 m de l'axe des TWY militaires 2 et 4. Dégagement insuffisant pour les ACFT de catégorie supérieure à 2C.	24)	Caution during taxiing, fence at 22 m from axis of military TWYs 2 and 4. Clearing out space insufficient for ACFT categories greater than 2C.
25)	Les ACFT de code référence $\geq$ 2B doivent emprunter uniquement la voie de circulation centrale pour accès à l'aire de trafic de l'aéroclub.	25)	ACFTs with reference code $\geq$ 2B must exclusively take the central taxiway to access the traffic area of the flying club.
26)	Aéromodelisme LA CRAU-9751 (43°11'08"N - 006°06'22"E) hors activité LF-R64B, SFC / 500 Ft ASFC.	26)	Aeromodelling LA CRAU-9751 (43°11'08"N - 006°06'22"E) out of employement LF-R64B, SFC / 500Ft ASFC.

LFTF - AD 2.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

Dans la mesure du possible, éviter le survol des hameaux: De Beauvais, Des Platanes, Les Marseillais, Pierrefeu. Limitation à 2 tours de piste successifs pour les aéronefs non basés; Limitation des tours de piste, notamment en période estivale, les soirs et week-ends au profit des aéronefs basés.	When possible, avoid the flying over hamlets : De Beauvais, Des Platanes, Les Marseillais, Pierrefeu. Restriction to 2 successive visual circuit for non based ACFT; Limitation of visual circuit, particular, in summer time, evenings and weekends for based ACFT.

LFTF - AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

-

LFTF - AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

-

L

LFTF - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes : *Manuals in which charts are published*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart ICAO*	AVUE - VAC
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	-
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	-
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach)*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	-
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	-
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	-
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	-
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	-
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	-
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	AVUE - VAC
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / Bird concentrations nearby aerodrome	-

LFTF - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Certification of aerodrome runways*

QFU	Décision d'homologation / *Certification decision*	Catégories d'exploitation / *Operation categories*	Restrictions / Dérogations *Restrictions / Waivers*
-	-	-	-

(Heures : ETE -1HR) / (Timetable: SUM - 1HR)

LFPR - AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / *Aerodrome location indicator - name*

LFPR – ORANGE Plan de Dieu

LFPR - AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP) coordinates*	44°10' 46"N – 004°55' 08" E	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	-	
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance from (city)*	10 km Nord-Est d'ORANGE	*10 km North-East of ORANGE*
3	Altitude de référence de l'AD (ft) / *AD reference elevation (ft)*	312 ft	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*	30.0 °C	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	NIL	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	3° E	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual change*	-	
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	Ministère des Armées (FAF)	*Ministry of Defence (Air Force)*
	Adresse / *Address*	BA115 - 84871 ORANGE cedex	
	Téléphone / *Telephone*	04.90.11.57.00 / 04.90.11.56.11	
	FAX	NIL	
	Adresse électronique / *email*	ba115.opo.fct@intradef.gouv.fr	
	SFA / AFS	NIL	
	Site WEB / *Website*	NIL	
7	Types de trafic autorisés / *Type of traffic authorized*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	aéroclub : 04.90.70.96.33	*Flying club 04.90.70.96.33*

LFPR - AD 2.3 Heures de fonctionnement / *Operational hours*

1	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	NIL
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	NIL
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	NIL
4	Bureau de piste AIS : BIA/BRIA / *AIS briefing office: BIA/BRIA*	Bordeaux 05.57.92.60.84
5	Bureau de piste ATS : BDP / *ATS briefing office: BDP*	NIL
6	Bureau de piste MET / *MET briefing office*	NIL
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	NIL
8	Avitaillement / *Fueling*	NIL
9	Assistance en escale / *Ground assistance*	NIL
10	Sûreté / *Safety*	NIL
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL
12	Observations / *Remarks*	NIL

LFPR - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	NIL
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	NIL
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL

LFPR - AD 2.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	AD : néant	*AD : none*
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	Ville : Oui	*City : Yes*
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	AD : néant	*AD : none*
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	Ville : Oui	*City : Yes*
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Ville : Taxis, voitures de location	*City : Taxis, rental cars*
4	Services médicaux / *Medical facilities*	AD : néant Ville : 1 hôpital, 2 cliniques	AD *: none* *City : 1 hospital, 2 clinics*
5	Services postaux et bancaires à l'aérodrome / *Bank and Post office at the aerodrome*	NIL	
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby Bank and Post offices*	Ville : oui	*City: yes*
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Ville : oui	*City: yes*
7	Observations / *Remarks*	NIL	

LFPR - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / *Aerodrome category*	OACI : 6 O/R OTAN : 5 O/R	*ICAO: 6 on request* *NATO: 5 on request*
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	1 exctincteur poudre 50 kg	*Powder extinguisher*
3	Capacités d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled aircraft*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	Mis en place sur ordre	*Set-up on order*

LFPR - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Observations / *Remarks*	Sur ordre	*On order*

LFPR - AD 2.8 Aires de trafic, voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron suface and strength*	PRKG (400 m^2)	Enrobé	NIL
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / *TWY width, surface and strength*	Taxiway	Revetu Bitume / *Bitume coated*	Déclassé / *Doungraded*
		Taxiway 360 m	Revetu herbe / *Grass coated*	NIL
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	NIL		
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	NIL		
5	Position des points de vérification INS / *Position of INS verification points*	NIL		
6	Observations / *Remarks*	NIL		

LFPR - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	NIL
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	NIL
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef /	NIL
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *Visual docking/parking guidance system*	NIL
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *RWY marking and lighting*	NIL
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *Stop bars (if required)*	NIL
4	Observations / *Remarks*	NIL

LFPR - AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*					
N° obstacle (désignation)/ *Obstacle No. (designation*	Type / *Type*	Position / *Position*	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	b	c	d	e	f
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

LFPR - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / *Associated MET Office*	NIL
2	Heures de service / *Hours of service*	NIL
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	NIL
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	NIL
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*	NIL
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*	NIL
4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Availability of trend forecasts*	NIL
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*	NIL
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Information on how verbal statements and/or consultation are ensured*	NIL
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s) dans cette documentation / *Types of flight documentation supplied and language(s) used in this documentation*	NIL
7	Cartes et autres informations affichés ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information display or available for verbal statements or consultation*	NIL
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	NIL
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	NIL
10	Renseignements supplémentaires / *Additional information*	**04.13.97.03.63** - FAX : 04.90.11.56.64

LFPR - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes / *Runway physical characteristics*

RWY ID	Relèvement Vrai / *True Bearing* (1/100 deg)	Dimensions des RWY / *RWY dimensions* (m) L x l	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / *Resistance of pavement (PCN and related data) of the RWYs and corresponding SWYs*	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants / *Type of surface of each RWY and corresponding SWYs*		Coordonnées / *Coordinates* THR / GUND (DTHR / GUND)	Altitude THR (classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et Max TDZ (précision) / *THR altitude and Max TDZ (precision)*
1	2	3	4.1	4.2		5	6.1	6.2
16	161°	825 x 30	20/F/A/W/T	Enrobé	*Coated*	44°10'57.84"N 004°55'02.68"E	299 ft	NIL
34	341°	825 x 30	20/F/A/W/T	Enrobé	*Coated*	44°10'32.68"N 004°55'14.81"E	302 ft	NIL
17	169°	600 x 30	NIL	Herbe	*Grass*	44°11'03.89"N 004°55'28.10"E	312 ft	NIL
35	349°	600 x 30	NIL	Herbe	*Grass*	44°10'44.74"N 004°55'33.41"E	312 ft	NIL

RWY ID	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %	Dimensions SWY / *SWY dimensions* (m) L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande / *Strip dimensions* (m) L x l	Zone dégagée d'obstacles / *Obstacle cleared area* (OFZ)	Observations / *Remarks*	
1	7	8	9	10	11	12	
16	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	Utilisables par les ACFT autorisés par le directeur d'aérodrome	*Available by ACFT authorised by aerodrome director*
34	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL		
17	NIL	NIL	NIL	(1)	NIL		
35	NIL	NIL	NIL	(1)	NIL		

(1) à l'usage de l'aéroclub de Plan de Dieu / *for use by Plan de Dieu flying club*

LFPR - AD 2.13 Distances déclarées / *Declared distances*

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6
16	825	825	825	825	NIL
34	825	825	825	825	
17	600	600	600	600	NIL
35	600	600	600	600	

LFPR - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID	Balisage lumineux d'approche / *Approach lighting system*			THR	VASIS Angle (MEHT)	PAPI Côté / Angle / *Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type / *Type*	Longueur / *Length*	Intensité / *Intensity*				
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
NIL							

RWY ID	Balisage axial / *Axial lighting*				Balisage latéral / *Lateral lighting*			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
NIL								

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY / *RWY end lighting*	Balisage SWY / *SWY lighting*		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
NIL				

LFPR - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	NIL	
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Characteristics of ABN/IBN lights*	NIL	
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operational hours of ABN/IBN lights*	NIL	
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	Manche à air	*Wind sock*
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicator*	NIL	
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	NIL	
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Secondary power unit*	NIL	
	Délai de commutation / *Switch-over time*	NIL	

5	Observations / *Remarks*	NIL

LFPR - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	NIL
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	NIL
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	NIL
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	NIL
4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	NIL
5	Distances déclarées / *Declared distances*	NIL
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL

LFPR - AD 2.17 Espaces ATS (CTR) / *ATS airspace (CTR)*

1	Nom / *Designation*	CTR ORANGE
	Limites latérales / *Lateral limits*	Voir AIP AD 2 LFMO / *See AIP AD 2 LFMO*
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	Voir AIP AD 2 LFMO / *See AIP AD 2 LFMO*
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	Voir AIP AD 2 LFMO / *See AIP AD 2 LFMO*
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	Voir AIP AD 2 LFMO / *See AIP AD 2 LFMO*
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	Voir AIP AD 2 LFMO / *See AIP AD 2 LFMO*
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude*	Voir AIP AD 2 LFMO / *See AIP AD 2 LFMO*
6	Observations / *Remarks*	Voir AIP AD 2 LFMO / *See AIP AD 2 LFMO*

LFPR - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne / *Ats radiocommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call-sign*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Observations / *Remarks*	
1	2	3	4	5	
TWR	ORANGE TWR	388.775 128.95	NIL	Mise en place sur ordre pour besoins particuliers	*Set-up on order for particular needs*
APP	ORANGE APP	118.925			

LFPR - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of service*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (Au pied) / *DME altitude At summit (At base)*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
NIL						

LFPR - AD 2.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

AD restreint réservé aux aéronefs autorisés.	*Military AD only for authorised aircraft*
Activation du terrain sur ordre du directeur d'aérodrome.	*Field activation on order of the aerodrome director.*
Autorisation donnée aux aéronefs de l'aéroclub de Plan de Dieu d'utiliser la plateforme pour son activité.	*Permission given to Plan de Dieu Flying Club aircraft to use the plateform for its activity.*
Evolutions de la Patrouille de France du lundi au vendredi, contournement obligatoire du secteur pendant activité annoncée par ORANGE APP : **(CF AIP FRANCE / ENR 5)**	*Drills by the Patrouille de France from Monday to Friday, sector bypass mandatory during activity announced by ORANGE APP:* *(CF AIP FRANCE / ENR 5)*

LFPR - AD 2.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

NIL

LFPR - AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

- 1er contact radio obligatoire sur la fréquence d'Orange Approche : 118.925 Mhz	*- 1st radio contact mandatory on Orange Approach : 118.925 Mhz*
- Uniquement en cas d'inactivité d'Orange Approche, utilisation fréquence d'auto-information 128.950 Mhz dans la CTR d'Orange.	*- Only if Orange Approach is inactive, contact Orange information on 128.950 Mhz inside CTR limits.*

LFPR - AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

Voir AVUE LFPR TEXT 01 et TEXT 02	*See AVUE LFPR TEXT 01 and TEXT 02*

LFPR - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes / Manuals in which charts are published
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart ICAO*	NIL
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	-
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	-
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach)*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	-
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	-
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	-
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	-
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	-
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	-
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	-
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	-

LFPR - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Certification of aerodrome runways*

QFU	Décision d'homologation / *Certification decision*	Catégories d'exploitation / *Utilisation categories*	Restrictions / Dérogations / *Restrictions / Waivers*
-	-	-	-

(Heures : ÉTÉ - 1HR) / *(Timetable: SUM - 1HR)*

LFYR- AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / *Aerodrome location indicator - name*

LFYR – ROMORANTIN PRUNIERS

LFYR- AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP) coordinates*	47°19'15" N 001°41'20" E	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	100 m au Sud THR 22L	100 m to South of THR 22L
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance from (city)*	6,5 km SW ROMORANTIN (41 - LOIR ET CHER)	
3	Altitude de référence de l'AD (ft) / *AD reference elevation (ft)*	289 ft	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*	24.9 °C	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	NIL	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	2° E (2.31°)	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual change*	-	
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	Ministère des Armées (FAF)	Ministry of Defence (Air Force)
	Adresse / *Address*	DA273 - 41200 ROMORANTIN	
	Téléphone / *Telephone*	02.54.98.57.99 - 02.54.98.57.50 poste 25799	02.54.98.57.99 - 02.54.98.57.50 extension 25799
	FAX	NIL	
	Adresse électronique / *email*	NIL	
	SFA / *AFS*	LFYRYDYX	
	Site WEB / *Website*	NIL	
7	Types de trafic autorisés / *Type of traffic authorized*	VFR	
8	Observations / *Remarks*	ACB de Sologne : 02.54.96.35.07	Sologne ACB: 02.54.96.35.07

LFYR- AD 2.3 Heures de fonctionnement / *Operational hours*

1	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	LUN-JEU 07h45 - 17h VEN 07h45 - 12h Heures locales	MON-THU 07h45 - 17h FRI 07h45 - 12h Local time
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	NIL	
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	LUN-JEU 07h45 - 17h VEN 07h45 - 12h Heures locales	MON-THU 07h45 - 17h FRI 07h45 - 12h Local time
4	Bureau de piste AIS : BIA/BRIA / *AIS briefing office: BIA/BRIA*	BIA : NIL BRIA de rattachement : LE BOURGET 01.48.62.53.07 - FAX : 01.48.62.72.07	BIA: NIL BRIA briefing office: LE BOURGET 01.48.62.53.07 - FAX: 01.48.62.72.07
5	Bureau de piste ATS : BDP / *ATS briefing office: BDP*	NIL	
6	Bureau de piste MET / *MET briefing office*	NIL	
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	NIL	
8	Avitaillement / *Fueling*	MIL : 0645-1545 - PPR 1 h CIV : Horaires ouverture ACB	MIL: 0645-1545 - PPR 1 h CIV: ACB working hours
9	Assistance en escale / *Ground assistance*	Service escale assuré par le personnel du Centre de vol à voile	Terminal service ensured by staff of sail flight centre
10	Sûreté / *Safety*	NIL	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	-	

LFYR- AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	100LL	
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	CIV : 100LL, paiements : carte Total, CB, chèques, espèces, bon modèle 19	CIV: 100LL, Payments: Total card, credit card, cheques, cash, form model 19
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	NON	NO

5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	NIL
7	Observations / *Remarks*	-	

LFYR- AD 2.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	Hébergement MIL seulement	MIL lodging only
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	Ville : Hôtels (100 chambres)	City : Hotels (100 rooms)
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	Restauration pour MIL seulement	Food service for MIL only
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	Ville : Nombreux restaurants dont 1 restaurant à 1 km de la base	City : Numerous restaurants, 1 of which is at 1 km from the base
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	AD : Cars MIL selon HOR de travail Ville : Taxis	AD : MIL buses per working HOR City : Taxis
4	Services médicaux / *Medical facilities*	AD : Infirmerie, ambulances Ville : Hôpital et clinique à 7 km	AD : Health care unit, ambulances City : Hospital and clinic at 7 km
5	Services postaux et bancaires à l'aérodrome / *Bank and Post office at the aerodrome*	-	
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby Bank and Post offices*	-	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	-	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFYR- AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / *Aerodrome category*	CAT OACI : 1 - NIV 1	ICAO CAT: 1 - LEV 1
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteur 2 x 10 kg CO2 – 1 poudre 100 kg	Extinguisher 2 x 10 kg CO2 – 1 powder 100 kg
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	NIL	NIL
4	Observations / *Remarks*	NIL	NIL

LFYR- AD 2.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	-	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	-	
3	Observations / *Remarks*	Restrictions possibles pendant les périodes de pluie, (se référer aux NOTAM).	Restrictions possible during rainfall periods, (refer to NOTAMs).

LFYR- AD 2.8 Aires de trafic, Voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron suface and strength*	PRKG MIL Béton 10 t PRKG CIV Gazon (terrain aménagé) 8 t	MIL PRKG Concrete 10 t CIV PRKG Grass (prepared terrain) 8 t
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / *TWY width, surface and strength*	TWY MIL BG 10 t TWY CIV BG 5 t	MIL TWY BG 10 t CIV TWY BG 5 t
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	PRKG MIL : 276 ft	MIL PRKG: 276 ft
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	-	
5	Position des points de vérification INS / *Position of INS verification points*	-	
6	Observations / *Remarks*	-	

LFYR- AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	-
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	-
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*	-
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *RWY marking and lighting*	-
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *TWY marking and lighting*	-
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *Stop bars (if required)*	-
4	Observations / *Remarks*	-

LFYR- AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*					
N° obstacle (désignation) / *Obstacle No. (designation)*	Type / *Type*	Position / *Position*	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	b	c	d	e	f
Voir carte aérodrome / *See aerodrome chart*					Balisage diurne des obstacles permanents. / *Day marking of fixed obstacles.*

LFYR- AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / *Associated MET Office*	AVORD	
2	Heures de service / *Hours of service*	LUN-JEU : 0530-1600 (Fin activité aérienne AVORD) VEN : 0530-1400 (Fin activité aérienne AVORD) SAM-DIM-JF : NIL	MON-THU: 0530-1600 (End of AVORD air activity) FRI: 0530-1400 (End of AVORD air activity) SAT-SUN-BH: NIL
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	CMOA LYON MONT VERDUN ☎: 04.78.14.32.59 / 811 942 4255	
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	AVORD	
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*	24H	
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*	0600 - 1200	
4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Availability of trend forecasts*	NIL	
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*	-	
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Information on how verbal statements and/or consultation are ensured*	T = téléphone	T = telephone
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s) dans cette documentation / *ypes of flight documentation supplied and language(s) used in this documentation*	C = cartes PL = textes abrégés en langage clair Français	C = charts PL = abbreviated texts in plain language French
7	Cartes et autres informations affichés ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information display or available for verbal statements or consultation*	S = carte d'analyse au sol (carte actuelle) U = carte d'analyse en altitude (carte actuelle) P = carte en altitude prévue W = carte de temps significatif	S = ground analysis chart (current chart) U = altitude analysis chart (current chart) P = scheduled altitude chart W = significant weather chart
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	Méssir vision	Méssir vision
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	-	

10	Renseignements supplémentaires / *Additional information*	02.48.68.40.71

LFYR- AD 2.12

RWY ID	Relèvement Vrai / *True Bearing* (1/100 deg)	Dimensions des RWY / *RWY dimensions* (m) L x l	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / Resistance of pavement (PCN and related data) of the RWYs and corresponding SWYs	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants / *Type of surface of each RWY and corresponding SWYs*	Coordonnées / *Coordinates* THR / GUND (DTHR / GUND)	Altitude THR (classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et Max TDZ (précision) / *THR altitude and Max TDZ (precision)*
1	2	3	4.1	4.2	5	6.1	6.2
04L	044°	1100 x 100	NIL	Herbe	**47°18'50.38'' N 001°41'05.00" E / (47°18'53.80'' N 001°41'10.10" E)**	**272 (275)**	
22R	224°				**47°19'15.45" N 001°41'42.25" E / (47°19'12.05" N 001°41'37.15" E)**	**279 (279)**	
04R	044°	950 x 100	NIL	Herbe	**47°18'44.65" N 001°41'13.40" E**	**275**	
22L	224°				**47°19'06.32" N 001°41'45.62" E**	**289**	

RWY ID	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %	Dimensions SWY / *SWY dimensions* (m) L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande / *Strip dimensions* (m) L x l	Zone dégagée d'obstacles / *Obstacle cleared area (OFZ)*	Observations / *Remarks*	
1	7	8	9	10	11	12	
04L	-	150	-	-	-	NIL	
22R	-	150	-	-	-	NIL	
04R	-	-	-	-	-	Strictement réservée aux planeurs, ACFT de servitude et basés.	Strictly reserved for gliders, utility and home-based ACFT.
22L	-	-	-	-	-		

LFYR- AD 2.13 Distances déclarées / *Declared distances*

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6
04L	1100	1100	1100	950	NIL
22R	1100	1100	1100	950	NIL
04R	950	950	950	950	NIL
22L	950	950	950	950	NIL

LFYR- AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID	Balisage lumineux d'approche / *Approach lighting system*			THR	VASIS Angle / *VASIS Angle* (MEHT)	PAPI Côté / Angle / *PAPI Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type / *Type*	Longueur / *Length*	Intensité / *Intensity*				
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
-	-	-	-	-	-	-	-

RWY ID	Balisage axial / Axial lighting				Balisage latéral / *Lateral lighting*			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
-	-	-	-	-	-	-	-	-

RWY ID	Balisage d'extrémité RWY / RWY end lighting	Balisage SWY / SWY lighting		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
-	-	-	-	-

LFYR- AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN/IBN /*Position of ABN/IBN lights*	-	
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Characteristics of ABN/IBN lights*	-	
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operational hours of ABN/IBN lights*	-	
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	Manche à vent..	Wind sock.
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicator*	-	
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	-	
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	-	
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Secondary power unit*	-	
	Délai de commutation / *Switch-over time*	-	
5	Observations / *Remarks*	-	

LFYR- AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	-
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	-
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	-
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	-
4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	-
5	Distances déclarées / *Declared distances*	-
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	-
7	Observations / *Remarks*	-

LFYR- AD 2.17 Espaces ATS (CTR) /

1	Nom / *Designation*	-
	Limites latérales / *Lateral limits*	-
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	-
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of air space*	-
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	-
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	-
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude*	-
6	Observations / *Remarks*	-

LFYR- AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne / *ATS radiocommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call-sign*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5
AUTO INFO	-	119.075 MHz	NIL	NIL

LFYR- AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of service*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (Au pied) / *DME altitude At summit (At base)*	Observations / *Remarks*	
1	2	3	4	5	6	7	
NIL	-	-	-	-	-	-	-

LFYR- AD 2.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

AD à usage restreint.	**AD with restricted use.**
AD réservé aux ACFT munis de radio. RWY 04R/22L réservée aux planeurs, avions de servitude et avions basés.	AD reserved for ACFT equipped with radio. Unpaved RWY 04R/L22L reserved to gliders,tugs and based ACFT.
Inutilisable hors piste et TWY. Circuit sud planeurs 300 m/sol. Circuit nord planeurs et avions 300 m/sol. Intense activité planeurs d'avril à septembre.	Unavailable outside runway or TWY. South circuit for gliders 300 m/ground. North circuit for gliders and aircraft 300 m/ground. Intense activity of gliders from April to September.
Auto-information obligatoire.	Auto-information mandatory.
Pour ACFT MIL à destination DA, accord préalable chef plate-forme 02.54.98.57.50 poste 25799 ou hors Horaire ATS 02.54.98.57.99/83. NR d'accord devra figurer en case 18 du PLN.	For MIL ACFT going to DA, prior permission of platform chief 02.54.98.57.50 extension 25799 or outside ATS timings 02.54.98.57.99/83. Permission NR must be entered in box 18 of the PLN.

LFYR- AD 2.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

-

LFYR- AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

Virer à droite après décollage sur RWY 22R et circuit à droite pour cette piste.	Turn to right after take-off on RWY 22R and circuit to right for this runway.
Virer à droite après décollage sur RWY 04R et circuit à droite pour cette piste.	Turn to right after take-off on RWY 04R and circuit to right for this runway.
Par vent calme ou traversier utiliser le QFU 04.	Use QFU 04 under still-air or cross-wind conditions.

LFYR- AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Flight procedures*

879 : Activité de treuillage planeur : 2000ft AAL SR-SS sur piste 04R/22L annoncée sur fréquence A/A et par feux à éclats sur treuil. 6406 : voltige ROMORANTIN Pruniers : Axe RWY 04/22 Nord, limité à 1500 m de part et d'autre du point 47°19'15" N 001°41'20 E (ARP). Limites verticales : 1000 ft AAL/4300 ft AMSL. SR-SS. Activité réservée aux planeurs basés. Activité réelle connue d'AVORD APP. Les altitudes supérieures à 3000 ft AMSL sont utilisables uniquement par protocole avec le gestionnaire de la zone LF-R 20 B4 AVORD.	879 : Glider winch-launch activity: 2000ft AAL SR-SS on runway 04R/22L announced on A/A frequency and by flashing lights on winch. 6406 : Acrobatic flying activity at ROMORANTIN Pruniers: Axis of RWY 04/22 North, limited to 1500 m on either side of point 47°19'15" N 001°41'20" E (ARP). Vertical limits: 1000 ft AAL/4300 ft AMSL. SR-SS. Activity reserved for home-based gliders. Actual activity known by AVORD APP. Altitudes greater than 3000 ft AMSL can be used only via a protocol with the managing entity of area LF-R 20 B4 AVORD.
L'aire de stationnement est réservée aux seuls aéronefs basés ou sur dérogation du directeur d'aérodrome.	Parking only available for based aircraft or under airfield director agreement.

LFYR- AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes / *Manuals in which charts are published*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI /*Aerodrome/heliport chart ICAO*	AVUE - VAC
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	-
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	-
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach)*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	-
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	-
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	-
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	-
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	-
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	-
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	-
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	-

LFYR- AD 2.25 AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Certification of aerodrome runways*

QFU	Décision d'homologation / *Certification decision*	Catégories d'exploitation / *Operation categories*	Restrictions / Dérogations / *Restrictions / Waivers*
-	-	-	-

(Heures : ETE - 1HR) / *(Timetable: SUM - 1HR)*

LFYS - AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / *Aerodrome location indicator - name*

LFYS –SAINTE LEOCADIE

LFYS - AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP) coordinates*	42°26'49.70" N 002°00'38.97" E	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	THR 25	
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance from (city)*	1,5 km N SAINTE LEOCADIE (66 - PYRENEES ORIENTALES)	
3	Altitude de référence de l'AD (ft) / *AD reference elevation (ft)*	1320 m (4331 ft)	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*	21.3 °C	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	173 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	2°E (2.41°)	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual change*	-	
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	Ministère des Armées (ALAT)	*Ministry of Defence (ALAT)*
	Adresse / *Address*	Centre de Vol en Montagne - RN116, Col de Llous - 66800 SAINTE LEOCADIE	
	Téléphone / *Telephone*	04.68.06.47.79 (Central) 04.68.06.47.50 (Commandant du centre de vol en montagne)	*04.68.06.47.79 (Exchange)* *04.68.06.47.50 (Duty officer of the Mountain Flight Centre)*
	FAX	04.68.04.02.96 (Commandant du centre de vol en montagne) ou 04.68.06.47.59 (Secrétariat)	*04.68.04.02.96 (Duty officer of the* Mountain Flight Centre) or *04.68.06.47.59 (Secretariat)*
	Adresse électronique / *email*	CENTINSALAT SAILLAGOUSE (Adresse télégraphique)	*CENTINSALAT SAILLAGOUSE (Telegraph address)*
	SFA / *AFS*	LFYSZXXA et LFMCZPZX	*LFYSZXXA and LFMCZPZX*
	Site WEB / *Website*	-	
7	Types de trafic autorisés / Type of traffic authorized	VFR de jour VFR de nuit non autorisé	*VFR by day* *VFR by night not authorised*
8	Observations / Remarks	ACB ICARIA : 06.09.30.89.24 Fax : 04.68.04.12.73 ACB CERDAN : 06.30.77.10.29	*ICARIA ACB : 06.09.30.89.24* *Fax: 04.68.04.12.73* *CERDAN ACB: 06.30.77.10.29*

LFYS - AD 2.3 Heures de fonctionnement / *Operational hours*

1	Exploitant de l'aérodrome / *Ad administration*	LUN-JEU : 0700-1530 VEN : 0700-1300	*MON-THU: 0700-1530* *FRI: 0700-1300*
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	NIL	
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	NIL	
4	Bureau de piste AIS : BIA/ BNIA / *AIS Briefing office: BIA/BNIA*	BIA : NIL BNIA : BORDEAUX : 05.57.92.60.84 FAX : 05.57.92.83.34	*BIA: NIL* *BNIA :* *BORDEAUX : 05.57.92.60.84* *FAX: 05.57.92.83.34*
5	Bureau de piste ATS : BDP / *ATS Briefing office: BDP*	NIL	
6	Bureau de piste MET / *Briefing office: MET*	0500-0900 lors de la présence de stages.	*0500-0900 upon the presence of internship.*
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	NIL	
8	Avitaillement / *Fueling*	MIL : LUN-JEU : 0700-1600 - PPR 1H VEN : 0700-1100 - PPR 1H O/T : PN 24h WE-JF : Fermé CIV : NIL	*MIL : MON-THU: 0700-1600 - PPR 1H* *FRI: 0700-1100 - PPR 1 H* *O/T: PN 24h* *WE-HOL: Closed* *CIV : NIL*
9	Assistance en escale / *Handling services*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	NIL	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	NIL	

LFYS - AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	F34 (Mil) - Lubrifiant : NIL	
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	2 camions citerne F34 (10000 L - 12 m3/h) - Carte SCALP	*2 tank trucks F34 (10000 L - 12 m3/h) - SEO card (Military fuel service card)*
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	Lame chasse neige et "déverglaçant piste" XS 76 sur plate forme HEL.	*Blade for snowplough and for "runway ice removal" XS 76 on HEL platform.*
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	MIL : Capacité limitée CIV : NIL	*MIL: Limited capacity* *CIV: NIL*
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFYS - AD 2.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	Sur le centre : Hébergement restreint pour MIL en mission - PPR 24H 04.68.06.47.71 864.662.4771	*On the le centre*: *Restricted lodging for MIL staff on mission - PPR 24H* *04.68.06.47.71* *864.662.4771*
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	Ville : A proximité	*City : Nearby*
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	Sur le centre : Mess restreint pour MIL en mission - PPR 24H 04.68.06.47.71 864.662.4771	*On the le centre*: *Restricted mess for MIL staff on mission - PPR 24H* *04.68.06.47.71* *864.662.4771*
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	Ville : A proximité	
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Sur le centre : NIL Ville : Taxis	*On the centre: NIL* *City : Taxis*
4	Services médicaux / *Medical facilities*	NIL	
5	Services postaux et bancaires à l'aérodrome / *Bank and Post office at the aerodrome*	NIL	
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby Bank and Post offices*	NIL	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	SAILLAGOUSE : 04.68.04.72.06 - 04.68.04.15.47	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFYS - AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / *Aerodrome category*	OACI : 3 - OTAN : 3 Uniquement pendant les périodes d'activité du centre	*ICAO: 3 - NATO: 3* *Only during activity periods of the centre*
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	2 VIP 2500 l d' eau + 280 l d'émulsifiant + 2 x 250 kg de poudre.	*2 VIP 2500 l of water + 280 l of emulsifier + 2 x 250 kg of powder.*
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

LFYS - AD 2.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	Lame chasse neige sur plate-forme HEL	*Snowplough blade on HEL platform*
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	Si activité aéronautique : aires de stationnement des hélicos Mil	*If aeronautical activity: Mil helicopter parking areas*
3	Observations / *Remarks*	A D utilisable toute l'année pour les hélicos Contact tél. pour les avions (Terrain pouvant être inondé ou enneigé)	*AD available all year round for helicopters* *Telephone contact for aircraft (Field can be flooded or snow covered)*

LFYS - AD 2.8 Aires de trafic, Voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron suface and strength*	Macadam / béton anti-kéro sur aire de poser Mil : SE RWY - Herbe sur plate-forme Civile. : N RWY	*Macadam / concrete, kerosene-free on Mil landing area: SE RWY - Grass on Civilian platform. : N RWY*
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / *TWY width, surface and strength*	Plateforme HEL-TWY Macadam / herbe et portail 28 m. TWY en herbe vers ACB.	*HEL-TWY platform Macadam / grass and 28 m gate. Grass TWY to ACB.*
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	FATO (YS 051) 4331 ft (1320 m)	*FATO (YS 051) 4331 ft (1320 m)*
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	NIL	
5	Position des points de vérification INS / *Position of INS verification points*	-	
6	Observations / *Remarks*	Roulage interdit sur plateforme HEL.	*Ground taxiing prohibited on HEL platform.*

LFYS - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	Marquage au sol pour guidage et postes de stationnement Plots numérotés de 1 à 14 dont 1 réservé aéronef basé.	*Marking on ground for guidance and parking positions Plots numbered 1 to 14, 1 of which is reserved for home-based aircraft.*
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*		
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *RWY marking and lighting*	Marquage d'angle et de bord de piste.	*Marking on corners and runway border.*
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *TWY marking and lighting*	NIL	
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *Stop bars (if required)*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

LFYS - AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*					
N° obstacle (désignation) / *Obstacle No. (designation)*	Type / *Type*	Position / *Position*	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	b	c	d	e	f
-	NDB	42°26'48.65"N 002°00'43.12"E	4376 ft		Balisage Jour / nuit / *Day / night marking*

LFYS - AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / *Meteorological centre associated to AD*	PERPIGNAN	
2	Heures de service / *Hours of service*	Voir § AD 2.3-6	*See § AD 2.3-6*
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	NIL	
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	NIL	
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*		
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*		
4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Type of landing forecast*	NIL	
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*		
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Briefing / consultation provided*	P : personnelle T : téléphone	*P : personnel* *T : telephone*
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s) dans cette documentation / *Flight documentation / languages used*	NIL	
7	Cartes et autres informations affichées ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information available for briefing and consultation*	NIL	
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	NIL	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	NIL	
10	Renseignements supplémentaires / *Additional information (limitation of services, etc..)*	NIL	

LFYS - AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes / *Runway physical characteristics*

RWY ID / *RWY ID*	Relèvement Vrai / *True Bearing* (1/100 deg)	Dimensions des RWY / *RWY dimensions* (m) L x l	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / *Strenght of pavement (PCN and related data) of the RWYs and SWYs*	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants / *ype of surface of each RWY and corresponding SWYs*		Coordonnées / *Coordinates* THR / GUND (DTHR / GUND)	Altitude THR (classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et Max TDZ (précision) *THR and/Max altitude TDZ (precision)*
1	2	3	4.1	4.2		5	6.1	6.2
07	070,47°	793 x 90	NIL	Herbe	Grass	42°26'41.13" N 002°00'06.33 E	4241	-
25	250,47°					42°26'49.70" N 002°00'38.96" E	4331	-

RWY ID / *RWY ID*	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %		Dimensions SWY / *SWY dimensions* (m) L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande (m) / *Strip dimensions* L x l	Zone dégagée d'obstacles (OFZ) / *Obstacle cleared area* (OFZ)	Observations / *Remarks*
1	7		8	9	10	11	12
07	Moyenne 4%	Average 4%	-	-	793 x 90	-	-
25			-	-	793 x 90	-	

LFYS - AD 2.13 Distances déclarées / *Declared distances*

RWY ID / *RWY ID*	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6
07	793	793	793	778	DTHR : 15
25	793	793	793	778	DTHR : 15

LFYS - AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID / *RWY ID*	Balisage lumineux d'approche / *Approach lighting system*			THR	VASIS Angle / *VASIS Angle* (MEHT)	PAPI Côté / Angle / *PAPI Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type / *Type*	Longueur / *Length*	Intensité / *Intensity*				
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5
NIL							

RWY ID / *RWY ID*	Balisage axial				Balisage latéral			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*	Longueur / Length	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
NIL								

RWY ID / *RWY ID*	Balisage d'extrémité RWY / *RWY end lighting*	Balisage SWY / *SWY lighting*		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
NIL				

LFYS - AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	NIL	
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	-	
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operational hours of ABN/IBN lights*	-	
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	Manches à air angle W PKG hors clotûre	*Wind sock W apron out of fence*
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicator*	NIL : ASI non éclairée	*NIL*
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	NIL	
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*		
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Secondary power unit*	NIL	
	Délai de commutation / *Switch-over time*	-	
5	Observations / *Remarks*	NIL	

LFYS - AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	42°26'49.70"N 002°00'40.04"E (4331 ft)	*42°26'49.70"N 002°00'40.04"E (4331 ft)*
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	173 ft	
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	4331 ft (1320 m)	
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	TLOF : carré béton de 15 m de côté FATO : carré béton de 30 m de côté	*TLOF: concrete square, 15 m per side* *FATO: concrete square, 30 m per side*
4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	NIL	
5	Distances déclarées / *Declared distances*	NIL	
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFYS - AD 2.17 Espaces ATS (CTR) / *ATS airspace*

1	Nom / *Designation*	Secteur d'entraînement basse altitude des hélicoptères de Sainte-Léocadie	*Low-altitude training sector for Sainte-Léocadie helicopters.*
	Limites latérales / *Lateral limits*	Voir chapitre MILAIP ENR 5.2.10 et AIP ENR 5.3.1.3.4	*See chapter MILAIP ENR 5.2.10 and AIP ENR 5.3.1.3.4*
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	10000 ft AMSL SFC	*10000 ft AMSL* *SFC*
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	NIL	
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	SAINTE LEOCADIE	
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	Français / Anglais exclusivement durant l'activité de stages étrangers	*French / English exclusively during foreigner training session activity*
5	Altitude de transition (m/ft) / *Transition altitude (m/ft)*	Intégration 5600 ft AMSL (1700m)	*Integration 5600 ft AMSL (1700m)*
6	Observations / *Remarks*	Voir chapitre MILAIP ENR 5.2.10 et AIP ENR 5.3.1.3.4	*See chapter MILAIP ENR 5.2.10 and AIP ENR 5.3.1.3.4*

LFYS - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne / *ATS radiocommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call-sign*	Fréquences / *Frequencies*		Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Observations / *Remarks*
1	2	3		4	5
AUTO INFO	SAINTE LEOCADIE INFORMATION	118.625		NIL	A/A
		Sécurité zone: 130.000 Ops : 138.450	Area safety: 130.000 Ops : 138.450		

LFYS - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of service*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (Au pied) / *DME altitude At summit (At base)*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
NDB	SAL	418	H 24	42°26'47.9" N 002°00'44.7" E	4376 (4342)	-

LFYS - AD 2.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

AD réservé aux ACFT d'état, aux ACFT CIV basés et à ceux basés sur l'AD de La Llagonne La Quillane. AD accessible aux autres ACFT sous conditions : Le commandant de bord doit : - Soit détenir la qualification "montagne", - Soit détenir une qualification de site en cours de validité (mention portée au carnet de vol) En outre, si l'ACFT n'est pas basé sur l'AD ou sur l'AD de La Llagonne La Quillane, le commandant de bord doit obtenir une autorisation de poser auprès du chef de centre de vol en montagne (CVM).	*AD reserved for government ACFT, home based CIV ACFT and ACFT based on AD La Llagonne La Quillane* *AD available for other ACFT under conditions:* *Pilot in command shall :* *- Either be "mountain" licensed,* *- Or detain an active "Sainte-Léocadie" licence (mentionned on the flight book)* *In addition, if ACFT is not home based or based on AD La Llagonne La Quillane, the pilot in command shall obtain a LDG authorization from the Mountain Flight Center commander*
Modèle disponible au centre de vol en montagne (CVM) ACFT MIL : LDG soumis à PPR des OPS, PN 24HR	*LDG authorization form available at CVM* *ACF MIL : PPR for LDG to OPS, PN 24HR*
AD interdit aux ACFT non munis de radio AD interdit aux ULM non multiaxes AD interdit aux planeurs sauf sécurité des vols AD interdit aux planeurs ultralégers (PUL)	*AD forbidden to non-radio equipped ACFT* *AD forbidden to non-multi-axis microlights* *AD forbidden to gliders except for flight safety* *AD forbidden to ultralight gliders*
FATO/TLOF non conforme, exclusivement réservée aux ACFT d'état. **Danger à la navigation aérienne** La route d'accès à l'ACB perce les dégagements aéronautiques d'environ 1,40 m	*FATO / TLOF non-compliant, strictly reserved for government ACFT* ***Air navigation hazard*** *ACB road protrude in obstacle limitation surface for 1,40 m.*
Pendant présence de stages au CVM, intense activité HEL Lun/Ven. Activité connue sur 118.625 et 130.000.	*During presence of internship at CVM, intense HEL activity MON/FRI. Known activity on 118.625 and 130.000.*
Secteur entraînement militaire compris entre : 1) N42°37'00" E001°43'00" 4) N42°33'00" E002°16'00" 2) N42°40'00" E001°47'00" 5) N42°25'00" E002°18'00" 3) N42°40'00" E002°08'00" 6) Frontière Franco-espagnole et Andorrane entre les points 5 et 1. Les aéronefs en travail dans ce secteur veillent la fréquence 130.000Mhz.	*Military training sector included between:* *1) N42°37'00" E001°43'00" 4) N42°33'00" E002°16'00"* *2) N42°40'00" E001°47'00" 5) N42°25'00" E002°18'00"* *3) N42°40'00" E002°08'00" 6) French-Spanish-Andorra border between points 5 and 1.* *ACFT flying in this sector must monitor freq. 130.00Mhz.*
Entrées et sorties du circuit de piste via les points W, SW, E et N à 5600 ft AMSL (1700m). Tour de piste OBLIGATOIRE AU SUD du terrain (survol de Llivia INTERDIT) à 5300 ft AMSL (1600m).	*Entries and exits from runway circuits via W, SW, E and N points at 5600 ft AMSL (1700m).* *Runway pattern MANDATORY TO SOUTH of field (fly-over of Llivia PROHIBITED) at 5300 ft AMSL (1600m).*
RWY 07 arrivée par N, report vent arrière via la verticale seuil 25 à 5600 ft AMSL RWY 25 arrivée par W, report vent arrière via la verticale seuil 07 à 5600 ft AMSL	*RWY 07, incoming by N, report south downwind via the overhead THR 25 at 5600 ft AMSL* *RWY 25, incoming by W, report south downwind via the overhead THR 07 at 5600 ft AMSL*
ACFT : Plateforme détrempée après pluies prolongées. Cause pente de piste, privilergier l'atterissage en piste 07, décollage en piste 25. Eviter les «Toucher-Décoller» en piste 07. Non déneigée en hiver. HEL : Roulage interdit sur parking militaire	*ACFT: Platform drenched after extended rainfall periods.* *Due to runway slope, give priority for landing on runway 07 and for take off from runway 25.* *Avoid «Touch and go» on runway 07.* *Snow not removed during winter.* *HEL : Ground taxiing prohibited on military parking.*
Largeur portail 28 m : non conforme pour ACFT avec envergure > 12m non conforme pour HEL avec LHT > 14m Plots HEL légers numérotés 1 à 7 et 12, 13 : Pas d'opérations simultanées sur plots consécutifs, chevauchement des aires de protection Plots HM numérotés 8 à 11 : Non conformes NH90. Chevauchement des aires de protection. Contact préalable à l'arrivée avec Chef de Centre (MIL) pour consignes d'utilisation.	*Gate width 28 m :* *non-compliant for ACFT with wingspan > 12 m* *non-compliant for HEL with overall length > 14 m* *Ground markings non-compliant* *Light HEL spots numbered 1 to 7 and 12, 13 :* *No simultaneous operations on consecutive spots, overlapping of protection areas* *Heavy helicopters spots numbered 8 to 11 non- compliant: overlapping of protection areas.* *Prior contact with AD authority for instructions*
Absence de berceau de crash de circonstance	*No occasional crash cradle*

LFYS - AD 2.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

-

LFYS - AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

Points de report :		*Reporting points:*	
N : pont voie ferrée	N42°28'15" E002°02'01"	*N : railway bridge*	*N42°28'15" E002°02'01"*
W : rond-point D68- D30	N42°27'03" E001°57'18"	*W : roundabout D68- D30*	*N42°27'03" E001°57'18"*
SW : chapelle de NAHUJA	N42°25'30" E001°59'37"	*SW : NAHUJA chapel*	*N42°25'30" E001°59'37"*
E : point coté 1558m entre Err et Llo	N42°26'44" E002°02'56"	*E : side point 1558m between Err and Llo*	*N42°26'44" E002°02'56"*

LFYS - AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

Voltige NR 6856. Axe 069/249 centré sur ARP. 6000/7500ft AMSL.	*Aerobatics NR 6856. 069/249 axis centred on ARP. 6000/7500ft AMSL.*
HJ 0800-1800 exclusivement. Activité réservée aux pilotes autorisés par le commandant du centre de vol en montagne et utilisant l'ACFT basé sur l'AD de SAINTE LEOCADIE.	*Solely HJ 0800-1800. Activity reserved for pilots authorized by the commander of the mountain flying center and using the ACFT based at SAINTE LEOCADIE AD.*
DRONES : demande d'accès au secteur d'entraînement MIL et environs de l'aérodrome : lettre d'accord obligatoire	*UAV : request for flight in MIL training sector and airfield vicinity : letter of agreement mandatory*

LFYS - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes / *Manuals in which charts are published*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart ICAO*	A VUE - VAC
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	A VUE - VAC
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	A VUE - VAC
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach)*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	-
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	-
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	-
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	-
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	-
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	-
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	A VUE - VAC
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	-

LFYS - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Certification of aerodrome runways*

QFU	Décision d'homologation / *Certification decision*	Catégories d'exploitation / *Utilisation categories*		Restrictions / Dérogations / *Restrictions / Waivers*	
07	N°353/ARM/DSAÉ/DIRCAM/SDSA/NP du 30/01/2019	A Vue uniquement	*VFR only*	Réservé aux aéronefs MIL et aux aéronefs basés ou sur autorisation CDT d'A/D.	*Reserved to military aircrafts and based aircrafts or by a leave of the airfield commander.*
25					

(Heures : ETE - 1HR) / *(Timetable: SUM - 1HR)*

LFXB- AD 2.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome / *Aerodrome location inficatot - name*

LFXB - SAINTES THENAC

LFXB- AD 2.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'aérodrome (ARP) / *Aerodrome reference point (ARP, coordinates)*	45°42'07.00" N 000°38'10.00" W	
	Emplacement sur l'AD / *Location on the AD*	Intersection des bandes	*Intersection of strips*
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance frome (city)*	5 Km S SAINTES (17 - CHARENTE MARITIME)	
3	Altitude de référence de l'AD / *AD reference elevation (ft)*	36 m (118 ft)	
	Température de référence de l'AD / *AD reference temperature*	20.0 °C	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	NIL	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1° E	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual change*	-	
6	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	Ministère des Armées (FAF)	*Ministry of Defence (Air Force)*
	Adresse / *Adress*	BA722 - route de Bordeaux - 17136 SAINTES AIR	
	Téléphone / *Telephone*	05.46.95.85.03 (Secrétariat CDT) MIL : 865 722 + 4 derniers chiffres du NR de poste Service de permanence : 05.46.95.85.26 ou 05.46.95.85.11	*05.46.95.85.03 (Command secretariat)* *MIL : 865 722 + last four digit* *Duty desk:* *05.46.95.85.26 ou 05.46.95.85.11*
	FAX	NIL	
	Adresse électronique / *email*	ba722-csi.soff-semaine@intradef.gouv.fr	
	SFA / *AFS*	LFXBZPZX	
	Site WEB / *Website*	-	
7	Types de trafic autorisés / *Type of traffic authorized*	VFR	
8	Observations / *remarks*	ACB : Avion (FFA) : ACB de Saintes 05.46.93.08.97 GLD (FFVP) : Les planeurs de Saintonge 06.99.73.50.44	*ACB :* *Aircraft (FFA) :* *ACB de Saintes 05.46.93.08.97* *GLD (FFVP) :* *Gliders of Saintonge* *06.99.73.50.44*

LFXB- AD 2.3 Heures de fonctionnement / *Operational hours*

1	Exploitant de l'aérodrome / *AD administration*	HOR ATS	*ATS HOR*
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and immigration*	NIL	
3	Santé et services sanitaires / *Health and sanitary*	NIL	
4	Bureau de piste AIS : BIA/ BRIA / *AIS Briefing office: BIA/BRIA*	BIA : NIL BRIA : BORDEAUX 05.57.92.60.84 - Fax : 05.57.92.83.34	
5	Bureau de piste ATS : BDP / *ATS Briefing office: BDP*	NIL	
6	Bureau de piste MET / *Briefing office: MET*	NIL	
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	NIL	
8	Avitaillement / *Fueling*	MIL : LUN-VEN : 0800/1700 CIV : Carte Total uniquement pour distributeur automatique HOR : Automate Carte Total	*MIL : MON-FRI : 0800/1700* *CIV: Total vending machine card only* *HOR : Machine card*
9	Assistance en escale / *Handling services*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	NIL	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXB- AD 2.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	Services de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	100 LL	
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	CIV : 100 LL - Paiement carte TOTAL	*CIV: 100 LL - Payment by TOTAL credit card)*
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangar space for visiting aircraft*	PKG MIL : Réservé aux ACFT MIL et autorisé aux ACFT CIV O/R CDT AD MIL	*PKG MIL: reserved for ACFT MIL and authorized for CIV ACFT O/R CDT AD MIL.*
		Le parking présente une pente importante pouvant fausser le niveau de carburant lors des phases d'avitaillement. Le marquage au sol du parking militaire a été effectué pour des avions ayant une envergure < 9m Concernant le stationnement d'aéronefs d'envergure > 9m, adaptation devra être effectuée afin de respecter les marges de sécurité réglementaire à savoir 3m en bout d'aile.	*The upron has a significant slope which could distort the fuel level during the refueling phases.* *The military parking ground marking was carried out for aircraft with a wingspan < 9m* *Concerning the parking of aircraft with a wingspan > 9m, adaptation must be made in order to respect the regulatory safety margins, namely 3m at the wing tip.*
		Hangar 600 m2 - 30 x 20 m porte - 15 x 4.3 m. Situé en zone non gardéee, non chauffée. Capacité d'accueil ACB limitée. Prendre contact avec ACB pour place éventuelle.	*Hangar 600 m2 - 30 x 20 m door 15 x 4.3 m.* *Located in non-guarded, non-heated area.* *Limited reception ACB capacity.* *Contact ACB for possible place.*
6	Services de réparation utilisables par les aéronefs de passage / *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	NIL	

LFXB- AD 2.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'aérodrome / *Hotel(s) at the aerodrome*	AD : hébergements pour MIL uniquement	*D : MIL lodging only*
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	Ville : hôtels	*City : hotels*
2	Restaurant(s) à l'aérodrome / *Restaurant(s) at the aerodrome*	AD : mess pour MIL uniquement	*AD : MIL mess only*
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	Ville : restaurants	*City : restaurants*
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	AD : véhicules MIL Ville : taxis sur demande	*AD : MIL vehicles* *City : taxis on request*
4	Services médicaux / *Medical facilities*	AD : infirmerie, ambulances Ville : hôpital à 5 km	AD : health care unit, ambulances *City : hospital at 5 km*
5	Services postaux et bancaires à l'aérodrome / *Bank and Post office at the aerodrome*	-	
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby Bank and Post offices*	-	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	-	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFXB- AD 2.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'aérodrome / *Aerodrome category*	OACI : Niveau 1	*ICAO: Level 1*
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	Extincteurs sur roues	*Wheeled fire extinguishers*
3	Capacité d'enlever des aéronefs accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	-	
4	Observations / *Remarks*	-	

LFXB- AD 2.7 Disponibilité saisonnière-dégagement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	-	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	-	
3	Observations / Remarks	Utilisable toute l'année.	*Available all year round*

LFXB- AD 2.8 Aires de trafic, Voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron suface and strength*	EIVV "CORDOUAN" - PRKG face hangars ACB – PRKG hangar EIVV Macadam - gazon	*EIVV "CORDOUAN" – PRKG opposite ACB hangars EIVV hangar PRKG Macadam - grass*
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / *TWY width, surface and strength*	2 bretelles de 25 m de large et chemin de roulement 800 x 15 TWY entre bande et PRKG Macadam - gazon	*2 25 m wide ramps and taxiway 800 x 15 TWY between strip and PRKG Macadam - grass*
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	PM seuil 05L : 37.2 m seuil 23R : 20.7 m BG seuil 05L : 28.2 m seuil 23R : 15 m seuil 05R : 27.5 m seuil 23L : 14.8 m seuil 12 : 26.2 m seuil 30 : 17.1 m	*PM seuil 05L : 37.2 m seuil 23R : 20.7 m BG seuil 05L : 28.2 m seuil 23R : 15 m seuil 05R : 27.5 m seuil 23L : 14.8 m seuil 12 : 26.2 m seuil 30 : 17.1 m*
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	-	
5	Position des points de vérification INS / *Position of INS verification points*	-	
6	Observations / *Remarks*	Piste revetue 05/23.	*Paved runway 05/23.*

LFXB- AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	-	
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	Taxiway BRAVO, balisage type bande planeur par marquage au sol sans cône blanc pour la limite piste et taxiway. Tenir la trajectoire sol sur taxiway Bravo en restant au sud des cônes jaunes de taxiway.	*BRAVO taxiway, marking like glider strip on ground without white cone for the limit runway / taxiway. Hold the ground path on taxiway Bravo, south of yellow cones of taxiway.*
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*	-	
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *RWY marking and lighting*	RWY 05/23 macadam : NR d'identification seuil. RWY 12/30 et 05/23 gazon : Marques latérales de piste.	*RWY 05/23 macadam : RWY threshold identification NR. RWY 12/30 and 05/23 grass : Runway lateral marks.*
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *TWY marking and lighting*	-	
3	Barres d'arrêt (le cas échéant) / *Stop bars (if required)*	-	
4	Observations / *Remarks*	Pas de taxiway entre les pistes en herbe et la piste macadam.	*No more taxiway between grass runways and the macadam runway.*

LFXB- AD 2.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome /					
N° obstacle (désignation) / *Obstacle No. (designation)*	Type / *Type*	Position / *Position*	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	b	c	d	e	f
Voir carte aérodrome / *See aerodrome chart*					-

LFXB- AD 2.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information*

1	Centre météorologique associé à l'aérodrome / *Meteorological centre associated to AD*	-	
2	Heures de service / *Hours of service*	Voir § AD 2.3-6	See § AD 2.3-6
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	-	
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	-	
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*		
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*		
4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Type of landing forecast*	-	
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*		
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Briefing / consultation provided*	-	
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s) dans cette documentation / *Flight documentation / languages used*	-	
7	Cartes et autres informations affichées ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information available for briefing and consultation*	-	
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	-	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	-	
10	Renseignements supplémentaires / *Additional information (limitation of services, etc..)*	-	

LFXB- AD 2.12 Caractéristiques physiques des pistes / *Runway physical characteristics*

RWY ID / *RWY ID*	Relèvement Vrai / *True Bearing* (1/100 deg)	Dimensions des RWY / *RWY dimensions* (m) L x l	Résistance du revêtement (PCN et données connexes) des RWY et SWY correspondants / *Resistance of pavement (PCN and related data) of the RWYs and corresponding SWYs*	Nature de la surface de chaque RWY et des SWY correspondants / *Type of surface of each RWY and corresponding SWYs*		Coordonnées / *Coordinates* THR / GUND (DTHR / GUND)	Altitude THR (classique) / *THR altitude (conventional)*	Altitude THR et Max TDZ (précision) / *THR altitude and Max TDZ (precision)*
1	2	3	4.1	4.2		5	6.1	6.2
05(3)	052,46°	1100 x 45	16 F/B/W/T	Macadam	Asphalt	45°41'31.53" N 000°38'29.11" W	-	-
23(3)	232.,47°					45°41'53.23" N 000°37'48.77" W	-	-
05R(2)	052°	900 x 50	NIL	Herbe	Grass	45°41'54.45" N 000°38'27.86" W	-	-
23L(2)	232°					45°42'12.33" N 000°37'55.01" W	-	-
05L(1)	052°	900 x 80	NIL	Herbe	Grass	45°41'56.88" N 000°38'30.52" W	-	-
23R(1)	232°					45°42'14.67" N 000°37'57.53" W	-	-
12	120°	800 x 100	NIL	Herbe	Grass	45°42'12.63" N 000°38'31.24" W	-	-
30	300°					45°41'59.59" N 000°37'59.22" W	-	-
05(4)	052°	235 x 40	NIL	Herbe	Grass	-	-	-
23(4)	232°					-	-	-

(1) Réservée GLD et ACFT remorqueurs
(2) Reservée aux ACFT, utilisable pour les planeurs en cas d'encombrement. Planeurs RWY 05L/23R
(3) Reservée aux ACFT MIL et autorisé aux ACFT civils O/R CDT AD MIL
(4) Réservée ULM basés /

(1) Reserved for GLDs and towing ACFT
(2) Reserved for ACFT, usable for gliders in case of congestion. Gliders RWY 05L/23R
(3) Reserved for MIL ACFT and authorized for civil ACFT O/R CDT AD MIL
(4) Reserved for home-based microlights

RWY ID / *RWY ID*	Pente de RWY-SWY / *RWY-SWY inclination* %	Dimensions SWY / *SWY dimensions* (m) L x l	Dimensions CWY / *CWY dimensions* (m) L x l	Dimensions de la bande (m) / *Strip dimensions* L x l	Zone dégagée d'obstacles / *Obstacle cleared area* (OFZ)	Observations / Remarks
1	7	8	9	10	11	12
05	-	100	-	-	-	NIL
23	-	100	-	-	-	NIL

LFXB- AD 2.13 Distances déclarées / / *Declared distances*

RWY ID	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6
05	1100	1100	1100	**1000**	NIL
23	1100	1100	1100	**1000**	NIL
05L	900	900	900	740	NIL
23R	900	900	900	700	NIL
05R	900	900	900	800	NIL
23L	900	900	900	775	NIL
12	800	800	800	800	NIL
30	800	800	800	800	NIL

LFXB- AD 2.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste / *Approach and runway lighting*

RWY ID / *RWY ID*	Balisage lumineux d'approche / *Approach lighting system*			THR	VASIS Angle / *VASIS Angle* (MEHT)	PAPI Côté / Angle / *PAPI Side / Angle* (MEHT)	Longueur des feux de zone de toucher des roues	Longueur des feux de zone de toucher des roues / *Length of wheel touch-down area lights*
	Type / *Type*	Longueur / *Length*	Intensité / *Itensity*					
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	5	5
05				-	-	-	-	-
23					-	-	-	-

RWY ID / *RWY ID*	Balisage axial / *Axial lighting*				Balisage latéral / *Lateral lighting*			
	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*	Longueur / *Length*	Espacement / *Spacing*	Couleur / *Colour*	Intensité / *Intensity*
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
05								
23								

RWY ID / *RWY ID*	Balisage d'extrémité RWY / *RWY end lighting*	Balisage SWY / *SWY lighting*		Observations / *Remarks*
		Longueur / *Length*	Couleur / *Colour*	
1	8	9.1	9.2	10
05	-	-		-
23				

LFXB- AD 2.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting, secondary power supply*

1	Position des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	-	
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Characteristics of ABN/IBN lights*		
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operational hours of ABN/IBN lights*		
2	Emplacement et éclairage de l'anémomètre / *Position and lighting of wind speed indicator*	Manches à vent	Wind socks
	Emplacement et éclairage de l'indicateur de sens d'atterrissage / *Position and lighting of landing direction indicato*	Té – aire à signaux	Tee – signal area
3	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	-	
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*		
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Auxiliary electrical power supply,*	-	
	Délai de commutation / *Switch-over time*		
5	Observations / *Remarks*	Nom de l'AD sur hangar ACB.	AD name on ACB hangar

LFXB- AD 2.16 Aire d'atterrissage d'hélicoptères / *Helicopter landing area*

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	Sur PRKG EIVV et ACB	On EIVV and ACB PRKG
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	-	
2	Altitude TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude*	-	
3	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, bearing strength and marks of TLOF and FATO*	-	
4	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*		
5	Distances déclarées / *Declared distances*	-	
6	Dispositif lumineux d' APP et de FATO / *APP and FATO lighting system*	-	
7	Observations / *Remarks*	-	

LFXB - AD 2.17 Espaces aérien ATS (CTR)/ *ATS airspace*

1	Nom / *Designation*	LF-R49 S	
	Limites latérales / *Lateral limits*	Voir AIP France	See AIP France
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	1500' ASFC SFC	
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of airspace*	-	
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *ATS unit Call-sign*	COGNAC APP	
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	-	
5	Altitude de transition (ft) / *Transition altitude (ft)*	-	
6	Observations / *Remarks*	-	

LFXB - AD 2.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne / *ATS radiocommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel /*Call-sign*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of operation*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5
AUTO INFO	SAINTES INFORMATION	122.400	NIL	NIL

LFXB - AD 2.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Hours of service*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME Au sommet (Au pied) / *DME altitude At summit (At base)*)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5	6	7
NIL						

LFXB - AD 2.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

AD à usage restreint, réservé aux ACFT munis de radio ACFT basés à plus de 80 NM de la plateforme doivent demander l'autorisation de se poser sur le site au plus tard 24 h avant la venue. Le demandeur doit fournir par : E-mail : ba722.osab.fct@intradef.gouv.fr et ba722-csi.soff-semaine@intradef.gouv.fr ou 05.46.95.85.26 ou 05.46.95.85.11 au service de permanence les éléments suivants : - Nom / Prénom - Marque / Type d'ACFT - Immatriculation ACFT - Provenance / Destination - Date / Heure prévue d'ARR et DEP Une non réponse de la part de la BA 722 vaut acceptation de la demande. Survol interdit des installations. PISTES: RWY 05/23 : Non revêtue. Divisée en deux RWY parallèles : LDG et TKOF simultanés sur les deux RWY interdits - RWY 05 L/23 R : Non revêtue. Prioritairement réservée aux planeurs et ACFT de servitude .ATTENTION REQUISE sur TWY BRAVO, balisage type bande planeur par marquage au sol sans cône blanc pour la limite RWY et TWY. Tenir la trajectoire sol sur TWY BRAVO en restant au sud des cônes jaunes du TWY - RWY 05 R/23 L : Non revêtue. Réservée aux ACFT, utilisable pour les planeurs en cas d'encombrement planeurs RWY 05 L/23 R - RWY 05/23 : Revêtue. Réservée aux ACFT MIL et autorisée aux ACFT civils O/R CDT AD MIL - RWY 12/30 : Non revêtue. Utilisable selon indication manche à air - RWY ULM : réservée aux ULM basés, utilisable selon consignes locales 0800-1000 : MAINT et intervention sur RWY et TWY tous les WED Procédures et consignes particulières Circuit basse hauteur < 500 ft : avec instructeur uniquement. Si pas d'activité MIL et / ou CIV, inspection de WY non réalisée : utilisation du terrain sous la responsabilité du commandant de bord Activités diverses PJE sur AD (NR 367) : SFC - FL 125 MON, WED et FRI : SR-30 - SS+30 TUE, THU : SR-30 - 2359 Activité annoncée sur SAINTES A/A Activité réelle connue de LA ROCHELLE INFO et AQUITAINE INFO Pendant activité LF-R 49 : PJE au dessus de 3000 ft AMSL, PPR COGNAC APP Voltige (NR 6715) : Axe de RWY 05/23 non revêtue longueur 1000 m, 600 / 5000 ft AMSL > 3000 ft AMSL et si LF-R49 L1 et / ou A1 actives : sur autorisation de COGNAC APP Activité réelle connue de SAINTES A/A, COGNAC APP, LA ROCHELLE INFO	*Restricted-use AD, reserved for radio-equipped ACFT* *ACFT based more than 80 NM from the platform must request permission to land on the site at most late 24 hours before arrival.* *The applicant shall provide by:* *Email: ba722.osab.fct@intradef.gouv.fr and ba722-csi.soff-semaine@intradef.gouv.fr or 05.46.95.85.26 or 05.46.95.85.11* *to the duty station the following:* *- Surname / First Name* *- Mark / Type of ACFT* *- ACFT Registration* *- Provenance / Destination* *- Estimated date/time of ARR and DEP* *A non-response from BA 722 is acceptance of the application.* *Fly-over of air base facilities prohibited* *TRACKS:* *RWY 05/23: Uncoated. Divided into two RWYs parallel: LDG and TKOF simultaneously on both RWYsprohibited* *- RWY 05 L/23 R: Uncoated. Priority reserved for gliders and ACFT of servitude. ATTENTION REQUIRED on TWY BRAVO, standard markup white cone-free ground marking glider for the RWY and TWY boundary. Hold ground track on TWY BRAVO while staying at south of the yellow cones of TWY* *- RWY 05 R/23 L: Uncoated. Reserved for ACFT, usable for gliders in case of congestion. Gliders RWY 05 L/23 R* *- RWY 05/23: Coated. Reserved for ACFT MIL and authorized to civil ACFT O/R CDT AD MIL* *- RWY 12/30: Uncoated. Usable according to air sock indication* *- RWY ULM: reserved for microlights based, usable according to local guidelines* *0800-1000: MAINT and intervention on RWY and TWY every WED* *Special procedures and instructions* *Low height circuit < 500 ft: with instructor only.* *If no MIL and/or CIV activity, WY inspection not performed: use of AD under the responsibility of the captain* *Various activities* *PJE on AD (NR 367): SFC - FL 125* *MON, WED and FRI: SR-30 - SS+30* *TUE, THU: SR-30 - 2359* *Activity announced on SAINTES A/A* *Known real activity of LA ROCHELLE INFO and AQUITAINE INFO* *During activity LF-R 49: PJE above 3000 ft AMSL, PPR COGNAC APP* *Aerobatic (NR 6715):* *Axis of RWY 05/23 uncoated length 1000 m,* *600 / 5000 ft AMSL* *> 3000 ft AMSL and if LF-R49 L1 and/or A1 are active: on authorization of COGNAC APP* *Known real activity of SAINTES A/A, COGNAC APP,* *LA ROCHELLE INFO*

AEM (NR 9060) : SFC - 350 ft ASFC / 0700-SS Vol libre et vols radiocommandés suivant protocole	*AEM (NR 9060): CFS - 350 ft ASFC / 0700-SS* *Open flight and radio controlled flight protocol*
Activité montgolfière: du lever du soleil au lever du soleil + 1h. Durant la totalité de l'activité, les pilotes de l'aérostat maintiendront un contact radio sur 122.400 Mhz. Des entraînements au gonflage sans élévation pourront être réalisés en fin de journée	*Hot air Balloon: SR-SR+1* *During the entire activity, the pilots of the aerostat will maintain radio contact on 122,400 MHz.* *Inflation training without elevation can be carried out at the end of the day*
Présence de cabine starter mobile en bordure de RWY à 10 m du TWY	*Presence of mobile starter cabin on the edge of RWY 10 m from TWY*

LFXB - AD 2.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

-

LFXB - AD 2.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

-

LFXB - AD 2.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

Entretien et intervention sur pistes et taxiways tous les mercredi de 0800 à 1000.	Runways and taxiways maintenance and intervention every wednesday 0800 to 1000

LFXB - AD 2.24 Cartes relatives à l'aérodrome / *Charts related to the aerodrome*

	Manuels où sont publiées les cartes / *Manuals in which charts are publish*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart - ICAO*	AVUE - VAC
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	-
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	-
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach)*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	-
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	-
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	-
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	-
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	-
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	-
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	AVUE - VAC
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	-

LFXB - AD 2.25 Homologation des pistes de l'aérodrome / *Certification of aerodrome runways*

<table>
<tr><th>QFU</th><th colspan="2">Décision d'homologation
/
Certification decision</th><th colspan="2">Catégories d'exploitation
/
Operation categories</th><th colspan="2">Restrictions / Dérogations
/
Restrictions / Waivers</th></tr>
<tr><td>05R</td><td rowspan="6">N°320/DACSO du 11/03/14</td><td rowspan="6">N°320/DACSO of 11/03/14</td><td rowspan="6">A Vue uniquement</td><td rowspan="6">VFR only</td><td colspan="2" rowspan="6">-</td></tr>
<tr><td>23L</td></tr>
<tr><td>05L</td></tr>
<tr><td>23R</td></tr>
<tr><td>12</td></tr>
<tr><td>30</td></tr>
<tr><td>05</td><td rowspan="2">N°18-1141/DSAC-SO/SR/ANA/AER du 25/04/2018</td><td rowspan="2">N°18-1141/DSAC-SO/SR/ANA/AER du 25/04/2018</td><td rowspan="2">A Vue uniquement</td><td rowspan="2">VFR only</td><td rowspan="2">Réservé aux aéronefs MIL et aux aéronefs basés ou sur autorisation CDT d'A/D</td><td rowspan="2">Reserved to military aircrafts and based aircrafts or by a leave of the airfield commander.</td></tr>
<tr><td>23</td></tr>
</table>

AD 3 Liste des Hélistations / *Aerodrome list*

T
TOULON MILHAUD

(Heures : ÉTÉ - 1HR) / (Timetable: SUM - 1HR)

ZZZZ - AD 3.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'hélistation / Location indicator - aerodrome name

ZZZZ – TOULON MILHAUD

ZZZZ - AD 3.2 Données géographiques et administratives / *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Coordonnées du point de référence de l'hélistation (ARP) / *Heliport reference point (ARP) coordinates*	43°06'48.10" N 005°53'53.10" E	
	Emplacement sur l'hélistation / *Location on the heliport*	NIL	
2	Direction et distance de (ville) / *Direction and distance of (city)*	NIL	
3	Altitude de référence de l'hélistation (ft) / *Heliport reference elevation (ft)*	3 ft	
	Température de référence de l'hélistation / *Heliport reference temperature*	NIL	
4	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*	NIL	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	2° E	
	Date du renseignement / *Date of information*	2025	
	Variation annuelle / *Annual variation*	-	
6	Exploitant de l'hélistation / *Heliport operating entity*	Ministère de la Défense (FNF)	
	Adresse / *Address*	BCRM de TOULON BAN HYERES - BP200 - 83800 TOULON Cedex 9	
	Téléphone / *Telephone*	CLA : 04.22.44.43.07 - 831.734.4307	
	FAX	CLA : 04.22.44.44.10	
	Adresse électronique / *email*	NIL	
	SFA / *AFS*	LFTHYXYX	
	Site WEB / *Website*	NIL	
7	Types de trafic autorisés / *Traffic types authorised*	VFR et CAM V, de nuit CAM uniquement.	*VFR and OAT V, by night OAT only*
8	Observations / *Remarks*	Hélistation à usage restreint réservée à l usage des administrations de l'Etat avec un préavis d 1 heure.	*Heliport for restricted use, reserved for use by Government administrations with 1 hour prior notice.*

ZZZZ - AD 3.3 Heures de fonctionnement / *Operating hours*

1	Exploitant de l'hélistation / *Heliport operating entity*	NIL	
2	Douane et contrôle des personnes / *Customs and person control*	NIL	
3	Santé et services sanitaires / *Health and medical facilities*	NIL	
4	Bureau de piste AIS : BIA/BRIA / *AIS reporting office: BIA/BRIA*	BIA : HYERES LUN-VEN : 0630-1530 SAM-DIM-JF : O/R 1 h BRIA de rattachement : NICE : 04.93.17.21.18 Fax : 04.93.17.21.17	*BIA: HYERES* *MON-FRI: 0630-1530* *SAT-SUN-HOL: O/R 1 h* *Attachment BRIA (Information and flight support regional office):* *NICE : 04.93.17.21.18* *Fax: 04.93.17.21.17*
5	Bureau de piste ATS : BDP / *ATS reporting office: BDP*	HYERES LUN-VEN : 0630-1530 SAM-DIM-JF : O/R 1 h	*HYERES* *MON-FRI: 0630-1530* *SAT-SUN-HOL: O/R 1 h*
6	Bureau de piste MET / *MET reporting office*	HYERES LUN-VEN : 0630-1530 SAM-DIM-JF : O/R 1 h 04.22.44.46.08 - 04.22.44.41.29 FAX : 04.22.44.44.90	*HYERES* *MON-FRI: 0630-1530* *SAT-SUN-HOL: O/R 1 h* *04.22.44.46.08 - 04.22.44.41.29* *FAX: 04.22.44.44.90*
7	Services de la circulation aérienne (ATS) / *Air Traffic Services (ATS)*	NIL	
8	Avitaillement / *Refuelling*	NIL	
9	Assistance en escale / *Ground assistance*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	NIL	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	NIL	

ZZZZ - AD 3.4 Services et installations d'assistance en escale / *Handling services and facilities*

1	SServices de manutention de fret / *Cargo handling facilities*	NIL
2	Types de carburant et de lubrifiant / *Fuel and oil types*	NIL
3	Services et capacité d'avitaillement / *Fueling facilities and capacities*	NIL
4	Services de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL
5	Hangars utilisables pour les aéronefs de passage / *Hangars space for visiting helicopters*	NIL
6	Services de réparation utilisables par les hélicoptères de passage / *Repair services for visiting helicopters*	NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL

ZZZZ - AD 3.5 Services aux passagers / *Passenger facilities*

1	Hôtel(s) à l'hélistation / *Hotel(s) at the heliport*	NIL
	Hôtel(s) à proximité / *Nearby hotel(s)*	NIL
2	Restaurant(s) à l'hélistation / *Restaurant(s) at the heliport*	NIL
	Restaurant(s) à proximité / *Nearby restaurant(s)*	NIL
3	Moyens de transport / *Transport facilities*	NIL
4	Services médicaux / *Medical facilities*	NIL
5	Services postaux et bancaires à l'hélistation / *Postal and banking facilities at the heliport*	NIL
	Services postaux et bancaires à proximité / *Nearby postal and banking facilities*	NIL
6	Office de tourisme / *Tourist office*	NIL
7	Observations / *Remarks*	NIL

ZZZZ - AD 3.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie / *Rescue and fire fighting facilities*

1	Catégorie de l'hélistation / *Aerodrome category*	OTAN : H3 - H5 O/R 1 H	NATO: H3 - H5 O/R 1 H
2	Équipement de sauvetage / *Rescue equipment*	NIL	
3	Capacité d'enlever des hélicoptères accidentellement immobilisés / *Capacity for removal of disabled ACFT*	NIL	
4	Observations / *Remarks*	NIL	

ZZZZ - AD 3.7 Disponibilité saisonnière-déneigement / *Seasonal availability, clearing*

1	Types d'équipement / *Type of clearing equipment*	NIL
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL
3	Observations / *Remarks*	NIL

ZZZZ - AD 3.8 Aires de trafic, Voies de circulation et situation/position des points de vérification / *Aprons, TWY and check locations / positions data*

1	Surface et résistance des aires de trafic / *Apron suface and strength*	NIL
2	Largeur, surface et résistance des voies de circulation / *TWY width, surface and strength*	NIL
3	Situation et altitude des emplacements de vérification des altimètres / *ACL location and elevation*	NIL
4	Situation des points de vérification VOR / *VOR checkpoints*	NIL
5	Position des points de vérification INS / *Position of INS verification points*	NIL
6	Observations / *Remarks*	NIL

ZZZZ - AD 3.9 LFBY - AD 2.9 Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

1	Utilisation des panneaux d'identification des postes de stationnement d'aéronef / *Aircraft stands ID signs*	NIL
	Lignes de guidage sur TWY / *TWY guide lines*	NIL
	Système de guidage visuel pour l'accostage et le stationnement aux postes d'aéronef / *Visual docking/parking guidance system*	NIL
2	Marquage et balisage lumineux des RWY / *RWY marking and lighting*	NIL
	Marquage et balisage lumineux des TWY / *TWY marking and lighting*	NIL
3	Observations / *Remarks*	NIL

ZZZZ - AD 3.10 Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*

Obstacles d'aérodrome / *Aerodrome obstacles*					
N° obstacle (désignation) / *Obstacle No. (designation)*	Type / *Type*	Position / *Position*	Altitude (Hauteur) / *Altitude (Height)*	Marquage Type Couleur du balisage lumineux / *Marking Type Colour of lighted marking*	Observations / *Remarks*
a	b	c	d	e	f
Voir carte hélistation			See heliport chart		

ZZZZ - AD 3.11 Renseignements météorologiques fournis / *Meteorological information supplied*

1	Centre météorologique associé à l'hélistation / *Meteorological centre associated to AD*	NIL
2	Heures de service / *Hours of service*	NIL
	Centre MET hors heures de service / *MET Office outside HOR*	NIL
3	Centre MET responsable des TAF / *Office in charge of TAF*	NIL
	Périodes de validité des prévisions / *Forecast validity periods*	NIL
	Intervalle de publication des prévisions / *Forecast interval of issuance*	NIL
4	Disponibilité des prévisions de tendance / *Type of landing forecast*	NIL
	Intervalle de publication / *Interval of issuance*	NIL
5	Renseignements sur la façon dont les exposés verbaux et/ou la consultation sont assurés / *Briefing / consultation provided*	NIL
6	Types de documentation de vol fournie et langue(s) utilisée(s) dans cette documentation / *Flight documentation / languages used*	NIL
7	Cartes et autres informations affichés ou disponibles pour les exposés verbaux ou la consultation / *Charts and other information available for briefing and consultation*	NIL
8	Équipement complémentaire / *Supplementary equipment*	NIL
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	NIL
10	Renseignements supplémentaires / *Additional information (limitation of services, etc..)*	NIL

ZZZZ - AD 3.12 Caractéristiques physiques / *Physical characteristics*

1	Type d'hélistation / *Heliport type*	A vue	Visual
2	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO / *FATO TLOF or THR coordinates*	NIL	
	Ondulation du géoïde (GUND) / *Geoid Undulation (GUND)*		
3	Altitude et pente TLOF et/ou FATO / *TLOF and/or FATO altitude and inclination*	NIL	
4	Dimensions, type de surface, force portante et marques de la TLOF et de la FATO / *Dimensions, surface type, sustaining force and marks of TLOF and FATO*	FATO : 60 mx30 m Orientation : 090°/270° Revêtement : Macadam TLOF : Cercle de 30 m de diamètre Centre FATO. Revêtement : Macadam	FATO : 60 mx30 m Orientation: 090°/270° Pavement: Macadam TLOF: FATO Centre 30 m diameter circle Pavement: Macadam
5	Dimensions de l'aire de sécurité / *Dimensions of safety area*	NIL	
6	Relèvement vrai de la FATO / *True bearing of FATO*	NIL	
7	Dimensions CWY HEL / *HEL CWY dimensions*	NIL	
8	HEL de référence / *Reference HEL*	NIL	
	Classe de performance / *Performance class*	NIL	
9	Observations / *Remarks*	NIL	

ZZZZ - AD 3.13 Distances déclarées / *Declared distances*

TORAH (m)	TODAH (m)	LDA (m)	Observations / *Remarks*
1	2	3	4
NIL	NIL	NIL	NIL

ZZZZ - AD 3.14 Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de FATO/TLOF / *FATO/TLOF approach lighting and lighted marking system*

1	Type, longueur et intensité du dispositif lumineux APP / *Type, length and intensity of APP lighting system*	NIL	
2	HAPI / *HAPI*	NIL	
3	Caractéristiques et types des feux de FATO / *Characteristics and types of FATO lights*	Feux hors sol blanc en périphérie.	White extruding lights on periphery.
4	Caractéristiques et positions des phares d'hélistation / *Characteristics and locations of heliport projector lights*	NIL	
5	Caractéristiques et types des feux de TLOF / *Characteristics and types of TLOF lights*	Feux encastrés jaune.	Yellow embedded lights.
6	Observations / *Remarks*	NIL	

ZZZZ - AD 3.15 Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire / *Other lighting devices, auxiliary electrical power supply*

1	Position des feux ABN/IBN / *Position of ABN/IBN lights*	NIL
	Caractéristiques des feux ABN/IBN / *Characteristics of ABN/IBN lights*	NIL
	Heures de fonctionnement des feux ABN/IBN / *Operating hours of ABN/IBN lights*	NIL
2	Emplacement et balisage de la manche à air / *Location and marking of air sock*	NIL
3	Balisage latéral TWY / *TWY lateral lighting*	NIL
	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL
4	Alimentation électrique auxiliaire / *Auxiliary electrical power supply*	NIL
	Délai de commutation / *Switching delay*	NIL
5	Observations / *Remarks*	NIL

ZZZZ - AD 3.16 Espaces ATS / *ATS areas (CTR)*

1	Nom / *Name*	CTA 1-1 Toulon	CTA 1-2 Toulon	CTA 1-3 Toulon	CTA 2 TOULON	P 62
	Limites latérales / *Lateral limits*	Voir AIP France		See AIP France		
2	Limites verticales (plancher/plafond) / *Vertical limits (floor/ceiling)*	FL55 1000 ft ASFC	FL 125 FL 055	FL 195 FL 125	4500ft AMSL 1000 ft ASFC	FL 195 SFC
3	Classification de l'espace aérien / *Classification of air space*	D	D	D		-
4	Indicatif d'appel de l'organe ATS / *Call sign of ATS component*	TOULON APP - HYERES APP - HYERES TWR				
	Langue(s) utilisée(s) / *Language(s) used*	Français - Anglais		French - English		
5	Altitude de transition / *Transition altitude* (ft)	-				
6	Observations / *Remarks*	Zone P62 : pénétration interdite H24.CTA 1-1, 1-2, 1-3 : Activables H24. A l'exclusion des zones LF-P62, LF-P63 et des parties interférentes avec les AWY G7 et A3. Si désactivation, voir D54 (AIP FRANCE chap. ENR 5.1). Procédure CAM/CAG. Activité connue de TOULON APP ou annoncée par RAI 118,825 ou MARSEILLE ACC/FIC 120,55 - 119,75 - 124,5. Des zones réglementées sont également associées à cet espace.		Zone P62: entry prohibited H24. CTA 1-1, 1-2, 1-3: Activable H24. With the exclusion of zones LF-P62, LF-P63 and the parts interfering with the AWYs G7 and A3. If deactivation, see D54 (AIP FRANCE chap. ENR 5.1). Procedure CAM/CAG. Activity known by TOULON APP or announced by RAI 118,825 or MARSEILLE ACC/FIC 120,55 - 119,75 - 124,5. Regulated areas are also associated to this space.		

ZZZZ - AD 3.17 Installations de télécommunication ATS / *ATS telecommunication facilities*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call sign*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Operating hours*	Observations / *Remarks*
1	2	3	4	5
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

ZZZZ - AD 3.18 Installations de télécommunication des services de la circulation aérienne / *Telecommunication facilities of air traffic services*

Désignation du service / *Service designation*	Indicatif d'appel / *Call sign*		Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Operating hours*		Observations / *Remarks*	
1	2		3	4		5	
APP	TOULON APPROCHE	TOULON APPROACH	118.825 MHz	HOR ATS	ATS HOR	Secondaire	Secondary
			126.325 MHz			Principale	Primary

ZZZZ - AD 3.19 Aides de radionavigation et d'atterrissage / *Radio-navigation and landing aids*

Type des aides / *Type of aids*	Identification / *Identification*	Fréquences / *Frequencies*	Heures de fonctionnement / *Operating hours*	Coordonnées / *Coordinates*	Altitude DME / *DME altitude*	Observations / *Remarks*	
1	2	3	4	5	6	7	
ATIS	HYERES INFORMATION	129.650 MHz	NIL	NIL	NIL	Ouverture terrain	Airfield opening

ZZZZ - AD 3.20 Règlements de circulation locaux / *Local traffic regulations*

Les demandes de pénétration en zone P 62 sont à adresser à CECMED (LFTSZPWN) et pour information à AERO HYERES (LFTHZPZX) et au CCMAR MED (LFTCYXYX).	The requests for entry into zone P 62 are to be sent to CECMED (LFTSZPWN) and for information to AERO HYERES (LFTHZPZX) and to CCMAR MED (LFTCYXYX).
L'hélistation ne permet d'accueillir qu'un aéronef à la fois, stationnement limité à 1 heure.	The heliport can receive only one aircraft at a time, parking is limited to 1 hour.
Conditions météorologiques minimum : visi 3000 m et plafond 1000 ft.	Minimum meteorological conditions: visibility 3000 m and ceiling 1000 ft.
La base navale, l'agglomération Toulonnaise, la résidence du préfet maritime située au Cap Brun et le dépôt de carburant du Lazaret sont interdits de survol.	Fly-over of the naval base, the Toulon community area, the resistance of the maritime prefect located at Cap Brun and the fuel storage area of of Lazaret is prohibited.
En P 62, la vitesse est limitée à 100 Kts, les trajectoires d'arrivée et de départ sont exclusivement maritimes, voir A VUE FRANCE.	In P 62, the speed is limited to 100 Kts, the arrival and departure flight paths are exclusively maritime, see VISUAL FRANCE.

ZZZZ - AD 3.21 Procédures antibruit / *Noise abatement procedures*

NIL

ZZZZ - AD 3.22 Procédures de vol / *Flight procedures*

NIL

ZZZZ - AD 3.23 Renseignements supplémentaires / *Additional information*

NIL

ZZZZ - AD 3.24 Cartes relatives à l'hélistation / *Heliport charts*

	Manuels où sont publiées les cartes / *Manuals in which charts are published*
1) Carte d'aérodrome/hélistation - OACI / *Aerodrome/heliport chart ICAO*	AVUE H
2) Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef - OACI / *Chart of aircraft aprons - ICAO*	-
3) Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome - OACI / *Chart of movements on aerodrome - ICAO*	-
4) Cartes d'obstacles d'aérodrome - OACI type A (pour chaque piste) / *Charts of aerodrome obstacles - ICAO type A (for each runway)*	-
5) Carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome - OACI (Electronique) / *Aerodrome terrain and obstacle chart - ICAO (Electronic)*	-
6) Carte topographique pour approche de précision - OACI (piste avec approche de précision de catégorie II et III) / *Topographical chart for precision approach - ICAO (runway with category II and III precision approach)*	-
7) Carte régionale - OACI (routes de départ et de transit) / *Regional chart - ICAO (departure and transit routes)*	-
8) Carte de départ normalisé aux instruments - OACI / *Standard instrument departure chart - ICAO*	-
9) Carte régionale - OACI (routes d'arrivée et de transit) / *Regional chart - ICAO (arrival and transit routes)*	-
10) Carte d'arrivée normalisée aux instruments - OACI / *Standard instrument arrival chart - ICAO*	-
11) Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC - OACI / *Minimum altitude chart for ATC monitored flights - ICAO*	-
12) Carte d'approche aux instruments - OACI (pour chaque piste et type de procédure) / *Instrument approach chart - ICAO (for each runway and procedure type)*	-
13) Carte d'approche à vue - OACI / *Visual approach chart - ICAO*	AVUE H
14) Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome / *Bird concentrations nearby aerodrome*	-