

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).

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.

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).

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.

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.

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).

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.

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).

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 : 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.

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

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 dérogeant 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 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

1.2 Minimum altitude

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.

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 <i>Piston type single-engine aircraft</i> HEL	Multimoteurs mono et multiréacteurs ou à turbopropulsion <i>Multi-engine single and multi-jet or turbo-jet aircraft</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Usines isolées <i>Isolated plants ;</i> - Installations à caractère industriel <i>Industrial type installations ;</i> - Hôpitaux, centres de repos ou tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive <i>Hospitals, convalescence centres or any other establishment or service bearing a distinct mark ;</i> - Vols suivant une direction parallèle à une autoroute ou à proximité de celle-ci. <i>Flights along a direction parallel to a highway or close to it.</i> 	1000 ft (300 m)	3300 ft (1000 m)
<ul style="list-style-type: none"> - Agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1200 m <i>Community area whose average width does not exceed 1200 m ;</i> - Rassemblement de personnes ou d'animaux (plages, stades, réunions publiques, hippodromes, parc à bestiaux, domaine skiable des stations de sports d'hiver...). <i>Assembly of persons or animals (beaches, stadiums, public meetings, race tracks, stockyards, skiing area of winter sports centres, etc.).</i> 	1650 ft (500 m)	3300 ft (1000 m)
<ul style="list-style-type: none"> - 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. <i>City of more than 5000 inhabitants whose average width is between 1200 m and 3600 m (1).</i> <i>Assembly of more than 10,000 persons.</i> 	3300 ft (2) (1000 m)	3300 ft (2) (1000 m)
<ul style="list-style-type: none"> - Ville dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 m (sauf PARIS). - Rassemblement de plus de 100 000 personnes. <i>City whose average width is greater than 3600 m (except PARIS).</i> <i>Assembly of more than 100,000 persons.</i> 	5000 ft (1500 m)	5000 ft (1500 m)
<ul style="list-style-type: none"> - PARIS Limites des anciennes fortifications de la ville (arrêté du 20 janvier 1948). <i>PARIS</i> <i>Limits of old city fortifications</i> <i>(order dated 20 January 1948).</i> 	Survol interdit sauf aux ACFT MIL en mission de transport au-dessus de 6500 ft (2000 m) ou ayant reçu une autorisation particulière. <i>Fly-over prohibited except by MIL ACFT in transport missions above 6500 ft (2000 m) or having special authorisation.</i>	

(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.

1.4 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.

1.5 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.

1.6 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.

1.7 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.

1.3 Cruising levels

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

- a) in flight levels, for flights 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 flights 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 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 organismes rendering OAT (AOTP) services and/or** down by the headquarters and directorates.*

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 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 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 constituant 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 considérés 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.

1.9.4 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.

1.9.5

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.

1.10 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'entraînement 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.

1.9.3 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 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

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 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 réception, 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 concerné¹.

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.

1.10.4 Conduite des vols supersoniques

Les accélérations liées au passage du régime subsonique au supersonique 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.

1.10.5 Dérogations

Les dérogations à ces règles font l'objet de dispositions particulières formalisées et prises sous la responsabilité:

- du directeur général de l'armement pour certains vols d'essais, de réception et à caractère technique non réalisable selon les règles décrites au 1.10.1, 1.10.3 et 1.10.4

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 concerned¹.

1.10.3 Supersonic flights restrictions 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 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 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

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 aéroport 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 ACAS¹ 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 aéroplanes 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.

2.2.4 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.

2.2.5 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 aéroplanes se rapprochent d'un aéroport afin d'y atterrir, l'aéroplane 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 aéroplane en train d'exécuter les phases finales d'une approche, ou pour le dépasser. Toutefois, les aéroplanes 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.

2.2.3 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 aeroplanes 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 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 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 aeroplanes approach an aerodrome for landing, the aeroplane 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 aeroplane executing final approach phases, or to overtake it. However, the power-driven aeroplanes 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 aéroport cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.

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 aéroport, 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'aéroport.

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.

2.3 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.

2.3.1 De nuit, pendant le vol (ou autre période définie par l'autorité compétente)

Le pilote allume :

- a) les feux anticollision¹ 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.

2.2.6 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 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 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 By night, during the flight (or any other period defined by the relevant authority)

The pilot lights up:

- a) the anti-collision lights¹ 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.

2.3.3 De jour, pendant le vol

Le pilote allume les feux anticollision destinés à attirer l'attention sur l'aéronef.

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.

2.3.5 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.

2.3.2 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 By day, during flight

The pilot lights up the anti-collision lights intended to attract the the attention on the aircraft.

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 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.

2.5 Manœuvres sur un aéroport ou aux abords d'un aéroport

Un aéronef évoluant sur un aéroport ou aux abords d'un aéroport :

- a) surveille la circulation d'aéroport 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 aéroport 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'aéroport 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.

2.4 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 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.

2.5.2 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.

2.5.3 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.

2.5.1 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 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 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 1^{re} et à la 2^e 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.

3. Plans de vol

3.1 Dépôt du plan de vol

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.

3.1.2 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-proche, **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.

3.1.3 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.

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. Flight plan

3.1 Submission of a flight plan

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

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-proch, **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 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.

3.2 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

3.3 Etablissement du plan de vol

Les procédures de rédaction et de communication des plans de vol CAM sont définies à l'ENR 1.10.

3.4 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.

3.5 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.

3.1.4 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 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 Drafting of the flight plan

The procedures for drafting and communicating OAT flight plans are defined in ENR 1.10.

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 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.

3.5.2 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.

3.5.3 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.

3.5.4 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.

3.5.5 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.

3.5.1 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 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 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 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 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.

3.7 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.

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.

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 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. 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.

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.

6.1.2 Circulation sur l'aire de manœuvre d'un aéroport contrôlé

Sur un aéroport contrôlé, un aéronef ne peut circuler sur l'aire de manœuvre sans autorisation de la tour de contrôle de l'aéroport et se conforme à toute indication donnée par cet organisme.

6.1.3 Obtention d'une clairance

En CAM, toutes les phases contrôlées d'un vol s'effectuent après obtention d'une clairance.

6.1.4 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.

6.2 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.

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.*

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 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 Obtaining a clearance

Under OAT, all the controlled phases of a flight are executed after obtaining a clearance.

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 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).

6.4 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).

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.

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 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. 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 : <i>Flight at or below the highest of the 2 levels:</i> 3000ft AMSL ou 1000ft ASFC et hors espace aérien contrôlé <i>and outside controlled airspace</i>		Vol au-dessus du plus haut des 2 niveaux : <i>Flight above the highest of the 2 levels:</i> 3000ft AMSL ou 1000ft ASFC ou en espace aérien contrôlé <i>or within controlled airspace</i>							
Aéronef <i>Aircraft</i>		Visibilité en vol la plus élevée <i>Highest in-flight visibility</i>		Distance par rapport aux nuages <i>Distance to clouds</i>		Visibilité en vol la plus élevée <i>Highest in-flight visibility</i>		Distance par rapport aux nuages <i>Distance to clouds</i>			
J O U R D A Y	Avion (dans tous les cas) <i>Aircraft (in all cases)</i>		1500 m	Distance parcourue en 30 secondes de vol <i>Distance covered in 30 seconds of flight</i>	Hors des nuages et en vue de la surface <i>Outside of clouds and in view of the surface</i>		8 km si / if FL 100 (1)	Distance parcourue en 30 secondes de vol <i>Distance covered in 30 seconds of flight</i>	Horizontale <i>Horizontal</i> ≥ 1500 m		
	Hélicoptère <i>Helicopter</i>	Cas général <i>General case</i>	500 m (800 m pour les formations for formations)		Hors des nuages ou en vue de la mer <i>Out of clouds or with sea visible</i>		5 km si / if < FL100 (1)		Distance parcourue en 30 secondes de vol <i>Distance covered in 30 seconds of flight</i>	Verticale <i>Vertical</i> ≥ 300 m (1000 pieds)	
		Haute mer <i>Open sea</i>	500 m (800 m pour les formations / for formations)				3000 m			Hors des nuages <i>Outside of clouds</i>	
N U I T N I G H T	Avion <i>Aircraft</i>	Cas général <i>General case</i>	8 Km (2)	Distance parcourue en 30 secondes de vol <i>Distance covered in 30 seconds of flight</i>	Hors des nuages et en vue de la surface <i>Outside of clouds and in view of the surface</i>		8 Km (2)	Distance parcourue en 30 secondes de vol <i>Distance covered in 30 seconds of flight</i>	Horizontale <i>Horizontal</i> ≥ 1500 m		
		Haute mer <i>Open sea</i>	3000 m		Hors des nuages ou en vue de la mer <i>Out of clouds or with sea visible</i>				5 Km	Verticale <i>Vertical</i> ≥ 450 m (1500 pieds)	
	Hélicoptère <i>Helicopter</i>	Cas général <i>General case</i>	3000 m (3) 1500 m (4) (2000m pour les formations)(4)		1500 m (2000 m pour les formations)					3000 m	
		Haute mer <i>Open sea</i>									

(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 aéroport. / 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.

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.

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. 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.

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.

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.

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. 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. 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.

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.

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 different types of aircraft in service in each army or major command can be defined by the relevant headquarters.*

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.

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

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.

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. <i>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.</i>	
A	PILOTE (*) <i>PILOT (*)</i> <input type="text"/> CONTROLEUR (*) <i>CONTROLLER (*)</i> <input type="text"/>
B	Grade, nom, prénoms <i>Grade, name, first name</i>
C	Compagnie ou service de contrôle Adresse <i>Company or control service</i> <i>Address</i>
D	Identification appareil <i>Aircraft identification</i>
E	Type / Type
F	Indicatif d'appel / Call sign
G	Aérodrome départ <i>Departure aerodrome</i>
H	Destination <i>Destination</i>
I	Position estimée et cap au début de l'observation <i>Estimated position and heading at the start of observation</i>
J	Date et heure UTC au début de l'observation <i>Date and UTC time at the start of observation</i>
K	Altitude calage altimétrique au début de l'observation <i>Altimeter setting altitude at the start of observation</i>
L	Type de plan de vol <i>Flight plan type</i> IFR <input type="text"/> VFR <input type="text"/>

(*) Rayer la mention inutile

Voir suite du compte rendu/See continuation of the report

Formulaire page 2/2

M	Météorologie <i>Meteorology</i> 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 <input type="checkbox"/> Volant soleil de face/de dos Visibilité en vol estimée m/NM <i>Between cloud layers</i> <i>Flight with sun in eyes/on back</i> <i>Estimated flight visibility</i> m/NM
N	Description de l'observation/du phénomène: <i>Description of observation/phenomenon:</i> Trajectoire/position relative/durée/forme/ couleur/autre <i>Flight path/relative position/duration/colour/</i> <i>other</i> Croquis: <i>Sketch:</i>	
O	Radar sol <i>Ground radar</i>	Lieu du centre de contrôle radar : <i>Location of radar control centre :</i> échos OUI / YES..... <input type="checkbox"/> <i>echoes</i> NON / NO..... <input type="checkbox"/>
P	Radar bord <i>On-board radar</i>	échos OUI / YES..... <input type="checkbox"/> <i>echoes</i> NON / NO..... <input type="checkbox"/>
Q	Détecteur CAT/TAC <i>CAT/TAC detector</i>	Déclenchement OUI..... <input type="checkbox"/> <i>Triggered</i> NON..... <input type="checkbox"/>
R	Fonctionnement anormal instruments de vol <i>Normal operation of flight instruments</i>	OUI / YES..... <input type="checkbox"/> Description : NON / NO..... <input type="checkbox"/>
S	L'observation a-t-elle été signalée par radio/ téléphone, télétype? <i>Was the observation informed over radio/tel-</i> <i>ephone, teletypewriter?</i>	<input type="checkbox"/> ..OUI RADIO <input type="checkbox"/> TELEPHONE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ..NON TELETYPE <input type="checkbox"/>
	A quel organisme? <i>To which organism?</i>	Organisme civil <input type="checkbox"/> militaire <input type="checkbox"/>
T	Date / Date : Heure UTC du compte-rendu : <i>UTC time of report :</i>	Signature du rapporteur : <i>Signature of reporter :</i>