ENR 1.4

Règles de vol CAM tactique (CAM T)

Tactical OAT (OAT T) flight rules

1. Préambule

L'entraînement des forces, la réalisation d'opérations particulières de souveraineté ou de service public et les vols d'essais, de réception ou à caractère technique, doivent parfois être réalisés selon des modalités spécifiques qui requièrent l'utilisation de règles adaptées.

La prise en compte de ces spécificités a conduit à définir des règles de vol particulières, appelées « règles de vol CAM Tactique » (CAM T), destinées à permettre l'exécution de ces vols sous réserve de garantir un niveau de sécurité acceptable pour les autres usagers aériens ainsi que pour les personnes et les biens à la surface.

En complément ,le chef d'état-major de l'armée de terre, le chef d'état-major de la marine, le chef d'état-major de l'armée de l'air, le directeur général de l'armement, le directeur général de la gendarmerie nationale, le directeur général des Douanes et Droits indirects et le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises veillent à :

a) l'élaboration de règles d'exploitation (instructions, directives, consignes d'emploi, …) pour l'exécution de ces vols ;

b) la bonne exécution des vols effectués selon les règles de la CAM T au sein de ses forces.

Le commandant de l'aviation légère de l'armée de terre, le commandant la force d'aéronautique navale, le commandant des forces aériennes stratégiques, le commandant des forces aériennes, le directeur des ressources humaines de l'armée de l'air, le commandant du centre d'expériences aériennes militaires, le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale, **le directeur de la direction nationale garde-côtes des douanes,** le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises et le directeur de DGA Essais en vol établissent et font appliquer **les rêgles d'exploitation liées à l'exécution des ces vols.**

1. Foreword

The training of forces, execution of special sovereignty or public service operations and test, acceptance or technical flights must sometimes be carried out along specific methods that require the use of adapted rules.

Consideration of these specificities leads to defining special flight rules called "Tactical OAT flight rules" (OAT T), designed for executing these flights with a reserve for guaranteeing an acceptable safety level for the other aeronautical users as well as for the persons and goods on the ground.

Furthermore, the chief of staff of the army, the chief of staff of the navy, the chief of staff of the air force, the director general of armaments, the director general of the national gendarmerie, the director general of Customs and Excise and the director general of civil security and crisis management ensure :

a) the preparation of operating rules (instructions, directives, instructions for use) for the operation of these flights;

b) successful completion of the flighs operated according to the rules of military air traffic T within the forces.

The army's light aviation squadron leader, the naval aeronautics force squadron leader, the strategic air forces squadron leader, the air force squadron leader, the air force human resources manager, the military air adventure center squadron leader, the national gendarmerie air force squadron leader, ***the director of the national direction coast guard of customs,*** *the director general of civil security and crisis management and the Flight test director of DGA establish and enforce* ***the operating rules related to the execution of these flights.***

2. Domaine d'emploi

La CAM T s'applique à tous les vols qui, pour des besoins d'entraînement ou pour des raisons techniques ou opérationnelles ne peuvent être effectués ni en CAM V ni en CAM I et sont exécutés soit :

a) à l'intérieur d'espaces publiés dans des conditions spécifiées au § 7.1 ;

b) en dehors d'espaces publiés dans des conditions spécifiées au § 7.2.

Les autorités désignées au paragraphe ci-dessus définissent pour les équipages placés sous leur autorités les types de missions susceptibles d'être réalisés en CAM T.

➔ **Le commandant de bord doit annoncer à l'organisme de contrôle tout passage en CAM T ainsi que ses conditions de vol (CAM T en vol à vue ou CAM T aux instruments)**

2. Scope

The OAT T applies to all flights that, for training requirements or for technical or operational reasons, cannot be executed either in OAT V or in OAT I and are executed either :

a) within published spaces, under the conditions specified in § 7.1;

b) outside of published spaces, under the conditions specified in § 7.2;

The authorities designated in the paragraph above determine, for the crews for which they are responsible, the types of missions which may be performed under OAT T.

The pilot-in command shall announce to the control agency all change in T OAT and its flight conditions (T OAT in visual flight or T OAT with instruments)

3. Équipement des aéronefs

Un aéronef effectuant un vol CAM T doit être équipé des instruments nécessaires à l'exécution du vol conformément à l'instruction 1650/DSAÉ/DIRCAM.

3.1 Radiocommunications

Les aéronefs évoluant en CAM T doivent être munis de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale avec les autres aéronefs en vol et les organismes au sol, aéroportés ou embarqués désignés.

3.2 Interruption des communications

Les états-majors et directions établissent les procédures particulières pour les cas de panne de radiocommunications.

3.3. Utilisation du transpondeur

Sauf impératifs précisément définis par les textes particuliers visés au § 1, l'utilisation du transpondeur est conforme aux dispositions de l'ENR 1.6.

3.4. Utilisation des feux des aéronefs

Les aéronefs évoluant en CAM T utilisent les feux conformément aux dispositions du RCAM.3215.

3. Aircraft equipment

An aircraft flying a military air traffic T flight must be equipped with the instruments necessary for the flight, in accordance with instruction 1650/DSAÉ/DIRCAM.

3.1 Radiocommunications

The aircraft flying in OAT T must be equipped with communication facilities to set up a two-way link with the other aircraft in flight and the designated ground, airborne or on-board organisms.

3.2 Communication interruption

The headquarters and directorates draft the special procedures for all cases of communication failure.

3.3. Use of transponder

Unless in case of imperatives clearly specified in special texts given in § 1, the use of the transponder complies with the requirements of ENR 1.6.

3.4. Use of aircraft lights

Aircraft operating under OAT T use their lights in accordance with the provisions of RCAM 3215.

4. Conditions météorologiques minimales

Les vols CAM T peuvent se dérouler soit en vol à vue soit en vol aux instruments.

Les autorités, définies au paragraphe 1, définissent, dans des textes particuliers, les conditions météorologiques minimales d'exécution dans lesquelles les équipages placés sous leur autorité peuvent exécuter les vols CAM T.

4. Minimum meteorological conditions

Military air traffic T flights may be operated either under IFR or VFR.

The authorities specified in paragraph 1 determine, in specific texts, the minimum meteorological conditions for operation according to which the crews for which they are responsible may operate OAT T flights.

5. Niveaux minimaux utilisables

Les autorités, définies au paragraphe 1, définissent, dans des textes particuliers, les niveaux minimaux dans lesquels les équipages placés sous leur autorité peuvent exécuter les vols CAM T en fonction de la mission à exécuter, des espaces aériens concernés et des moyens utilisés.

Conformément aux dispositions prévues par l'article 5 de l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes et d'animaux, les états-majors et directions peuvent accorder pour les aéronefs exploités en CAM T et relevant de leur compétence, des dérogations aux règles de survol prévues par cet arrêté.

Les vols CAM T doivent aussi respecter les dispositions réglementaires concernant les réserves naturelles et les parcs nationaux.D'autres sites spécifiés par les autorités compétentes peuvent faire l'objet de restrictions particulières.

5. Minimum levels available

The authorities specified in paragraph 1 determine, in specific texts, the minimum levels according to which the crews for which they are responsible may operate OAT T flights, depending on the mission to be completed, the airspaces concerned and the resources used.

In accordance with the provisions of article 5 of the order of October 10, 1957 regarding flying over cities and gatherings of people and animals, military staff and departments may grant, for aircraft operating under OAT T and for which they are responsible, exemptions to the flyover rules provided by this order.

OAT T flights must also respect regulatory provisions concerning nature reserves and national parks.

Specific restrictions may apply to other sites specified by relevant authorities.

6. Plan de vol

Les dispositions de l'ENR 1.10. s'appliquent.

Chaque partie du vol exécutée en CAM T est notifiée au plan de vol.

6. Flight plan

The provisions of ENR 1.10. are applicable.

Each part of the flight executed in OAT T is noted in the flight plan.

[1] Altitude/hauteur minimale de sécurité assurant une marge de franchissement d'obstacle spécifiée dans une portion d'espace déterminée

[1] Minimum safety altitude/height ensuring an obstacle crossing margin specified in a defined portion of space

7. Compatibilité des vols CAM T avec les autres vols

7.1. Vols réalisés à l'intérieur d'espaces aériens publiés à titre permanent ou temporaire

Afin de garantir la sécurité, certaines missions en CAM T nécessitent d'être séparées des autres usagers de l'espace aérien. Ces vols peuvent bénéficier d'un service radar.

Dans ce cas, les espaces suivants peuvent être utilisés :

a) zones R, D, ou P, permanentes ou temporaires ;

b) TSA, TRA ou CBA ;

c) les espaces aériens ou des parties des espaces aériens de classe A à D ;

➔ - ayant fait l'objet **d'une réservation de secteur ou de volume (éventuellement défini localement)** auprès de l'organisme gestionnaire par coordination actique;

ou

- par application d'un protocole (ou disposition particulières publiées)

ou

- ayant fait l'objet d'une création d'espace aérien, temporaire ou non, portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

d) en espace de classe E

- compte tenu du fait que la classe E est perméable aux VFR sans contact radio ni transpondeur, et en l'absence de radar primaire, les appareils évoluant en CAM T doivent en permanence être en mesure d'appliquer le principe «Voir et éviter» vis à vis de tout autre aéronef. Ils évoluent selon les conditions météorologiques minimales fixées par les autorités citées au chapitre VI.1.

A l'intérieur de ces espaces, les directions et les états-majors concernés définissent les conditions d'éxécution des vols CAM T

En dernier ressort, la prévention des abordages repose sur l'application des règles de l'air par l'ensemble des aéronefs de chaque circulation.

7. Compatibility of OAT T flights with other flights

7.1. Flights made inside airspaces published on a permanent or temporary basis

In order to guarantee security, some OAT T missions must be separated from other airspace users. These flights may have a radar service.

In this case, the following spaces may be used :

a) permanent or temporary R, D or P areas;

b) TSA, TRA or CBA;

c) class A to D airspaces or parts of such airspaces :

*- which were subject **to sector or volume reservation (possibly locally defined)** from the managing authority by tactical coordination;*

or

- by application of a protocol (or specific published provisions) ;

or

- which were subject to the creation of an airspace, regardless of whether or not it is temporary, of which users were informed using the Aeronautical Information Services.

d) class E airspace :

- bearing in mind the fact that class E is permeable to VFR with neither radio communications nor a transponder, and in the absence of a primary radar system, aircraft operating under OAT T must be permanently capable of applying the «See and Avoid» principle as regards any other aircraft. The aircraft operate according to the minimum meteorological conditions established by the authorities cited in chapter VI.1.

Inside these airspaces, the departments and military staff concerned determine the conditions for operating OAT T flights.

As a last resort, collision prevention is based on the application of the rules of the air by all aircraft operating under all traffic rules.

7.2. Vols réalisés en-dehors des espaces aériens publiés

Afin de garantir une certaine liberté d'action aux forces et d'interférer le moins possible avec les autres usagers aériens, des vols CAM T peuvent être effectués en dehors d'un espace réservé, en espace de classe G uniquement et :

a) au-dessous de 150 mètres/surface pour les vols de jour ;

b) au-dessous de 300 mètres/surface pour les vols de nuit.

Les états majors ou directions concernés définissent dans des textes particuliers les portions d'espace considérées et les procédures employées.

Ces portions d'espace doivent se situer en dehors des emprises des aérodromes et de leurs circuits associés et n'interférer avec aucun espace aérien contrôlé ou zone réglementée, dangereuse ou interdite. Elles ne disposent d'aucun gestionnaire et n'offrent aucune protection aux aéronefs y évoluant vis-à-vis des autres usagers. Les aéronefs les utilisant en CAM T doivent être en mesure d'appliquer en permanence le principe « voir et éviter » vis à vis de tout autre aéronef.

Ces limitations de hauteur ne sont pas applicables aux aéronefs en mission réelle de sûreté (PPS) et aux autres missions réelles ordonnées par l'autorité compétente (mission de police, de sécurité publique, de secours ou de sauvetage...).

7.2. Flights operated outside of published airspaces

In order to guarantee a certain freedom of action to the forces and to interfere in the least possible manner with other airspace users, OAT T flights can be executed outside a reserved space, in class G space only and :

a) below 150 meters/surface for daytime flights;

b) below 300 meters/surface for nighttime flights.

The concerned headquarters or directorates define, in special texts, the concerned portions of space and the procedures implemented.

These portions of space must be located outside the rights of way of aerodromes and their associated circuits and must not interfere with any controlled airspace or regulated, dangerous or prohibited area. They are not covered by any controller and do not provide any protection to aircraft flying therein with respect to other users. The aircraft using them in OAT T must be in a position to continuously apply the "see and avoid" principle with respect to any other aircraft.

The height limitations are not applicable to aircraft on a real security mission (PPS) or to other real missions ordered by the relevant authority (police, public safety, emergency or rescue mission, etc...).

7.3. Cas particulier

Dans les espaces décrits aux paragraphes 7.1² et 7.2, et par nécessité absolue de service, un aéronef en mission de police, de sécurité publiques ou de secours peut être amené à pénétrer dans ces espaces aériens sans dérogation, accord, autorisation ou coordination préalables.

Dans ce cas, cet aéronef doit maintenir les conditions de vol à vue, afficher le transpondeur prévu pour ce type de mission, appliquer strictement la règle «voir et éviter» et informer l'organisme gestionnaire de sa position et de ses prévisions d'évolution.

7.3. Specific cases

In the airspaces described in paragraph 7.1² and 7.2, and due to an absolute service need, an aircraft on a police, public safety or emergency mission may need to enter into these airspace without a prior exemption, approval, authorization or without prior arrangements having been made.

In such cases, this aircraft must maintain visual flight conditions, display the transponder provided for this type of mission, strictly apply the "see and avoid" rule and inform the managing authority of their position and forecast flight routes.

8. Prévention des abordages

Les prestataires de services de la CAM, les états-major, les directions, les directeurs d'exercice, et les organismes gestionnaires d'espace définissent, chacun en ce qui le concerne, les procédures destinées à assurer la prévention des abordages entre :

a) lles aéronefs évoluant en CAM T entre eux ;

b) les aéronefs évoluant en CAM T et les autres aéronefs..

Des mesures particulières relatives à la gestion d'espaces aériens temporaires doivent être portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

La prévention des collisions des aéronefs évoluant en CAM T dans un espace réservé, vis à vis des autres aéronefs, est principalement garantie par le satut et la gestion de l'espace consideré. Toutefois, toutes les dispositions doivent être prises pour assurer la séparation avec tout aéronef susceptible d'interférer avec les aéronefs en CAM T.

Les modalités de la coordination entre organisme gestionnaires de l'espace et organismes tactiques, hormis s'ils sont confondus, doivent être régies par la mise en oeuvre de protocoles permanents ou temporaires ou d'ordres d'exercices.

Les équipages évoluant en CAM T ne doivent pas relâcher la vigilance à bord des aéronefs de manière à pouvoir éviter les abordages et les collisions en toute circonstance (autres aéronefs, activités avec câble, ULM, éoliennes, navires porteurs d'aéronefs, plates-formes de forage, obstacles de toute nature...).

Les pilotes évoluant dans le RTBA appliquent cette règle s'ils le peuvent.

Les équipages évoluant en vol à vue en CAM T appliquent les dispositions des § 6 et 12 du chapitre ENR 1.2 du MILAIP.

[2] à l'exclusion, cependant, du RTBA pour lequel des conditions spécifiques de pénétration sont définies dans l'instruction 3050/DSAÉ/DIRCAM.

8. Collision prevention

Military air traffic service providers, military staff, departments, exercise directors and airspace managing authorities determine, each as it pertains to them, the procedures intended to ensure prevention of collisions between :

a) the aircraft flying in OAT T between themselves;

b) the aircraft flying in OAT T and the other aircraft.

Users must be informed of specific measures involved in the management of temporary airspaces using the Aeronautical Information Services

The prevention of collisions of aircraft operating in OAT T in a reserved airspace, regarding the other aircraft, is mainly guaranteed by the status and the management of the considered airspace.However, all the provisions must be taken to ensure separation with any aircraft likely to interfere with the aircraft operating in OAT T.

The conditions of coordination between airspace managing authorities and tactical authorities, unless they are a single one, must be governed by the implementation of permanent or provisional protocols or exercise orders.

Flights crews operating in OAT T must keep fully aware onboard aircraft so as to be able to avoid collisions under any circumstance (other aircraft, activities with cables, ULM, windmills, aircarft-carrier ships, drilling platforms, obstacles of any type, etc...).

Pilots operating in the very low altitude network apply this rule if they can.

Crews flying in OAT T shall apply MILAIP ENR 1.2 § 6 and 12 provisions.

[2] excluding, however, the RTBA, for which specific entry conditions are provided in instruction 3050/DSAÉ/DIRCAM.