

# Proposition d'amendement de l'annexe 2 à l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne

## Services de la circulation aérienne

...

### Chapitre 2 - Généralités

#### 2.1 Désignation des responsabilités

~~2.1.1 (Réservé) Conformément aux dispositions du présent document « Services de la circulation aérienne », l'autorité compétente détermine, pour les territoires sur lesquels s'étend son autorité, les portions d'espace aérien et les aérodromes où doivent être assurés des services de la circulation aérienne. Elle prend alors des dispositions pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions du présent document ; toutefois, l'État français peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'établir et d'assurer les services de la circulation aérienne dans les régions d'information de vol, les régions de contrôle ou les zones de contrôle s'étendant au-dessus de son propre territoire.~~

~~2.1.2 (Réservé) Les portions de l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de souveraineté indéterminée dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne sont déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne. L'État français, lorsqu'il accepte d'assurer les services de la circulation aérienne dans ces portions de l'espace aérien, prend alors des dispositions pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions du présent document.~~

~~2.1.3 (Réservé) Lorsqu'il est décidé d'assurer des services de la circulation aérienne, l'État français désigne les autorités qui sont chargées de ces services.~~

~~2.1.4 Lorsque les services de la circulation aérienne sont assurés, les renseignements nécessaires pour permettre d'utiliser ces services sont publiés.~~

...

#### 2.4 Détermination de la nécessité des services de la circulation aérienne

(Réservé)

~~2.4.1 La nécessité des services de la circulation aérienne est déterminée par les considérations ci-après :~~

- ~~a) types de trafic en cause ;~~
- ~~b) densité de la circulation aérienne ;~~
- ~~c) conditions atmosphériques ;~~
- ~~d) toutes autres conditions particulières.~~

~~2.4.2 Le fait que les aéronefs évoluant dans une zone donnée pourraient être dotés de systèmes anticollision embarqués (ACAS) ne joue aucun rôle dans la détermination de la nécessité d'assurer des services de la circulation aérienne dans cette zone.~~

...

## 2.6 Classification des espaces aériens

...

**Classe C.** Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et, reçoivent des informations de circulation relatives aux autres vols VFR.

Sont admis :

- les vols IFR ;
- à et au-dessous du FL 195, les vols VFR ;
- au-dessus du FL195, les vols VFR :

\* en espace aérien réservé (TSA, TRA ou CBA) ;

\* exceptionnellement, selon les dispositions particulières convenues avec l'autorité ATS

compétente.

~~En dehors des espaces aériens réservés (TSA, TRA ou CBA) pour lesquels les services rendus sont fixés par la voie de l'information aéronautique, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et, sauf dispositions contraires au-dessus du FL195, reçoivent des informations de trafic relatives aux autres vols VFR.~~

...

**Classe E.** Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne aux vols IFR et la séparation est assurée entre vols IFR. Tous les vols reçoivent dans la mesure du possible des informations de trafic. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, la classe E ne sera pas utilisée pour les zones de contrôle.

...

**2.6.2 (Réservé)** ~~Les classes d'espaces aériens sont définies en fonction des besoins.~~

...

## 2.7 Qualité de navigation requise (RNP) pour le vol en route Vols en navigation fondée sur les performances (PBN)

(Réservé)

~~2.7.1 Les types de RNP sont prescrits par l'État français. Le cas échéant, les types de RNP de régions, routes ou routes ATS désignées sont prescrits sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.~~

...

~~2.7.3 Le type de RNP prescrit correspond aux services de communications et de navigation et aux services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.~~

## 2.8 Performances de communication requises (RCP)

(Réservé)

~~2.8.1 Les types de RCP sont prescrits par l'autorité compétente, le cas échéant, sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.~~

...

## **2.10 Spécifications relatives aux régions d'information de vol, aux régions de contrôle et aux zones de contrôle**

(Réservé)

~~2.10.1 — La délimitation des portions d'espace aérien à l'intérieur desquelles sont assurés des services de la circulation aérienne est effectuée en fonction de la nature du réseau de routes et des conditions d'efficacité du service plutôt qu'en fonction des frontières nationales.~~

...

~~2.10.3.2.1 Dans la mesure où cela est possible et souhaitable pour assurer la liberté d'action des vols VFR exécutés au-dessous d'une région de contrôle, la limite inférieure de cette région de contrôle est établie à une hauteur supérieure à la hauteur minimale spécifiée en 2.9.3.2 2.10.3.2.~~

~~2.10.3.2.2 (Réservé)~~

...

~~2.10.5 — Zones de contrôle~~

...

~~2.10.5.5 — (Réservé)~~

## **2.11 Identification des organismes assurant les services de la circulation aérienne et des espaces aériens desservis par ceux-ci**

...

2.11.2 Un organisme AFIS, Une tour de contrôle d'aérodrome ou un organisme de contrôle d'approche est identifié au moyen du nom de l'aérodrome sur lequel il est situé.

...

## **2.12 Création et identification des routes ATS**

(Réservé)

~~2.12.1 — Lors de la création de routes ATS, il est prévu un espacement sûr entre routes ATS adjacentes.~~

~~2.12.2 — (Réservé)~~

~~2.12.3 — Les routes ATS sont identifiées au moyen d'indicatifs.~~

~~2.12.4 — Les indicatifs des routes ATS, à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, sont choisis conformément aux principes définis à l'Appendice 1.~~

...

## 2.14 Établissement et identification des points significatifs

(Réservé)

~~Des points significatifs sont établis en vue de la définition d'une route ATS et/ou en fonction des renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne en ce qui concerne la progression des vols.~~

...

## 2.16 Coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne

(Réservé)

~~2.16.1 Les organismes des services de la circulation aérienne tiennent compte, dans l'exercice de leurs fonctions, des besoins de l'exploitant qui découlent de ses obligations en vertu des dispositions de l'Annexe 6 de l'OACI et, si l'exploitant le demande, mettent à sa disposition ou à la disposition de son représentant accrédité les renseignements dont ils disposent, afin de permettre à l'exploitant ou à son représentant accrédité de s'acquitter de ses responsabilités.~~

...

## 2.17 Coordination entre les autorités de la défense et les services de la circulation aérienne

...

2.17.2 La coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG est assurée conformément aux dispositions de la section ~~2.17~~ 2.18.

...

2.17.3.1 Les organismes des services de la circulation aérienne fournissent aux organismes militaires appropriés, de façon régulière ou sur demande, selon des procédures adoptées sur le plan local, les plans de vol et autres données pertinentes relatives aux vols d'aéronefs en CAG. ~~Afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception, les autorités des services de la circulation aérienne désignent les zones ou routes où les dispositions des règles de l'air concernant les plans de vol, les communications bilatérales et les comptes rendus de position s'appliquent à tous les vols afin d'assurer que toutes les données pertinentes soient disponibles aux organismes appropriés des services de la circulation aérienne, dans le but précis de faciliter l'identification des aéronefs en CAG.~~

...

## 2.18 Coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG

2.18.1 Les dispositions relatives aux activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG, que ce soit au-dessus du territoire français ou au-dessus de la haute mer, sont coordonnées ~~par l'organisme se proposant d'entreprendre les activités en cause~~ avec les autorités ATS compétentes. Cette coordination est assurée suffisamment tôt pour permettre de publier en temps utile les renseignements concernant les activités en cause. ~~, conformément aux dispositions de l'Annexe 15 de l'OACI.~~

2.18.1.1 ~~(Réservé)~~ Si un organisme situé en France se propose d'entreprendre les activités en cause dans un Etat tiers, une coordination préliminaire est assurée par l'intermédiaire de l'autorité ATS compétente dans la portion de territoire français adjacente à l'Etat tiers.

2.18.2 ~~Le but de~~ Cette coordination doit permettre ~~est~~ de parvenir à la conclusion d'arrangements optimaux ~~qui permettent~~ afin d'éviter tout danger pour les aéronefs en CAG et d'occasionner ~~se traduisent par~~ le minimum de perturbations dans l'exploitation normale de ces aéronefs.

2.18.2.1 (Réservé) Pour la conclusion de ces arrangements, les dispositions suivantes sont appliquées :

a) les emplacements ou les zones, les heures et les durées des activités en question sont choisis de manière à éviter la fermeture des routes ATS établies ou le détournement des aéronefs de celles-ci, le blocage de niveaux de vol les plus économiques, ou des retards dans l'exploitation des vols réguliers, à moins qu'aucune autre solution n'existe;

b) une communication directe est assurée entre l'autorité ATS ou l'organisme des services de la circulation aérienne compétent et l'organisme ou l'organe qui exécute les activités, pour le cas où des aéronefs civils dans une situation d'urgence, ou d'autres circonstances imprévues, exigeraient l'interruption de ces activités.

~~2.17.3~~ 2.18.3 Il incombe aux autorités ATS compétentes de faire publier les renseignements concernant les activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG.

...

2.18.5 (Réservé) ~~Il est pris des dispositions appropriées pour empêcher que les émissions de faisceaux laser n'aient des effets préjudiciables sur les vols.~~

...

## 2.22 Altitudes minimales de vol

(Réservé)

~~Des altitudes minimales de vol sont déterminées et promulguées par l'État français pour chaque route ATS et région de contrôle au-dessus de son territoire.~~

~~Les altitudes minimales de vol ainsi déterminées assurent une marge minimale de franchissement pour l'obstacle déterminant situé dans les régions considérées.~~

...

## 2.26 Etablissement de spécifications d'emport et d'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude-pression

(Réservé)

~~Des spécifications d'emport de transpondeurs signalant l'altitude-pression dans certaines portions définies de l'espace aérien sont établies dans :~~

~~– l'arrêté modifié du 21 juin 2001 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs volant dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine ;~~

~~– l'arrêté modifié du 21 juin 2001 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs volant dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française.~~

~~Des spécifications d'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude-pression dans certaines portions définies de l'espace aérien sont établies dans les procédures pour les services de la navigation aérienne.~~

## 2.27 Gestion de la sécurité des services ATS

~~2.27 Gestion de la sécurité~~

2.27.1 L'autorité compétente établit un programme **national** de sécurité en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable ~~dans la fourniture des services ATS de l'aviation civile.~~

...

2.27.3 L'autorité compétente exige, dans le cadre du programme de sécurité, que les prestataires de services de la circulation aérienne mettent en oeuvre un système de gestion de la sécurité acceptable, qui, au minimum :

- a) identifie les risques en matière de sécurité ;
- b) assure la mise en oeuvre des mesures correctives nécessaires au maintien ~~d'un niveau de sécurité acceptable de performances de sécurité convenues~~ ;
- c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière ~~du niveau de sécurité existant des performances de sécurité~~ ;
- d) vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité des performances globales du système de gestion.

2.27.4 ~~Un~~ Le système de gestion de la sécurité définit clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation du prestataire de services de la circulation aérienne, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

...

## 2.30 Mesures d'exception

Les autorités des services de la circulation aérienne élaborent et ~~promulguent~~ **publient** des plans de mesures d'exception à mettre en oeuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services. Ces plans sont au besoin élaborés avec le concours de l'OACI, en étroite coordination avec les autorités des services de la circulation aérienne chargées de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés.

## 3.1 Bénéficiaires

Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré :

- a) à tous les vols IFR dans les espaces aériens des classes A, B, C, D et E ;
- b) à tous les vols VFR dans les espaces aériens des classes B, C et D ;
- c) à tous les vols VFR spéciaux ;
- d) à l'ensemble de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés ;
- ~~e) aux vols VFR de nuit dans les conditions fixées par l'appendice 5 de l'annexe 1 « Règles de l'air ».~~

...

## 3.3 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne

...

3.3.3 Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation :

- a) entre tous les vols dans les espaces aériens des classes A et B ;
- b) entre les vols IFR dans les espaces aériens des classes C, D et E ;
- c) entre les vols IFR et les vols VFR :
  - dans l'espace aérien de classe C ;
  - dans l'espace aérien de classe A, si le vol VFR a obtenu une dérogation **pour** pénétrer et évoluer dans cet espace ;
- d) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux ;

e) (Réservé)

~~f) entre les vols IFR et les vols VFR de nuit ;~~

f) ~~g)~~ sur la piste d'un aérodrome contrôlé.

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne n'assurent pas la séparation entre VFR spéciaux.

...

3.3.4 Un organisme du contrôle de la circulation aérienne assure la séparation par l'un, au moins, des moyens suivants :

a) séparation verticale, obtenue par l'assignation de niveaux différents déterminés d'après :

1) le tableau des niveaux de croisière approprié des *règles de l'air*, Appendice 3, ou d'après

2) un tableau des niveaux de croisière modifié conformément aux spécifications des *Règles de l'air*, Appendice 3, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410 ;

toutefois, la correspondance entre niveaux et route, prescrite dans cet appendice, ne s'applique qu'à défaut d'indications contraires données dans les publications d'information aéronautique appropriées ou les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ;

Note.— Des éléments indicatifs relatifs à la séparation verticale figurent dans le Manuel OACI sur la mise en oeuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus (Doc 9574).

b) séparation horizontale, obtenue en assurant :

1) une séparation longitudinale, obtenue en maintenant un intervalle de temps ou de distance entre les aéronefs volant sur une même route, sur des routes convergentes ou dans des directions opposées ; ou

2) une séparation latérale, obtenue en maintenant les aéronefs sur des routes différentes ou dans des régions géographiques différentes;

~~c) séparation composite, consistant en une combinaison de la séparation verticale et de l'une des autres formes de séparation prévues à l'alinéa b) ci-dessus, en utilisant pour chacune d'elles des minimums qui peuvent être inférieurs à ceux utilisés pour chacun des éléments combinés lorsqu'ils sont appliqués séparément, mais au moins égaux à la moitié de ces minimums; la séparation composite n'est appliquée que sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.~~

~~3.3.4.1 (Réservé) Pour tout espace aérien où un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus, un programme est établi, sur une base régionale, pour surveiller les performances de tenue d'altitude des aéronefs volant aux niveaux en question, afin d'assurer que la mise en application et la poursuite de l'application de ce minimum de séparation verticale respectent les objectifs de sécurité. La couverture des moyens de surveillance mis en oeuvre dans le cadre de ce programme est suffisante pour permettre de surveiller les types d'aéronef visés de tous les exploitants qui utilisent l'espace aérien RVSM.~~

~~3.3.4.2 (Réservé) Des dispositions sont prises, par accord interrégional, pour la mise en commun, entre les régions, des données issues des programmes de surveillance.~~

...

## **3.7 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne**

...

### **3.7.2 Autorisations relatives au vol transsonique**

...

~~3.7.2.2 (Réservé) L'autorisation du contrôle de la circulation aérienne concernant la décélération et la descente d'un avion à partir de l'altitude de croisière supersonique jusqu'à l'altitude de vol subsonique permet l'exécution d'une descente ininterrompue, au moins pendant la phase transsonique.~~

...

~~3.7.3.2 Sauf spécification contraire de l'autorité ATS compétente, le collationnement vocal n'est ~~ne sera~~ pas exigé dans le cas des messages CPDLC.~~

...

### **3.7.5 Gestion des courants de trafic aérien**

~~(Réservé)~~

~~3.7.5.1 (Réservé) Une gestion des courants de trafic aérien (ATFM) est instituée pour l'espace aérien où la demande de trafic aérien dépasse par moments, ou va dépasser selon les prévisions, la capacité déclarée des services du contrôle de la circulation aérienne intéressés.~~

~~3.7.5.2 (Réservé) L'ATFM est mise en œuvre sur la base d'un accord régional de navigation aérienne ou, s'il y a lieu, par voie d'accords multilatéraux. De tels accords portent sur des procédures et des méthodes communes de détermination de la capacité.~~

~~3.7.5.3 Lorsqu'un organisme ATC s'aperçoit qu'il lui est impossible d'acheminer d'autres aéronefs dans un délai donné en un point donné ou dans une région particulière, en plus de ceux déjà acceptés ou qu'il ne peut les accepter qu'à une certaine cadence, il en informe l'organisme ATFM, lorsqu'il existe, ainsi que, le cas échéant, les organismes ATS intéressés. Les équipages de conduite des aéronefs se dirigeant vers ce point ou vers cette région et les exploitants intéressés sont également avisés des retards prévus ou des restrictions qui sont imposées.~~

...

## **3.10 Emploi du radar de surface (SMR)**

~~(Réservé)~~

...

## **4.2 Portée du service d'information de vol**

4.2.1 Le service d'information de vol comporte la communication des éléments suivants:

a) renseignements SIGMET et AIRMET ;

Note : en France, les renseignements AIRMET sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude.

b) renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique et la présence de nuages de cendres volcaniques ;



- c) renseignements concernant le dégagement dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques ;
  - d) renseignements sur ~~les modifications de l'état de fonctionnement des aides à la navigation~~ la disponibilité des services de radionavigation, à l'exception de ceux utilisant des constellations satellitaires ;
  - e) renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et des installations et services connexes, y compris des renseignements sur l'état des aires de mouvement de l'aérodrome quand leurs caractéristiques sont modifiées par la présence de neige, de glace ou d'une épaisseur significative d'eau ;
  - f) renseignements sur les ballons libres non habités ;
- enfin, tous autres renseignements susceptibles d'influer sur la sécurité.

...

### 4.3 Diffusions du service d'information de vol pour l'exploitation

#### 4.3.1 Mise en oeuvre

4.3.1.1 Les renseignements météorologiques et les renseignements opérationnels sur les ~~aides à la navigation~~ services de radionavigation et les aérodromes, qui sont inclus dans les messages du service d'information de vol, sont fournis, chaque fois qu'ils sont disponibles, sous une forme intégrée du point de vue opérationnel.

4.3.1.2 ~~(Réservé)~~ Lorsque des messages intégrés d'information de vol pour l'exploitation doivent être transmis aux aéronefs, la teneur et, si elle est spécifiée, la séquence des éléments de ces messages sont conformes à la teneur et à la séquence indiquées pour les différentes phases de vol.

...

4.3.4.7 ~~(Réservé)~~ Aux aérodromes où les diffusions ATIS-voix sont disponibles en plusieurs langues, une fréquence distincte est utilisée pour chaque langue.

...

4.3.5.1.1 Là où l'on dispose de renseignements météorologiques en temps réel, on considère, pour ce qui est du maintien de l'identifiant du message ATIS, que leur teneur est inchangée tant que les données demeurent dans les limites au-delà desquelles le changement est un changement notable. Les critères auxquels un changement doit satisfaire pour constituer un changement notable sont spécifiés dans l'arrêté portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

...

#### 4.3.6 Service automatique d'information de région terminale (voix et/ou par liaison de données)

4.3.6.1 Toutes les fois qu'un service ATIS-voix et/ou un service D-ATIS sont assurés:

- a) les renseignements communiqués se rapportent à un seul aérodrome ;
- b) les renseignements communiqués sont mis à jour aussitôt qu'un changement notable se produit et l'identifiant du message ATIS est mis à jour ;
- c) ...

...

#### 4.3.7 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée et au départ

Les messages ATIS qui comportent des renseignements destinés à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué

- a) nom de l'aérodrome ;

- b) indicateur d'arrivée ~~et/ou indicateur de départ~~ ;
  - c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
  - d) identifiant ATIS ;
  - e) heure UTC de l'enregistrement, s'il y a lieu ;
  - f) types d'approche, ~~à prévoir et/ou indicateur de départ et éventuellement départ initial à prévoir~~ ;
  - g) piste(s) en service, état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
  - h) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
  - i) durée d'attente, s'il y a lieu ;
  - j) niveau de transition, le cas échéant ;
  - k) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
  - l) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
  - \* m) visibilité et, le cas échéant, RVR ;
  - \* n) temps présent ;
  - \* o) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après: 1500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
  - p) température de l'air ;
  - q) température du point de rosée ;
  - r) calage(s) altimétrique(s) ;
  - s) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans les aires d'approche et de montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation ;
  - t) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
  - u) instructions ATIS particulières.
- \* Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées ~~au Chapitre 11 des procédures pour les services de la navigation aérienne~~ à l'annexe à l'arrêté portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne prévalent.

#### 4.3.8 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée

Les messages ATIS qui ne comportent que des renseignements destinés aux aéronefs à l'arrivée contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué:

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur d'arrivée ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;
- f) types d'approche à prévoir ;
- g) piste(s) d'atterrissage principale(s); état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- h) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
- i) durée d'attente, s'il y a lieu ;
- j) niveau de transition, le cas échéant ;
- k) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
- l) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de

la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;

\* m) visibilité et, le cas échéant, RVR ;

\* n) temps présent ;

\* o) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après: 1500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;

p) température de l'air ;

†q) température du point de rosée ;

r) calage(s) altimétrique(s) ;

s) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire d'approche et de montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation ;

t) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;

u) instructions ATIS particulières.

\* Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées ~~au Chapitre 11 des procédures pour les services de la navigation aérienne~~ à l'annexe à l'arrêté portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne prévalent.

~~†—Élément déterminé dans le cadre d'un accord régional de navigation aérienne~~

#### 4.3.9 ATIS destiné aux aéronefs au départ

Les messages ATIS qui ne comportent que des renseignements destinés aux aéronefs au départ contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué:

a) nom de l'aérodrome ;

b) indicateur de départ ;

c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;

d) indicatif ;

e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;

f) piste(s) à utiliser pour le décollage; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant, **et éventuellement départ initial à prévoir** ;

g) conditions significatives à la surface de la piste (ou des pistes) à utiliser pour le décollage et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;

h) délai au départ, s'il y a lieu ;

i) niveau de transition, le cas échéant ;

j) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;

k) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;

\*l) visibilité et, le cas échéant, RVR ;

\*m) temps présent ;

\* n) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après: 1500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;

o) température de l'air ;

†p) température du point de rosée ;

q) calage(s) altimétrique(s) ;

r) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire de montée initiale, y compris le cisaillement du vent ;

- s) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
- t) instructions ATIS particulières.

\* Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées au ~~Chapitre 11 des procédures pour les services de la navigation aérienne~~ à l'annexe à l'arrêté portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne prévalent.

~~†—Élément déterminé dans le cadre d'un accord régional de navigation aérienne~~

...

## 6.2 Service fixe aéronautique (communications sol-sol)

...

### 6.2.2 Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol

...

6.2.2.1.1 Un centre d'information de vol dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité:

- a) le centre de contrôle régional, à moins qu'il ne soit ~~co-implanté~~ **co-implanté**;
- b) les organismes de contrôle d'approche;
- c) les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS.

...

6.2.2.3.4 ~~(Réservé)~~ Les installations de télécommunication nécessaires aux termes de 6.2.2.1 et 6.2.2.2 sont complétées, selon les besoins, par des moyens permettant d'autres formes de communication visuelle ou auditive, par exemple la télévision en circuit fermé ou des systèmes distincts de traitement de l'information.

...

6.2.2.3.8 ~~(Réservé)~~ Les enregistrements de données et de communications qui ont été effectués en application de 6.2.2.3.7 sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

...

~~6.2.3.1.3 Lorsqu'un accord entre la France et les États concernés le prescrit, afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception en cas d'écart par rapport à la route assignée, les installations nécessaires aux communications entre centres qui desservent des régions d'information de vol ou des régions de contrôle contiguës, autres que celles dont il est question en 6.2.3.1.2, sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes seules ou combinées à des communications par liaison de données. Ces installations sont dotées en outre de moyens d'enregistrement automatique.~~

6.2.3.2 ~~(Réservé)~~ Les organismes ATS voisins sont reliés entre eux dans tous les cas où l'on observe des situations particulières.

6.2.3.3 ~~(Réservé)~~ Lorsque les conditions locales obligent à autoriser un aéronef, avant le départ, à pénétrer dans une région de contrôle voisine, l'organisme de contrôle d'approche ou la tour de contrôle d'aérodrome sont reliés au centre de contrôle régional qui dessert la région voisine.

6.2.3.4 ~~(Réservé)~~ Les installations de télécommunication nécessaires aux termes de 6.2.3.2 et 6.2.3.3 sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes seules ou combinées à des communications par liaison de données, avec enregistrement automatique, les communications pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen de données radar, ADS-B ou ADS-C, et normalement dans un délai de 15 secondes pour d'autres fins.

6.2.3.5 (Réservé) Dans tous les cas où l'échange automatique des données entre ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire, des moyens appropriés d'enregistrement automatique sont mis en oeuvre.

6.2.3.6 (Réservé) Les enregistrements de données et de communications qui ont été effectués en application de 6.2.3.5 sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

...

### 6.3 Service de contrôle de la circulation à la surface

...

6.3.1.2 (Réservé) Lorsque les conditions le justifient, des voies distinctes de communications sont mises en oeuvre pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manoeuvre.

6.3.1.3 (Réservé)

### 6.4 Service de radionavigation aéronautique

(Réservé)

6.4.1 Les données de surveillance provenant des équipements ADS-B ou ADS-C, utilisés comme aides aux services de la circulation aérienne sont automatiquement enregistrées afin qu'elles puissent servir aux enquêtes sur les accidents et incidents, aux recherches et au sauvetage, au contrôle de la circulation aérienne ainsi qu'à l'évaluation des systèmes de surveillance et à la formation sur ces systèmes.

6.4.1.2 Les enregistrements automatiques sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours. Les enregistrements intéressant des enquêtes sur des accidents ou incidents sont conservés plus longtemps, jusqu'à ce qu'il soit évident qu'ils ne sont plus nécessaires.

### 7.1 Renseignements météorologiques

7.1.1 Généralités

...

7.1.1.3 (Réservé) Lorsque des données en altitude traitées par ordinateur sont mises à la disposition des organismes des services de la circulation aérienne, sous forme numérique, pour être utilisées dans les ordinateurs ATS, les dispositions concernant le contenu, la présentation et la transmission de ces données font l'objet d'un accord entre l'administration météorologique et l'autorité compétente des services ATS.

~~7.1.1.4 (Réservé)~~

7.1.2 Centres d'information de vol et centres de contrôle régional

7.1.2.1 Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional ~~recevront~~ reçoivent les renseignements météorologiques indiqués ~~dans l'Annexe 3 de l'OACI, Appendice 9, 1-3,~~ au §10 de l'annexe à l'arrêté portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne surtout en cas d'aggravation constatée ou prévue des conditions météorologiques dès qu'une telle aggravation aura pu être déterminée. Ces observations et ces prévisions couvrent la région d'information de vol ou la région de contrôle ainsi que toutes autres régions déterminées par accord régional de navigation aérienne.

...

7.1.3.1 Les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les renseignements météorologiques indiqués  ~~dans l'Annexe 3 de l'OACI, Appendice 9, 1.2 au §10 de l'annexe à l'arrêté portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne~~ pour l'espace aérien et pour les aérodromes dont ils ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués à l'organisme assurant le contrôle d'approche dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes. Lorsque plusieurs anémomètres sont utilisés, les indicateurs auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque anémomètre.

...

#### 7.1.3.6 (Réservé)

#### 7.1.4 Tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS

7.1.4.1 Les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans l'Annexe 3 de l'OACI, Appendice 9, 1.1 pour l'aérodrome dont elles ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes.

7.1.4.7 ~~(Réservé) Les avertissements d'aérodrome sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome et aux autres organismes appropriés.~~

## 7.2 Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés

Les tours de contrôle d'aérodrome, ou organismes AFIS, et les organismes assurant le contrôle d'approche sont tenus au courant des conditions régnant sur l'aire de mouvement qui ont une importance au point de vue opérationnel, notamment de l'existence de dangers temporaires, ainsi que de l'état opérationnel des installations et services associés sur l'aérodrome ou les aérodromes dont ils ont la charge.

## 7.3 Renseignements sur l'état de fonctionnement des ~~aides à la~~ services de navigation

### 7.3.1 ~~A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007,~~ Les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel :

- ~~des aides radio à la navigation des services de radionavigation~~ indispensables à l'approche intermédiaire et à l'approche finale, à l'atterrissage, au décollage et au départ initial (1<sup>er</sup> moyen d'aide utilisé au départ), à l'exclusion de l'état de la constellation satellitaire ;
- des aides visuelles suivantes, lorsque l'approche est localisée sur l'aérodrome : balisage d'approche (y compris PAPI), balisage de la piste, balisage de la circulation à la surface (y compris barres d'arrêt et panneaux de signalisation) et balisage d'obstacles indispensables pour l'exécution d'une procédure de départ, d'approche aux instruments ou d'approche à vue.

## Appendice 1

Principes régissant l'identification des ~~types de RNP~~ **spécifications de navigation** et l'identification des routes ATS à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée (Voir Chapitre 2, sections 2.7 et 2.11)

...

### 1. INDICATIFS DES ROUTES ATS ET DES ~~TYPES DE RNP~~ **SPECIFICATIONS DE NAVIGATION**

1.1 Le but d'un système d'indicatifs de route et de ~~spécifications de navigation type de qualité de navigation requise (RNP)~~ applicables à des tronçons de route ATS, des routes ATS ou des zones spécifiquement désignées est de permettre aux pilotes et aux services ATS, compte tenu des nécessités de l'automatisation :

...

### 2. COMPOSITION DE L'INDICATIF

...

2.4 Lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, ou sur la base d'un accord régional de navigation aérienne **porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique**, une lettre supplémentaire peut être ajoutée après l'indicatif de base de la route ATS en question, pour indiquer le type de service assuré ~~ou les performances en virage exigées sur cette route~~, comme suit:

~~a) pour les routes RNP 1 au niveau de vol 200 et au-dessus, la lettre Y pour indiquer que tous les virages de la route entre 30 et 90 degrés doivent être exécutés dans les limites de la tolérance RNP, en suivant un arc tangentiel entre les tronçons rectilignes défini par un rayon de 22,5 NM (par exemple A123Y[1]);~~

~~b) pour les routes RNP 1 au niveau de vol 190 et au-dessous, la lettre Z pour indiquer que tous les virages de la route entre 30 et 90 degrés doivent être exécutés dans les limites de la tolérance RNP, en suivant un arc tangentiel entre les tronçons rectilignes défini par un rayon de 15 NM (par exemple G246Z[1]);~~

~~e) a) la lettre F pour indiquer que seul un service consultatif est assuré sur la route ou sur une partie de la route ;~~

~~d) b) la lettre G pour indiquer que seul un service d'information de vol est assuré sur la route ou sur une partie de la route.~~

...

### 3. ATTRIBUTION DES INDICATIFS DE BASE

...

3.1.4 Les besoins ~~des États~~ en indicatifs sont notifiés par **l'autorité compétente** aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination.

### 4. EMPLOI DES INDICATIFS DANS LES COMMUNICATIONS

4.4 Lorsque les lettres «F», **et** «G», ~~«Y» et «Z»~~ spécifiées en 2.4 sont utilisées, l'équipage de conduite n'est pas tenu de les utiliser dans ses communications vocales.

## Appendice 2

Principes régissant l'établissement et l'identification des points significatifs  
(Voir Chapitre 2, section 2.13)

...

### 3. INDICATIFS DES POINTS SIGNIFICATIFS QUI NE SONT PAS IDENTIFIÉS PAR L'EMPLACEMENT D'UNE AIDE DE RADIONAVIGATION

3.1 Lorsqu'il est nécessaire d'établir un point significatif à un endroit qui n'est pas identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation **et que ce point est utilisé aux fins du contrôle de la circulation aérienne, ce point significatif** il est désigné par un groupe «nom-indicatif codé» unique de 5 lettres qui soit prononçable. Ce «nom de code» sert alors de nom aussi bien que d'indicatif codé **au du** point significatif.

3.2 Le nom de code **unique de cinq lettres prononçable** est choisi de manière à éviter toute difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS lorsqu'ils emploient la langue utilisée dans les communications ATS.  
Exemples: ADOLA, KODAP

3.5 Les besoins en noms de code **uniques de cinq lettres prononçables** sont notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination