

ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS
*INSTRUMENT FLIGHT RULES***1. REGLES APPLICABLES A TOUS LES VOLS IFR****1.1 Equipement des aéronefs**

Les aéronefs seront équipés d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.

1.2 Niveau minimal

Sauf pour les besoins des atterrissages ou des décollages et sauf autorisation spéciale du Directeur de l'Aéronautique Civile, un vol aux instruments (IFR) ne doit pas être effectué à une hauteur inférieure à 500 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Toute autre hauteur minimum qui pourrait être fixée par le Directeur de l'Aéronautique Civile pour certaines routes ou parties de routes, fera l'objet de publications d'information aéronautique.

1.3 Poursuite en VFR d'un vol IFR

Hormis en espace aérien contrôlé de classe A, s'il estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination, le commandant de bord peut décider de poursuivre un vol entrepris en IFR en passant à l'application des règles de vol à vue applicables dans l'espace aérien où il se trouve sous réserve :

- d'aviser l'organisme de la circulation aérienne concerné qu'il passe de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue en employant l'expression « *annule IFR* » ;
- de communiquer à cet organisme les modifications à apporter au plan de vol en vigueur qui, par suite de l'annulation IFR, devient automatiquement VFR, le vol se transformant alors en vol VFR avec plan de vol.

2. Règles applicables aux vols IFR dans l'espace aérien contrôlé

2.1 Avant d'effectuer un vol ou une partie de vol IFR, une autorisation devra être obtenue de l'organisme compétent de la circulation aérienne, après dépôt d'un plan de vol ;

2.2 Pendant un vol IFR: aucune modification ne sera apportée au plan de vol, sauf dans les cas prévus ;

2.3 Des comptes rendus de position indiquant l'heure et le niveau de croisière seront transmis à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne, soit au moment du passage au-dessus de points pré-établis ou spécifiés, soit à des intervalles prescrits;

2.4 Sera également notifié à cet organe le moment où l'aéronef quitte l'espace contrôlé correspondant ou atterrit ;

2.5 Une écoute doit être assurée sur la fréquence radio appropriée, et il devra être possible d'établir en cas de besoin une communication bilatérale avec l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne.

2.6 Les niveaux de croisière utilisés par les aéronefs évoluant en IFR dans un espace aérien contrôlé seront conformes aux dispositions contenues dans le chapitre ENR 1.7 (procédures du calage altimétrique).

Toutefois, les correspondances entre les niveaux et la route prescrite dans ces tableaux ne s'appliquera pas chaque fois que les indications contraires figureront dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ou dans les Publications d'Information Aéronautique.

1. Rules applicable to all IFR flights**1.1 Aircraft equipment**

Aircraft shall be equipped with suitable equipments and with navigation aids appropriate to the route to be flown.

1.2 Minimum level

Except when specifically authorized by the Civil Aviation Director, or Except when necessary for take-off or landing, an IFR flight shall be flown at a level which is not below 500 meters above the highest obstacle located within 8 km radius around the estimated position of aircraft.

Any other minimum height that could be prescribed by the Civil Aviation Director for certain routes or part of routes, will make the object of aeronautical information publications.

1.3 Change from IFR flight to VFR flight

Except within controlled airspace of class A, if he considers that the flight may be continued in VMC to destination, the pilot in-command may decide to pursue a flight begun in IFR to compliance with visual flight rules applied within the airspace were he is operating under reserve:

- notify the appropriate air traffic services unit that he is changing from compliance with instrument flight rules to compliance with visual flight rules by using the form « *cancel IFR* »
- communicate to this organism changes to be made to current flight plan which, as a result of the IFR cancellation, becomes automatically VFR, the flight being then transformed into flight VFR with flight plan

2. Rules applicable to IFR flights within controlled airspace.

2.1 Before performing a flight or a portion of IFR flight, a clearance should be obtained from the competent air traffic control unit , after submission of a flight plan;

2.2 During a IFR flight: No changes shall be brought to the flight plan, except in the expected cases;

2.3 position reports indicating the time and the cruising level shall be transmitted to the competent air traffic control unit, either at the time over pre-established or specified points, either at the prescribed intervals;

2.4 shall also be notified to this unit the moment where the aircraft leaves the corresponding controlled airspace or lands;

2.5 maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel, and establish two-way communication, if necessary, with the appropriate air traffic services..

2.6 Levels of cruise used by aircraft operating in IFR within a controlled airspace shall be in compliance with the provisions contained in the chapter ENR1.7 (altimeter setting procedures).

Except that the correlation of levels to track prescribed in these tables shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by Aeronautical Information Publications.

3. Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé

3.1 Niveaux de croisière

Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilisera un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié : dans le chapitre ENR 1.7 (procédures du calage altimétrique).

3.2 Communications

Afin de faciliter le service d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherche et de sauvetage et pour faciliter la coordination avec les organismes militaires appropriés ou les organismes des services de la circulation aérienne d'états voisins, afin d'éviter une éventuelle interception pour identification ; un aéronef qui vole en IFR hors de l'espace aérien contrôlé mais qui évolue ou pénètre dans une région, ou qui suit une route, désignée par l'autorité ATS compétente, gardera l'écoute sur la fréquence radio appropriée, et établira, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

4. Mesures à prendre en cas d'interruption des communications air/sol

Lorsqu'une interruption des communications radio survient, un aéronef doit se conformer aux procédures suivantes.

Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol conformément aux dispositions du paragraphe 7 (ENR1.2.3) l'aéronef :

a) sauf prescription contraire fondé sur un accord régional de navigation aérienne(région EUR 3 minutes), s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne maintiendra la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifier son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé;

b) s'il se trouve dans un espace aérien où le radar est utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, maintiendra la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 7 minutes à partir du plus tardif des trois moments suivants :

1. le moment où il a atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol ; ou
2. le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7600 ; ou
- 3 le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire ;

et par la suite modifiera son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé.

3. Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

3.1 Cruising levels

An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in: ENR 1.7 (altimeter setting procedures)

3.2 Communications

In order to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services and to facilitate co-ordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification; an IFR flight operating outside controlled airspace but within or into areas, or along routes, designated by the appropriate ATS authority, shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.

4. Action to be taken in the event of air ground communication failure

When radio communication failure occurs, an aircraft shall conform to the following procedures:

In the weather flight instruments conditions, or when the pilot of an aircraft in IFR flight judges that it is not desirable to pursue his flight according to the provisions of the paragraph 7 (ENR1.2.3) the aircraft:

a) Except contrary prescription based on a regional aviation agreement (region EUR 3 minutes), if he is into an airspace where the radar is not used in the air traffic control will maintain the last assigned speed and the last assigned level, or the minimum flight height if it is more higher, during a period of 20 minutes from the moment when he would have to indicate his position overhead a compulsory report point, and afterward to modify his level and his speed in compliance with the submitted flight plan;

b) If he is operating into an airspace where the radar is used in the air traffic control, will maintain the last speed and the last level assigned, or the minimum flight altitude if it is more higher, during a period of 7 minutes from the latest of the following three moments:

1. at the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or
2. at the time the transponder has been set to code 7600; or
3. at the time he could have indicated his position overhead a compulsory report point;

and afterward will modify his level and his speed in compliance with the submitted flight plan;

a) s'il est guidé au radar ou s'il a reçu de l'ATC l'instruction de suivre en RNAV une route décalée sans limite spécifiée, rejoindra la route indiquée dans le plan de vol en vigueur au plus tard au point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable.

b) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuivra son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa e) ci-après, attendra à la verticale de cette aide ou de repère le moment de commencer à descendre;

c) commencer de descendre à partir de l'aide à la navigation ou repère spécifié à l'alinéa d) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commencera à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci;

d) exécutera la procédure d'approche aux normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désignée;

e) atterrira, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa c) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

a) if being radar vectored or if he has received an ATC instruction to proceed offset according to RNAV without a specified limit, rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude

b) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or to the appropriate mark serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with paragraph e) hereafter, hold over this aid or this mark until commencement of descent;

c) commence descent from the navigation aid or mark specified in paragraph d) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged, or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival resulting from the current flight plan;

d) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid;

e) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in paragraph c) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.