

ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

1. Règles applicables à tous les vols IFR.

1.1. Equipement des aéronefs

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

Equipement spécial dont les aéronefs doivent être dotés : Les aéronefs survolant les régions inhospitalières, définies dans le présent manuel, doivent être dotés d'un équipement spécial conformément à la réglementation algérienne en vigueur.

1.2. Niveaux minimaux

En dehors des besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation spéciale de l'autorité compétente, les aéronefs voleront à une hauteur d'au moins 450m au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8Km (5 Nm) autour de la position estimée de l'aéronef en vol.

1.3. Poursuite en VFR d'un vol IFR

Toute modification au plan de vol en vigueur, signalée par le pilote à des services de la navigation, ne sera apportée qu'après accusé de réception par le dit organe. L'avion, en attendant, poursuivra sa route selon le plan de vol en vigueur (service consultatif)

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

Dans les régions de contrôle, les autorisations du contrôle de la circulation aérienne sont données en fonction du niveau de vol le plus bas utilisable déterminé par l'organe chargé de fournir le service de contrôle.

Ce niveau de vol est communiqué aux aéronefs sur demande. Ces autorisations et renseignements ne déchargent pas les commandants de bord de leurs responsabilités en ce qui concerne le franchissement des obstacles.

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

3.1. Niveaux de croisière :

Hors des régions de contrôle, il appartient aux commandants de bord de déterminer le niveau de vol utilisable en fonction :

- (a) Des éléments indiqués au paragraphe suivant.
- (b) De la hauteur minimum de vol prescrite par la réglementation de la circulation aérienne (Marge de franchissement d'obstacles : 450 m en IFR)
- (c) De la règle de répartition semi-circulaire des niveaux de vol en fonction de la route magnétique.
- (d) Des règles opérationnelles auxquelles ils sont soumis.

3.2. Communications

3.2.1. Les aéronefs en vol IFR ou en vol VFR contrôlé garderont l'écoute de la fréquence UHF, VHF ou HF appropriée de l'organe chargé du service du contrôle de la circulation aérienne dans les espaces aériens contrôlés et de l'organe chargé de l'information de vol hors des espaces aériens contrôlés.

3.2.2. Les plans de vol IFR ou VFR non contrôlé des aéronefs non équipés des fréquences appropriées ne seront pas acceptés

3.2.3. Les aéronefs en vol VFR non contrôlé garderont l'écoute de la fréquence UHF, VHF ou HF appropriée de l'organe chargé de l'information en vol.

3.2.4. Il sera fait exception à cette règle pour les aéronefs qui effectuent des vols les dispensant d'un équipement radioélectrique permettant une liaison bilatérale (vols hors des espaces contrôlés au cours desquels est maintenue la vue du sol ou de l'eau ou vols qui ont reçu une autorisation spéciale de la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie).

3.2.5. L'utilisation du système SELCAL est considérée comme une écoute permanente.

3.3. Comptes - rendus de position

3.3.1. Les aéronefs en vol hors des espaces contrôlés doivent transmettre des comptes rendus en vol de la manière suivante:

3.3.1.1. Sur les routes à service consultatif, aux points de compte rendu spécifiés et selon les demandes de l'organe fournissant le service consultatif.

3.3.1.2. Sur les routes ATS publiées sous forme d'itinéraires (Indicatif précédé de la lettre F), aux points de compte rendu spécifiés.

3.3.1.3. Hors de ces routes toutes les heures.

3.3.1.4. Dans tous les cas et quel que soit l'espacement entre les points de compte rendu spécifiés lorsqu'ils existent, ils doivent, afin notamment d'améliorer le fonctionnement du service SAR, transmettre un message "tout va bien " ou "vol normal" en principe toutes les demi-heures. Les équipages doivent s'efforcer de transmettre effectivement ce message dans une période de plus ou moins dix minutes de part et d'autre de l'heure théorique, c'est à dire que ce temps entre deux comptes- rendus successifs doit être compris dans la pratique entre 20 et 40 minutes.

3.3.1.5. Transmission des comptes rendus de position à la limite des FIRs ALGER / DAKAR / N'DJAMINA/ NIAMEY le dernier compte-rendu de position avant de passer des régions d'information de vol (IFR) de DAKAR, N'DJAMENA ou NIAMEY dans la FIR d'ALGER sera transmis au centre d'information de vol (FIC) desservant la FIR que l'avion est sur le point de quitter et au FIC ALGER.

3.3.2. Pour ce qui concerne les avions venant de la FIR de NIAMEY ou de celle de N'DJAMENA, une transmission suffira à condition que le message soit adressé au centre d'information de vol de Niamey ou de N'DJAMENA.

3.3.3. Selon le cas et à celui d'ALGER étant donné que les stations qui desservent les centres d'information de vol ou de contrôle régional de NIAMEY, N'DJAMENA et ALGER, appartiennent au même réseau radio- téléphonique HF. Pour ce qui concerne les avions venant de la FIR DAKAR, il faudra procéder à des transmissions distinctes du fait que les communications air - sol nécessaires aux avions en vol dans les FIR d'ALGER et de DAKAR se font sur des réseaux HF différents

3.4. Dispositions particulières

Des dispositions particulières relatives à l'équipement radioélectrique de bord et aux comptes rendus de position concernant :

- (a) Les traversées maritimes
- (b) Les vols en régions inhospitalières
- (c) L'utilisation des aérodromes dépourvus de moyens radioélectriques