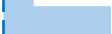


Tableau des signes conventionnels <i>Chart symbols</i>	GEN 01
Information aéronautique en ligne <i>Aeronautical information on line</i>	GEN 09
Régions de service des BRIA <i>Service areas of the regional offices for flight information and assistance (BRIA)</i>	GEN 10
Comment déposer un plan de vol <i>How to file a flight plan</i>	GEN 11
Comment obtenir l'information aéronautique avant le vol <i>How to obtain aeronautical information before the flight</i>	GEN 11
AD dotés de bornes télématiques ou OLIVIA <i>AD with telematic or OLIVIA terminal</i>	GEN 12
Adresses des districts aéronautiques <i>Adresses of aeronautical districts</i>	GEN 13
Adresses des DAC <i>Adresses of the Civil Aviation Directions</i>	GEN 16
Carte de l'organisation territoriale de l'aviation civile <i>Civil aviation territorial organisation</i>	GEN 17
Abréviations <i>Abbreviations</i>	GEN 21
Alphabet morse <i>Morse alphabet</i>	GEN 31
Tables de conversion <i>Conversion tables</i>	GEN 32
Indicateurs d'emplacement OACI-codage <i>ICAO location indicators coding</i>	GEN 41
Indicateurs d'emplacement OACI - décodage <i>ICAO location indicators - decoding</i>	GEN 46
Liste et coordonnées des moyens radio de navigation <i>List and coordinates of radio navigation aids</i>	GEN 51
Code des signaux visuels de détresse <i>Code of distress visual signals</i>	GEN 61
Signaux au sol <i>Ground signals</i>	GEN 62
Signaux optiques <i>Light gun signals</i>	GEN 63
Utilisation des aérodromes <i>Use of aerodromes</i>	GEN 64
Procédures de radiotéléphonie <i>Radio telephony procedures</i>	GEN 75
Messages de détresse <i>Distress messages</i>	GEN 77
Radio balises de détresse <i>Emergency location beacon aircraft</i>	GEN 78
QFU préférentiel <i>Preferred runway heading</i>	GEN 79

Utilisation de la télécommande de balisage <i>Utilisation of radioelectric remote controlled lighting</i>	GEN 81
Système de Transmission Automatique de Paramètres (STAP) <i>Automatic data transmission system (STAP)</i>	GEN 83
Résistance des chaussées <i>Pavement strength</i>	GEN 85
Assistance météo aux vols VFR <i>Meteorological assistance to VFR flights</i>	GEN 91
Secteurs VFR <i>VFR sectors</i>	GEN 96
Carte de zones pour prévisions météo VFR <i>VFR forecast areas</i>	GEN 97
Système géodésique de référence <i>Geodetic reference datum</i>	GEN 99
Carte VAC explicative <i>Explaining VAC chart</i>	GEN 101

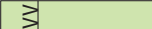
TABLEAU DES SIGNES CONVENTIONNELLS POUR LES CARTES VAC

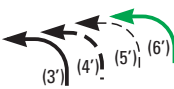
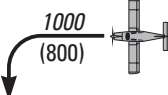
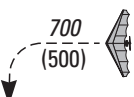
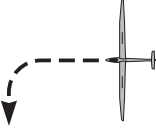
SYMBOLS FOR VAC CHARTS

ESPACES AERIENS ET ACTIVITES PARTICULIERES (1) AIRSPACE AND PARTICULAR ACTIVITIES (1)	APP et ATT APCH and LDG	
	Avant / Before 05 AUG 04	Au 05 AUG 04 et après / and after
ZONES A STATUT PARTICULIER / PARTICULAR AIRSPACE :		
Zone réglementée (R) ou réglementée temporaire (ZRT) <i>Restricted area (R) or temporary restricted (ZRT)</i>		
Zone réglementée (R TBA) <i>Restricted area (R TBA)</i>		
Zone interdite (P) / ZIT <i>Prohibited area (P) / ZIT</i>		
Zone dangereuse (D) <i>Dangerous area (D)</i>		
Très petite zone <i>Very small area</i>		
Activités parachutisme, montgolfière <i>Parachuting, ballooning, activities</i>		
Activités voltige <i>Aerobatic activities</i>		
Activités planeur <i>Glider activities</i>	NIL	
Zone de travail hélico <i>Area reserved for helicopters</i>	NIL	
Zone de travail ULM <i>Area reserved for ULM</i>	NIL	
Activité aéromodélisme <i>Model aircraft</i>		
ESPACE CONTROLE / CONTROLLED AIRSPACE:		
CTR et (S)CTR de classe A		
CTR et (S)CTR de classe B,C,D		
CTR et (S)CTR de classe E		
TMA et (S)CTA de classe A		
TMA et (S)CTA de classe B,C,D		
TMA et (S)CTA de classe E		
Limite de FIR <i>FIR boundary</i>		
Limite de SIV <i>SIV boundary</i>		
Installation portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude <i>Site with special marking of prohibited low overflying</i>		
Zone d'habitation dont le survol doit être évité <i>Built up area, the overflying of which should be avoided</i>		

(1) Seuls les espaces aériens dont le plancher est situé au-dessous de 5000 ft AMSL ou 2000 ft ASFC (le plus élevé des deux) sont représentés.

Only airspace whose lower limit is below 5000 ft AMSL or 2000 ft ASFC (the higher of the two levels) is shown.

	APPROCHE APPROACH	ATERRISSAGE LANDING
AERODROMES/ AERODROMES		
POINT DE REFERENCE (ARP) / AERODROME REFERENCE POINT (ARP)	NIL	
PISTE / RUNWAY:		
Revêture (DTHR : seuil d'atterrissage décalé) Paved (DTHR : landing displaced threshold)		DTHR 
Non revêture (seuil d'atterrissage décalé) Unpaved (landing displaced threshold)		
Axe de piste Runway axis		
Prolongement d'arrêt (PA) Stopway (SWY)	NIL	
Prolongement dégagé (PD) Clearway (CWY)	NIL	
QFU préférentiel Preferred QFU	NIL	
CLASSEMENT DES AD, (autres que celui faisant l'objet de la carte) AD CLASSIFICATION, (others than the AD described on the chart)		
Ouvert à la CAP / Open to public air traffic		
Piste revêture / Paved runway		
Plus de 1000 m / More than 1000 m		NIL
Moins de 1000 m / Less than 1000 m		NIL
Piste non revêture / Unpaved runway		NIL
Hélistation / Heliport		NIL
A usage restreint / Approved for restricted use		
Piste revêture / Paved runway		
Plus de 1000 m / More than 1000 m		NIL
Moins de 1000 m / Less than 1000 m		NIL
Piste non revêture / Unpaved runway		NIL
Hélistation / Heliport		NIL
Réservé aux administrations de l'état Reserved for French state aircraft		
Piste revêture / Paved runway		
Plus de 1000 m / More than 1000 m		NIL
Moins de 1000 m / Less than 1000 m		NIL
Piste non revêture / Unpaved runway		NIL
Hélistation / Heliport		NIL
Hydroaérodrome / Seaplane landing area		
Hélistation hospitalière / Hospital heliport		NIL

		ATERRISSAGE LANDING	
		Avant / Before 05 AUG 04	Après / After 05 AUG 04
CIRCUIT "EN VOL" (1) (2) / AERODROME CIRCUIT (1) (2)			
Représentation des circuits Circuits design			
Spécialisation des circuits Circuit specialization	Avion Plane		
	Hélicoptère Helicopter		
	ULM ULM		
	Planeur Glider		
Circuit particulier Specific circuit		ACFT MIL	ACFT MIL
Trajectoire de départ Departure trajectory		DEPART	DEP

(1) Avant/Before 05 AUG 04 :

- Les circuits standards (1000 ft AAL) "main gauche" ne sont pas représentés.
Standard circuits (1000 ft AAL) "left-hand" are not shown.
- La hauteur n'est indiquée que si elle est différente de la hauteur standard (1000 ft AAL).
The height is indicated only if different from the standard height (1000 ft AAL).

(3) Circuit de l'activité principale de l'aérodrome. *Main activity circuit.*(4) Circuit de l'activité secondaire de l'aérodrome. *Secondary activity circuit.*(5) Circuit de la troisième activité de l'aérodrome. *Third activity circuit.*(6) Circuit de la quatrième activité de l'aérodrome. *Fourth activity circuit.*

(2) Après/After 05 AUG 04 :

- Tous les circuits sont représentés, au minimum par leurs amorces.
All the circuits are depicted, at least by the initial section.
- Les altitudes et les hauteurs sont indiquées sur tous les circuits à l'exception des circuits planeurs.
Altitudes and heights are indicated for all the circuits except for gliders circuits.

(3') Circuit avion. *Plane circuit.*(4') Circuit planeur. *Glider circuit.*(5') Circuit ULM. *ULM circuit.*(6') Circuit hélicoptère. *Helicopter circuit.*

	ATERRISSAGE LANDING	
	Avant / Before 05 AUG 04	Après / After 05 AUG 04
INFRASTRUCTURES / GROUND FACILITIES		
Voie de circulation revêtue <i>Paved taxiway</i>		
Voie de circulation non revêtue <i>Unpaved taxiway</i>		
Voie de circulation en translation pour hélicoptères <i>Air taxiway for helicopter</i>	NIL	
Route interne à l'AD <i>Aerodrome service road</i>		
Bâtiment <i>Building</i>		
Aire de stationnement <i>Parking</i>		
Clôture <i>Fence</i>		
Aire de poser "hélico" <i>Helicopter landing area</i>		
BALISAGE ET AIDE A L'ATERRISSAGE MARKING, LIGHTING AND LANDING FACILITIES		
Manche à air <i>Wind direction indicator</i>		
Manche à air éclairée <i>Lighted wind direction indicator</i>		
Cible para <i>Parachute jumping target</i>		
Indicateur de direction d'atterrissage <i>Landing direction indicator</i>		NIL
Indicateur de direction d'atterrissage éclairé <i>Lighted landing direction indicator</i>		NIL
Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS / PAPI) <i>Visual approach slope indicator system</i>		
Feu à éclat <i>Flashing light</i>		
Rampe d'approche <i>Approach line</i>		

OBSTACLES / OBSTRUCTIONSLigne électrique
Prominent transmission lineCâble suspendu
Suspended cableRemontée mécanique
Chair lift or cable carObstacles remarquables ou supérieurs à 150 ft / *Significant obstructions or higher than 150 ft*Arbre, grue
Tree, craneBâtiment, centrale nucléaire
Building, nuclear power stationCheminée d'usine, clocher
Factory chimney, belfryChâteau d'eau, phare
Water tower, beaconPylône, antenne, éolienne
Pylon, aerial, windmillRéservoir, silo à grains
Reservoir, grain siloTour métallique ou derrick, pont suspendu important
Metal tower or derrick, important hanging bridgeFeu d'obstacle
Obstruction lightAltitude (AMSL) du sommet de l'obstacle (en pieds)
Elevation (AMSL) on top (in feet)

90

Autres obstacles / *Other obstructions*Antenne, autre petit obstacle
Antenna, other small obstructionAntenne éclairée, autre petit obstacle éclairé
Lighted antenna, other lighted small obstruction**NAVIGATION / NAVIGATION**MOYENS DE RADIONAVIGATION / *RADIO NAVIGATION AIDS*Signe général d'installation radio électrique
Basic radio aid symbol

NDB ou Locator



VOR



DME

VOR et DME co-implantés / *VOR and DME collocated*

TACAN

VOR et TACAN co-implantés / *VOR and TACAN collocated*

		APP et ATT APCH and LDG
ITINERAIRE VFR / VFR ROUTE		
Obligatoire (avec contact radio) Compulsory (with radio contact)		
Obligatoire (sans contact radio) Compulsory (without radio contact)		
Recommandé Recommended		
Itinéraire à sens unique / One way route		
Obligatoire (avec contact radio) Compulsory (with radio contact)		
Obligatoire (sans contact radio) Compulsory (without radio contact)		
Itinéraire et points de C/R réservés aux hélicoptères Route and reporting points reserved for helicopters		
Itinéraire spécialisé Specialized route		JET MIL
INDICATION "HORS ECHELLE" / INDICATION "NOT TO SCALE"		
POINTS DE COMPTE-RENDU / REPORTING POINTS		
Obligatoire / Compulsory		
Sur demande / On request		
QDR DISTANCE	Aérodrome Aerodrome	
	Obstacle Obstruction	
QDM DISTANCE	Moyen radio Radio aid	
	Feu aéronautique Lighting	
FEUX / LIGHTING		
Feu aéronautique (IBN) Aeronautical light (IBN)		
Bouée, bouée éclairée (HBN) Buoy, lighted buoy (HBN)		

	APPROCHE APPROACH	ATERRISSAGE LANDING
TOPOGRAPHIE / TOPOGRAPHY		
Autoroute et voie de type autoroutier <i>Motorway and road with motorway characteristic</i>	A 16 	A 16
Barrière de péage <i>Toll gate</i>		
Aire de service ou de repos <i>Service or rest area</i>	NIL	
Autoroute en construction <i>Motorway under construction</i>	A 16 	A 16
Route large (3 voies et plus) <i>Wide (3 lanes and more)</i>		
Autres routes importantes <i>Other major roads</i>		
Route étroite <i>Narrow road</i>	NIL	
Voie ferrée à une voie <i>Single track railway</i>		
Voie ferrée à deux voies <i>Double track railway</i>		
Agglomération (habitat dense) <i>Built-up area (dense)</i>		
Village <i>Village</i>		NIL
Agglomération (habitat dispersé) <i>Built-up area (scattered)</i>	NIL	
Bâtiments repères isolés (7) <i>Reference isolated buildings</i>		
Bâtiment important <i>Large building</i>	NIL	
Église <i>Church</i>		
Château <i>Castle</i>		
Ruines <i>Ruins</i>		
Réservoir : hydrocarbure, eau <i>Reservoir: oil, water</i>		

(7) Autres que ceux constituant des obstacles à la navigation aérienne.
Other than those constituting obstructions to air navigation.

		APP et ATT APCH and LDG
Plan d'eau <i>Stretch of water</i>		
Fleuve, rivière <i>River</i>		
Canal <i>Canal</i>		
Barrage <i>Dam</i>		
Récif ou écueil <i>Reef or ledge</i>		
Marécage <i>Swamp</i>		
Sable humide <i>Wet sand</i>		
Marais salant <i>Salt pan</i>		
Falaise, escarpement rocheux ou levée de terre <i>Cliff, rock escarpment or embankment</i>		
Fossé <i>Ditch</i>		Fossé
Point coté (en pieds) <i>Spot elevation (in feet)</i>		355
Point coté le plus élevé (en pieds) <i>Highest spot elevation (in feet)</i>		607
Limite d'état <i>State boundary</i>		
Forêt, bois <i>Forest, wood</i>		
Teintes isohypses <i>Isohyps tints</i>		

INFORMATION AERONAUTIQUE EN LIGNE / AERONAUTICAL INFORMATION ON LINE

L'ensemble des Publications d'Information Aéronautique françaises est disponible sur le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

All French aeronautical information publications are available on SIA web site (www.sia.aviation-civile.gouv.fr)

Vous pourrez par l'intermédiaire de ce site :

- Consulter l'Information aéronautique permanente et temporaire en vigueur :

- l'AIP (les manuels d'information aéronautique, cartes en route, cartes d'approche et d'atterrissage) ;
- les suppléments à l'AIP (SUP AIP) ;
- les NOTAM ;
- les circulaires d'information (AIC).

- Préparer votre vol :

La fonction "préparation des vols en ligne" permet :

- de déposer un plan de vol ;
- de consulter, modifier un plan de vol déposé ;
- de consulter les NOTAM en vigueur et les informations météorologiques les plus récentes.

Il est possible d'avoir des informations plus précises lorsqu'un trajet a été préalablement défini.

- Consulter les textes réglementaires :

Les textes réglementaires concernant la circulation aérienne, la navigabilité et l'utilisation des aéronefs, les opérations de transport aérien et les licences des personnels navigants sont disponibles sur le site du SIA, ainsi que divers autres textes intéressant les services de l'aviation civile.

Through this site, you can:

- Consult the current permanent and temporary aeronautical information:

- AIP (aeronautical information manuals, en route charts, approach and landing charts);
- AIP supplements (AIP SUP);
- NOTAM;
- AIC (Aeronautical Information Circulars).

Prepare your flight:

The "Preflight briefing on line" function may be used to:

- fill a flight plan;
- consult, modify a filled flight plan;
- consult current NOTAM and latest weather information.

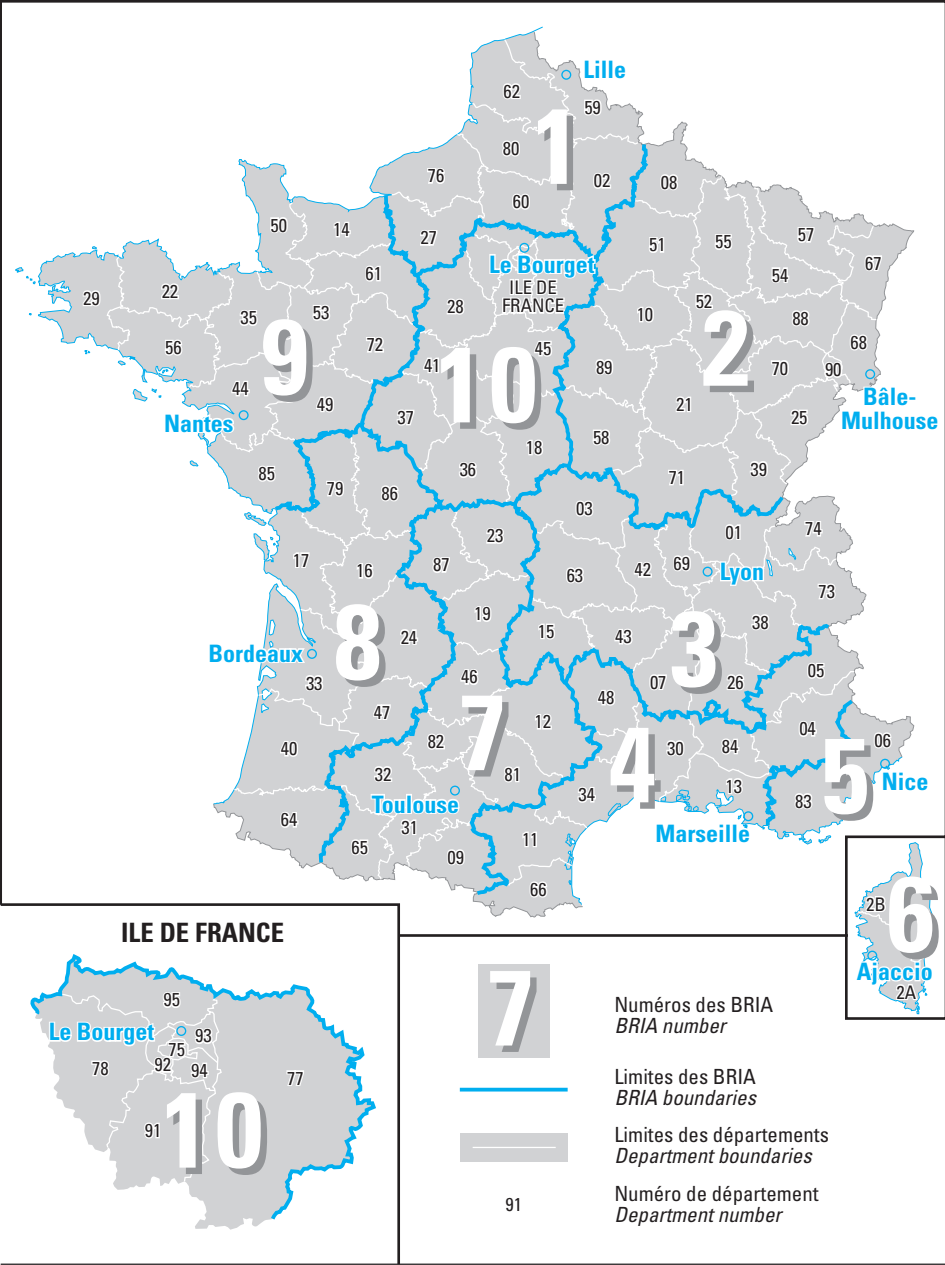
You can obtain more accurate information when a flight route has been pre-defined.

- Consult regulations:

Regulations concerning air traffic, aircraft airworthiness and use, air transport operations and flight personnel licences are available on SIA web site, as well as many other texts relating to Civil Aviation Services.

REGIONS DE SERVICE DES BRIA
Service areas of the aeronautical information regional offices (BRIA)

Les coordonnées des BRIA figurent au recto.
Report recto for phone and fax numbers.



COMMENT DEPOSER UN PLAN DE VOL

Le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr), le service minitel 3614 code PLN, les bornes (minitel ou OLIVIA) installées sur certains aérodromes permettent :

- de déposer un plan de vol ;
- de consulter un plan de vol existant et effectuer les opérations DLA, CHG ou CNL.

HOW TO FILL A FLIGHT PLAN

The SIA web site (www.sia.aviation-civile.gouv.fr), Minitel service 3614 code PLN, terminals (Minitel or OLIVIA) installed in some aerodromes allow:

- filling a flight plan;
- consulting an existing flight plan and ensuring DLA, CHG or CNL operations.

COMMENT OBTENIR L'INFORMATION AERONAUTIQUE AVANT LE VOL

L'information aéronautique temporaire nécessaire à la préparation du vol est disponible sur le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr), le serveur minitel 3614 code NOTAM, les bornes (minitel ou OLIVIA) installées sur certains aérodromes.

HOW TO OBTAIN AERONAUTICAL INFORMATION BEFORE THE FLIGHT

The temporary aeronautical information necessary to prepare the flight is available on SIA web site (www.sia.aviation-civile.gouv.fr), Minitel server 3614 code NOTAM, terminals (Minitel or OLIVIA) installed in some aerodromes.

AUTRES POSSIBILITES

A défaut de pouvoir accéder aux systèmes cités précédemment pour effectuer les opérations relatives au plan de vol, ou pour obtenir des explications ou des précisions complémentaires en matière d'information aéronautique et de messages relatifs au plan de vol, le pilote s'adresse :

- lorsqu'il existe, au BIA/BDP de l'aérodrome sur lequel il se trouve ;
- en l'absence de BIA/BDP ou en dehors des horaires d'ouverture publiés du BIA/BDP, au BRIA (Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol) désigné pour la région de service où il se trouve (cf. carte)

OTHER POSSIBILITIES

If the pilot cannot access the previously mentioned systems to ensure the flight plan operations, or to obtain explanations or additional indications on aeronautical information and messages related to the flight plan, he may address to the following services:

- the BIA/BDP, if exists, of the aerodrome in which he is;
- the BRIA (Information and flight support regional office) designated for the service region where he is (refer to chart) if there is no BIA/BDP or out of the BIA/BDP published opening hours

LISTE DES BRIA

AERONAUTICAL INFORMATION REGIONAL OFFICES

BRIA	TELEPHONE / PHONE NUMBER	FAX
1. LILLE	03 20 16 19 65 / 66	03 20 16 19 71
2. BALE MULHOUSE	03 89 90 26 15 / 12	03 89 90 26 19
3. LYON	04 72 22 56 76 / 77 / 78	04 72 23 80 67
4. MARSEILLE	04 42 31 15 65 / 04 42 14 22 90	04 42 31 15 69
5. NICE	04 93 21 38 18	04 92 29 41 32
6. AJACCIO	04 95 22 61 85 / 04 95 23 59 80	04 95 23 59 69
7. TOULOUSE	05 62 74 65 31 / 32	05 62 74 65 33
8. BORDEAUX	05 57 92 60 84	05 57 92 83 34
9. NANTES	02 40 84 84 75 / 02 40 84 80 45	02 40 84 80 39
10. LE BOURGET	- Information aéronautique : 01 48 62 53 07 Aeronautical information - Assistance au vol : 01 48 62 53 14 Flight assistance	01 48 62 72 07 01 48 62 65 04

LISTE DES AERODROMES DOTES DE BORNES TELEMATIQUES OU DE BORNES INTERACTIVES OLIVIA

Les bornes télématiques minitel permettent l'accès au 3614 NOTAM (consultation des NOTAM avec critères de sélection) au 3614 PLN (dépôt de plan de vol, consultation et modification de plans de vol), et au 3615 code METAR (consultation des TAF et METAR).

Les bornes interactives OLIVIA offrent, en plus des informations et fonctions disponibles sur les bornes minitel, la possibilité de disposer d'informations météorologiques complémentaires concernant le vol, notamment les informations météorologiques délivrées sous forme de cartes .

Dans tous les cas, un code est indispensable pour accéder aux informations météorologiques (voir rubrique METEOROLOGIE)

Les aérodromes ci-après sont dotés d'une borne minitel ou OLIVIA. Lorsqu'il s'agit d'une borne OLIVIA, le nom de l'aérodrome est écrit en caractère gras et souligné.

AGEN , AUXERRE , **AVIGNON**, **ANNECY**, BASTIA, BEAUVAIS, BERGERAC, BEZIERS, **BIARRITZ**, BOURGES, **BREST**, CAEN, CALAIS , **CALVI**, **CANNES**, CARCASSONNE, CHAMBERY, CHATEAUROUX, CHAVENAY, CHERBOURG, CLERMONT-FERRAND, COLMAR HOUSSEN, **DEAUVILLE**, DIEPPE, DINARD, **DOLE**, EPINAL , ETAMPES, **FIGARI**, GAP, GRENOBLE LE VERSOUD, GRENOBLE SAINT GEOIRS, ISSY LES MOULINEAUX, LA ROCHE SUR YON, **LA ROCHELLE**, LANNION, LE BOURGET, LE HAVRE, **LE TOUQUET**, LILLE, LIMOGES, LOGNES, **LYON BRON**, MEAUX, **MERVILLE**, **METZ NANCY LORRAINE**, MONTPELLIER , MORLAIX, **MELUN**, NANCY ESSEY, NANTES, **PAU**, PERPIGNAN, **POITIERS**, PONTOISE, QUIMPER, REIMS PRUNAY, RENNES, RODEZ, ROUEN, SAUMUR, **SAINT ETIENNE**, SAINT BRIEUC, SAINT CYR, TARBES LOURDES, **TOULOUSE LASBORDES**, **TOUSSUS LE NOBLE**, TROYES, VALENCE, VANNES, VICHY.

Note : La liste est établie à la date du 1er Janvier 2004.
L'objectif est d'équiper de bornes OLIVIA tous les aérodromes de la liste.

LIST OF AERODROMES WITH TELEMATIC TERMINALS OR OLIVIA INTERACTIVE TERMINALS

Minitel telematic terminals provide access to 3614 NOTAM (NOTAM consultation with selection criteria) to 3614 PLN (filling a flight plan, consulting and modifying flight plans), and to 3615 code METAR (TAF and METAR consultation).

In addition to the information and functions available on Minitel terminals, OLIVIA interactive terminals offer the possibility to have additional weather information concerning the flight, especially weather information delivered using charts.

In all cases, a code is required to access the meteorological conditions (refer to METEOROLOGY heading)

The aerodromes listed below have a Minitel or OLIVIA terminal. When this is an OLIVIA terminal, the aerodrome name is underlined and written in bold face.

Note: The list was drawn up on January 1st, 2004. The objective consists in equipping all aerodromes mentioned in this list with OLIVIA terminals.

09 JUN 05

Adresses et numéros téléphoniques des districts aéronautiques
Civil Aviation Direction addresses and telephone numbers

Appellation du District Aéronautique <i>Designation of the Aeronautical District</i>	Adresse postale <i>Postal address</i>	Téléphone et adresse télégraphique aéronautique <i>aeronautical Telephone and telegraphic address</i>
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE «NORD»		
CENTRE	Rue de l'aéroport BP 97511 - 37075 TOURS CEDEX 2	FAX : 02 47 85 43 78 ☎ : 02 47 85 43 70 LFOUYUXX
HAUTE NORMANDIE	Aérodrome du HAVRE OCTEVILLE BP 2000 - 76620 LE HAVRE	FAX : 02 35 54 17 11 ☎ : 02 35 54 64 80 LFOHYUXX
ILE DE FRANCE	ONLY SUD NR 108 - 94396 ONLY AÉROGARE CEDEX	FAX : 01 69 57 74 95 ☎ : 01 69 57 74 60/61 LFFAYUXX
NORD PAS DE CALAIS	Aéroport de LILLE LESQUIN BP 429 - 59814 LESQUIN CEDEX	FAX : 03 20 16 18 06 ☎ : 03 20 16 18 00 (HOR bureau) ☎ : 03 20 16 19 65 (H24) LFQQYUXX
PICARDIE	Aérodrome de BEAUVAIS TILLÉ 60000 BEAUVAIS	FAX : 03 44 11 49 08 ☎ : 03 44 11 49 05 LFOBYYXX
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE «NORD EST»		
ALSACE	DAC/NORD EST Aérodrome de STRASBOURG ENTZHEIM 67960 ENTZHEIM	FAX : 03 88 68 64 77 ☎ : 03 88 59 64 64 LFSTYYXX
BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ	Aérodrome de DIJON LONGVIC BP 81 - 21604 LONGVIC	FAX : 03 80 65 07 37 ☎ : 03 80 65 07 20 LFSDYUXX
CHAMPAGNE ARDENNE	Aérodrome de REIMS CHAMPAGNE 51450 BÉTHENY	FAX : 03 26 07 12 29 ☎ : 03 26 07 01 34 LFSRYUXX
LORRAINE	Aéroport de METZ NANCY LORRAINE BP 16 - 57420 GOIN	FAX : 03 87 38 52 81 ☎ : 03 87 38 52 80 LFJLYUXX

Appellation du District Aéronautique <i>Designation of the Aeronautical District</i>	Adresse postale <i>Postal address</i>	Téléphone et adresse télégraphique aéronautique <i>aeronautical Telephone and telegraphic address</i>
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE «CENTRE-EST»		
AUVERGNE	Aéroport de CLERMONT FERRAND AUVERGNE BP 50026 - 63510 AULNAT	FAX : 04 73 62 72 00 ☎ : 04 73 62 72 10 LFLCYUYX
RHÔNE ALPES	DAC / CENTRE EST BP 601 69125 SATOLAS Aéroport	FAX : 04 72 22 55 09 ☎ : 04 72 22 55 00 LFLLYIYX
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE «SUD-EST»		
CORSE	Délégation régionale de l'Aviation civile en Corse BP 60951 - 20700 AJACCIO CEDEX 9	FAX : 04 95 23 61 12 ☎ : 04 95 23 61 00 LFKJYUYX
CÔTE D'AZUR	DAC / SUD EST BP 3153 06203 NICE CEDEX 3	FAX : 04 93 21 38 50 ☎ : 04 93 21 38 02 LFMNYUYX
LANGUEDOC ROUSSILLON	Aéroport de MONTPELLIER MEDITERRANEE CS 10012 - 34137 MAUGUIO CEDEX	FAX : 04 67 22 02 05 ☎ : 04 67 13 11 00 LFMTYUYX
PROVENCE	Aéroport principal de MARSEILLE PROVENCE N°1 Aéroport - 13727 MARIGNANE CEDEX	FAX : 04 42 31 14 05 ☎ : 04 42 31 14 70 LFMLYUYX
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE «SUD»		
MIDI PYRÉNÉES	DAC/SUD Aéroport de TOULOUSE BLAGNAC BP 100 - 31703 BLAGNAC CEDEX	FAX : 05 62 74 64 09 ☎ : 05 62 74 64 00 LFB0YIYX
LIMOUSIN	Aérodrome de LIMOGES BELLEGARDE LANDOUGE - 87100 LIMOGES	FAX : 05 55 48 40 01 ☎ : 05 55 48 40 00 LFBLYUYX

14 APR 05

Appellation du District Aéronautique <i>Designation of the Aeronautical District</i>	Adresse postale <i>Postal address</i>	Téléphone et adresse télégraphique aéronautique <i>aeronautical Telephone and telegraphic address</i>
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE «SUD-OUEST»		
AQUITAINE	DAC/ SUD OUEST Aéroport Principal de BORDEAUX MÉRIGNAC BP 116, 33 704 MÉRIGNAC CEDEX	FAX : 05 57 92 83 79 ☎ : 05 57 92 81 00 LFBDIYX
POITOU CHARENTES	Aéroport de POITIERS BIARD 86 580 BIARD	FAX : 05 49 37 73 89 ☎ : 05 49 37 73 80 LFBYUYX
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE «OUEST»		
BASSE NORMANDIE	Aéroport de DEAUVILLE SAINT-GATIEN 14 130 SAINT GATIEN DES BOIS	FAX : 02 31 65 65 30 ☎ : 02 31 65 65 31 LFRGYUYX
BRETAGNE	Aéroport de RENNES SAINT-JACQUES BP 9149 - 35 091 RENNES CEDEX 09	FAX : 02 99 30 77 69 ☎ : 02 99 31 92 89 02 99 29 52 70 LFRNYUYX
PAYS DE LOIRE	Aérodrome de NANTES ATLANTIQUE 44 340 BOUGUENNAIS	FAX : 02 40 84 80 57 ☎ : 02 40 84 80 00 LFRSYUYX
AEROPORTS DE PARIS (ADP)		
	Direction des opérations aériennes et de l'Aviation Générale ORLY SUD 103 94 396 ORLY AEROGARE	FAX : 01 49 75 72 91 ☎ : 01 49 75 72 74 01 49 75 72 75 LFPOYUYX

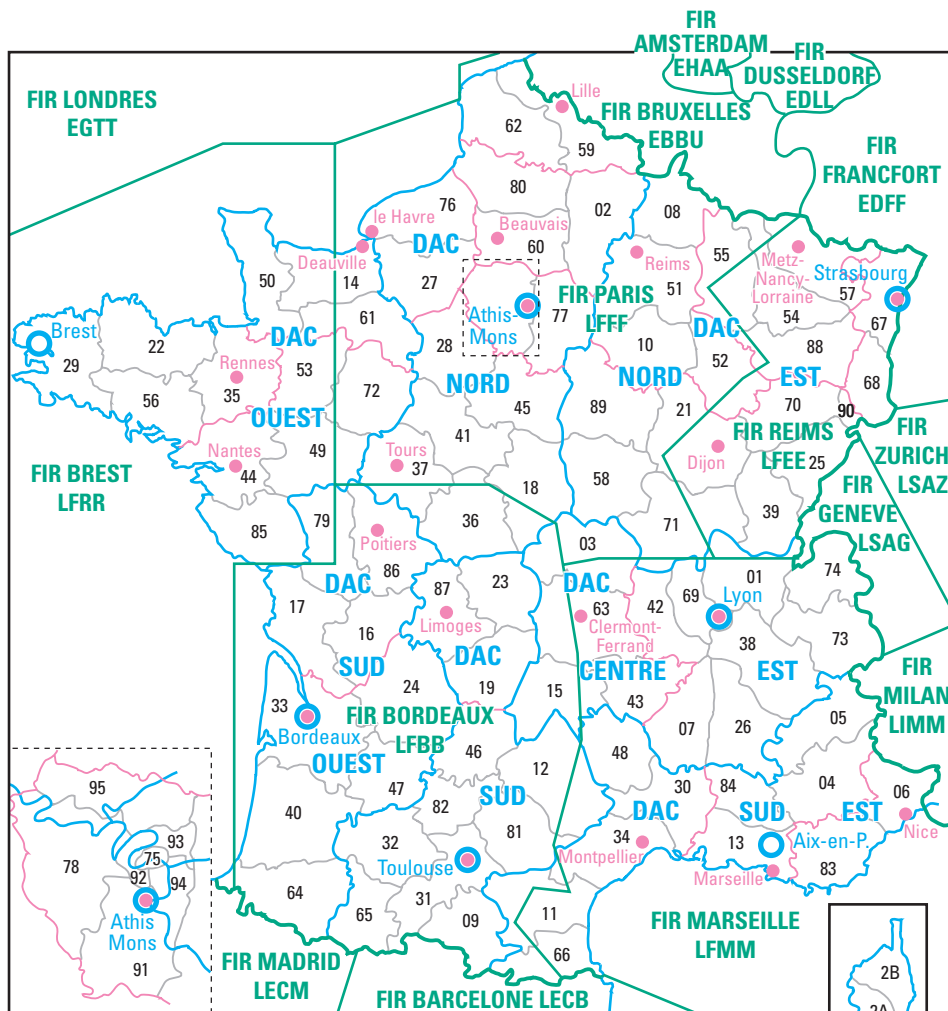


Adresses et numéros téléphoniques des directions de l'Aviation Civile
Civil Aviation Direction addresses and telephone numbers

Appellation de la Direction de l'Aviation Civile <i>Designation of the Civil Aviation Direction</i>	Adresse postale <i>Postal address</i>	Téléphone et adresse télégraphique aéronautique <i>Telephone aeronautical telegraphic address</i>
DAC NORD	2, rue de Champagne 91 200 ATHIS MONS Orly Sud N° 108 94 396 ORLY AÉROGARE CEDEX	☎ : 01 69 57 60 00 FAX : 01 69 38 26 23 LFFAYIYX TELEX : 266 236 F
DAC NORD EST	Aéroport de STRASBOURG ENTZHEIM 67 960 ENTZHEIM	☎ : 03 88 59 64 64 FAX : 03 88 68 64 77 LFSTYIYX
DAC CENTRE EST	Aéroport de LYON SAINT-EXUPERY BP 601 69 125 SATOLAS AEROPORT	☎ : 04 72 22 55 00 FAX : 04 72 22 55 09 LFLLYIYX
DAC SUD-EST	1, rue Vincent Auriol 13 617 AIX EN PROVENCE CEDEX 1	☎ : 04 42 33 78 78 FAX : 04 42 33 77 83 LFMMYIYX
DAC SUD	Aéroport de TOULOUSE BLAGNAC BP 100 31 703 BLAGNAC CEDEX	☎ : 05 62 74 64 00 FAX : 05 62 74 64 09 LFBQYIYX
DAC SUD-OUEST	Aéroport principal de BORDEAUX MÉRIGNAC BP 116 33704 MÉRIGNAC CEDEX	☎ : 05 57 92 81 00 FAX : 05 57 92 81 08 LFBQYIYX
DAC OUEST	Aéroport de BREST GUIPAVAS 29 490 GUIPAVAS	☎ : 02 98 32 02 00 FAX : 02 98 32 02 05 LFRBYIYX

ORGANISATION TERRITORIALE DE L'AVIATION CIVILE ET FIR

Civil aviation territorial organisation and FIR



- | | | | |
|--|--|----|--|
| | Limites des Directions de l'Aviation civile (DAC)
Civil Aviation direction boundaries | | Siège de DAC
DAC location |
| | Limites des districts aéronautiques
Aeronautical district boundaries | | Siège de district aéronautique
Aeronautical district location |
| | Limites des départements
Department boundaries | 32 | Numéro de département
Department number |
| | Limites des FIR
FIR boundaries | | |
| | Indicateur d'emplacement OACI FIR
FIR ICAO location indicator | | |

La présente liste groupe l'ensemble des abréviations utilisées dans les publications françaises d'information aéronautique, avec leurs définitions et leurs traductions en anglais.

This list contains all the abbreviations used in the French aeronautical information publication, with their meaning and English translation.

A	Ambre	<i>Amber</i>
A/A	Radiocommunications Air/Air	<i>Air to air communications</i>
AAL	Au-dessus du niveau de l'aérodrome	<i>Above aerodrome level</i>
ABM	Pars le travers de	<i>Abeam</i>
ABN	Phare d'aérodrome	<i>Aerodrome beacon</i>
ACAS	Système embarqué d'anti-collision	<i>Airborne collision avoidance system</i>
ACB	Aéro-club	<i>Flying club</i>
ACC	Centre de contrôle régional ou contrôle régional	<i>Area control center or area control</i>
ACFT	Aéronef	<i>Aircraft</i>
ACL	Emplacement destiné à la vérification des altimètres	<i>Altimeter check location</i>
ACN	Numéro de classification d'avion	<i>Aircraft classification number</i>
ACP	Message d'acceptation	<i>Acceptance message</i>
ACPT	Accepte ou accepté	<i>Accept or accepted</i>
ACT	En service ou en activité ou activité	<i>Active or activated or activity</i>
AD	Aérodrome	<i>Aerodrome</i>
ADAC	Avion à décollage et atterrissage court	<i>Short take off and landing aircraft</i>
ADAV	Avion à décollage et atterrissage vertical	<i>Vertical take off and landing aircraft</i>
ADC	Carte d'aérodrome	<i>Aerodrome chart</i>
ADDN	Addition ou supplémentaire	<i>Addition or additional</i>
ADF	Radio compas automatique	<i>Automatic direction finder</i>
ADJ	Adjacent	<i>Adjacent</i>
ADP	Aéroports de Paris	<i>Aéroports de Paris</i>
ADS	Adresse	<i>Address</i>
Aé	Faisceau de phare marin relevé de 10° au dessus de l'horizon 10° en vue de son utilisation par les navigateurs aériens	<i>Marine light beacon with beam angle above the horizon for use by airmen</i>
AÉM	Aéromodélisme	<i>Model aircraft flight</i>
AF	Compagnie nationale Air France	<i>French airlines "Air France"</i>
AFI	Région Afrique - Océan indien	<i>Africa, indian Ocean region</i>
AFIL	Plan de vol déposé en vol	<i>Flight plan filed in the air</i>
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome	<i>Aerodrome flight information service</i>
AFS	Service fixe aéronautique	<i>Aeronautical fixed service</i>
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	<i>Aeronautical fixed telecommunication network</i>
A/G	Radio communications air/sol	<i>Air to ground radio communications</i>
AGA	Aérodromes, routes aériennes et installations au sol	<i>Aerodromes, air routes and ground aids</i>
AGL	Au dessus du niveau du sol	<i>Above ground level</i>
AIC	Circulaire d'information aéronautique	<i>Aeronautical information circular</i>
AIP	Publication d'information aéronautique	<i>Aeronautical information publication</i>
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques	<i>Aeronautical information regulation and control</i>
AIREP	Compte rendu en vol	<i>Air report</i>
AIS	Service(s) d'information aéronautique	<i>Aeronautical information service(s)</i>
ALAT	Aviation légère de l'armée de terre	<i>Field army light aviation</i>
ALERFA	Phase d'alerte	<i>Alert Phase</i>
ALT	Altitude	<i>Altitude</i>
ALTN	Alternatif (feux à couleurs alternées)	<i>Alternate or alternating (light alternates in colour)</i>
ALTN	Dégagement (aérodrome de)	<i>Alternate (aerodrome)</i>
AMD	Amender ou amendé	<i>Amend or amended</i>
AMSL	Au dessus du niveau moyen de la mer	<i>Above mean sea level</i>
AMSR	Altitude minimum de sécurité radar	<i>Radar minimum safe altitude</i>
AOC	Carte d'obstacles d'aérodrome	<i>Aerodrome obstruction chart</i>
AP	Aéroport	<i>Airport</i>
APCH	Approche	<i>Approach</i>
APDC	Carte d'aire de stationnement	<i>Aircraft parking and docking chart</i>
API	Approche interrompue	<i>Missed approach</i>

APP	Centre de contrôle d'approche ou contrôle d'approche ou service	<i>Approach control office or approach control</i>
APP	Carte d'approche à vue	<i>Visual approach chart</i>
APR	Avril	<i>April</i>
APPR	Approche de précision	<i>Precision approach</i>
APRX	Approximativement	<i>Approximately</i>
ARP	Point de référence d'aérodrome	<i>Aerodrome reference point</i>
ARR	Arriver ou arrivé ou message d'arrivé	<i>Arrive or arrival or arrival message</i>
ASC	Monter ou je monte jusqu'à	<i>Ascent or ascending to</i>
ASDA	Longueur utilisable pour l'accélération arrêt	<i>Accelerate stop distance available</i>
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar	<i>Agency for the security of air navigation in Africa and Madagascar</i>
ASFC	Au dessus de la surface	<i>Above surface</i>
ASI	Air à signaux	<i>Signal area</i>
ASPH	Asphalte	<i>Asphalt</i>
ATC	Contrôle de la circulation aérienne (en général)	<i>Air traffic control (in general)</i>
ATIS	Service automatique d'information de région terminale	<i>Automatic terminal information service</i>
ATIS/V	ATIS VFR (portée réduite)	<i>VFR ATIS (reduced range)</i>
ATIS/S	ATIS surface	<i>Surface ATIS</i>
ATS	Services de la circulation aérienne	<i>Air traffic services</i>
ATT	Carte d'atterrissage à vue	<i>Visual landing chart</i>
ATTN	Attention	<i>Attention</i>
AUG	Août	<i>August</i>
AUX	Auxiliaire	<i>Auxiliary</i>
AVA	Administration de l'aviation civile	<i>Civil aviation authority</i>
AVASIS	Indicateur visuel de pente d'approche simplifié	<i>Abbreviated visual approach slope indicator system</i>
AVGAS	Carburant d'aviation	<i>Aviation gasoline</i>
AVOR	Radiophare omnidirectionnel VHF de faible puissance	<i>Low power VHF omnirange</i>
AVT	Avitaillement	<i>Refuelling</i>
AWY	Voie aérienne	<i>Airway</i>
AZM	Azimut	<i>Azimuth</i>
B	Bleu	<i>Blue</i>
BA	Freinage (coefficient)	<i>Braking action</i>
BATR	Bande d'atterrissage train rentré	<i>Belly landing strip</i>
BCST	Diffusion	<i>Broadcast</i>
BDP	Bureau de piste	<i>ATS reporting office</i>
BI	Basse intensité lumineuse	<i>Low light intensity</i>
BIA	Bureau d'information aéronautique	<i>AIS office</i>
BLW	Au-dessous de ou inférieur (à)	<i>Below or lower</i>
BMJ	Bulletin de mise à jour	<i>Updating bulletin</i>
BNIA	Bureau national d'information aéronautique	<i>AIS National office</i>
BRIA	Bureau régional d'information et d'assistance au vol	<i>Information and flight support Regional office</i>
BRKG	Freinage	<i>Braking</i>
BRNAV	Navigation de surface de base	<i>Basic area navigation</i>
BS	Station de radiodiffusion commerciale	<i>Commercial broadcasting station</i>
BTIV	Bureau de transmission des informations en vol	<i>Flight information emission office</i>
C	Degrés Celsius	<i>Degrees Celsius</i>
CAG	Circulation aérienne générale	<i>General air traffic</i>
CAM	Circulation aérienne militaire	<i>Military air traffic</i>
CAP	Circulation aérienne publique	<i>Public air traffic</i>
CAR	Région Caraïbes	<i>Caribbean region</i>
CAT	Catégorie	<i>Category</i>
CAUTRA	Coordinateur automatique de trafic aérien	<i>Automatic air traffic coordinator</i>
CAVOK	Visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites	<i>Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions</i>
CCI	Chambre de commerce et d'industrie	<i>Chamber of commerce and industry</i>
CCM	Centre de contrôle militaire	<i>Military control centre</i>
CD	Candela	<i>Candela</i>
CDN	Certificat de navigabilité	<i>Certificate of airworthiness</i>
CDT	Commandant	<i>Officer in charge</i>

28 OCT 04

CEA	Commissariat à l'énergie atomique	<i>Nuclear power administration</i>
CER	Circulation essai réception	<i>Acceptance and test traffic</i>
CEV	Centre d'essai en vol	<i>Flight test centre</i>
Ch	Canal (Télécommunications)	<i>Channel (telecommunications)</i>
CHG	Modification, changement	<i>Change</i>
CIV	Civil	<i>Civil</i>
CLBR	Étalonnage	<i>Calibration</i>
CLSD	Fermé	<i>Closed</i>
CM	Centimètre	<i>Centimetre</i>
CMPL	Achèvement ou achevé ou complet	<i>Completion or completed or complete</i>
CNL	Annuler ou annulé	<i>Cancel or cancelled</i>
COM	Circulation opérationnelle militaire	<i>Operational military traffic</i>
COM	Télécommunications	<i>Telecommunications</i>
CONC	Béton	<i>Concrete</i>
COND	Condition(s)	<i>Condition(s)</i>
CONST	Construction ou construit	<i>Construction or constructed</i>
CORTA	Cellule d'organisation et de régulation du trafic aérien	<i>Air traffic flow management unit</i>
CRNA	Centre régional de la navigation aérienne	<i>Air navigation regional centre</i>
CTA	Région de contrôle	<i>Control area</i>
CTL	Contrôle	<i>Control</i>
CTR	Zone de contrôle	<i>Control zone</i>
CUST	Douane	<i>Customs</i>
CWY	Prolongement dégagé	<i>Clearway</i>
D	Zone dangereuse (suivie de son identification)	<i>Danger area (followed by identification)</i>
DAC	Direction de l'aviation civile	<i>Directorate of civil aviation</i>
DCAé	Direction technique des constructions aéronautiques	<i>Technical directory of aircraft production</i>
DCC	Détachement civil de coordination	<i>Civil unit of coordination</i>
DCT	Direct	<i>Direct</i>
DEA	Délégation à l'espace aérien	<i>Delegation for air space</i>
DEC	Décembre	<i>December</i>
DEC	Déclinaison	<i>Magnetic variation</i>
DEG	Degrés	<i>Degrees</i>
DENEB	Opération de dissipation du brouillard	<i>Fog dispersal operation</i>
DEP	Partez ou départ ou message de départ	<i>Depart or departure or departure message</i>
DER	Extrémité départ de la piste	<i>Departure end of the runway</i>
DES	Descendez ou je descends jusqu'à	<i>Descend to or descending to</i>
DEST	Destination	<i>Destination</i>
DETRESFA	Phase de détresse	<i>Distress phase</i>
DGAC	Direction générale de l'aviation civile	<i>General directorate of civil aviation</i>
DH	Hauteur de décision	<i>Decision height</i>
DIRCAM	Direction de la circulation aérienne militaire	<i>Military air traffic directorate</i>
DIST	Distance	<i>Distance</i>
DME	Dispositif de mesure de distance	<i>Distance measuring equipment</i>
DME/ATT	Dispositif de mesure de distance d'atterrissage	<i>Landing distance measuring equipment</i>
DMN	Direction de la météorologie	<i>National meteorology directorate</i>
DNA	Direction de la navigation aérienne	<i>Air navigation directorate</i>
DNG	Danger ou dangereux	<i>Danger or dangerous</i>
DOC	Document	<i>Document</i>
DOM/TOM	Département/territoire d'outre-mer	<i>(French) overseas department/territory</i>
DP	Point de rosée	<i>Dew point</i>
DRAC	Direction régionale de l'aviation civile	<i>Regional directorate of civil aviation</i>
DSAC	Direction des services de l'aviation civile	<i>Directorate of civil aviation services</i>
DTHR	Seuil décalé	<i>Displaced threshold</i>
DUR	Durée	<i>Duration</i>
DVOR	VOR Doppler	<i>Doppler VOR</i>
DW	Roues jumelées	<i>Dual wheels</i>
E	Est ou longitude est	<i>East or eastern longitude</i>
E	Éclat	<i>Flash</i>
EAT	Heure d'approche prévue	<i>Expected approach time</i>
EDF	Électricité de France	<i>National electricity authority</i>
EHF	Fréquence extrêmement haute (30 000 à 300 000 Mhz)	<i>Extremely high frequency (30 000 to 300 000 Mhz)</i>

ELR	Extra-long rayon d'action	<i>Extra long range</i>
EM	Émission	<i>Emission</i>
E-M	État major	<i>Headquarters</i>
EN	Anglais	<i>English</i>
ENE	Est - nord - est	<i>East - north - east</i>
ENR	En route	<i>En route</i>
EQPT	Équipement	<i>Equipment</i>
ES	Espagnol	<i>Spanish</i>
ESE	Est - sud - est	<i>East - south - east</i>
EST	Estimé ou estimer	<i>Estimate or estimated</i>
ETA	Heure d'arrivée prévue ou arrivée prévue	<i>Estimated time of arrival or estimating arrival</i>
ETD	Heure de départ prévue ou départ prévu	<i>Estimated time of departure or estimating depar-</i>
ture		
EUM	Région Europe-Méditerranée	<i>Europ-Mediterranean region</i>
EXC	Excepté	<i>Except</i>
EXER	Exercice(s) ou exerçant ou exercer	<i>Exercise(s) or exercising or to exercise</i>
F	Feu fixe	<i>Fixed light</i>
FAC	Installations et services	<i>Facilities</i>
FAF	Repère d'approche finale	<i>Final approach fix</i>
FAF	Forces aériennes françaises	<i>French air force</i>
FAL	Facilitation du transport aérien international	<i>Facilitation of international air transport</i>
FAP	Point d'approche finale	<i>Final approach point</i>
FEB	Février	<i>February</i>
FIC	Centre d'information de vol	<i>Flight information centre</i>
FIR	Région d'information de vol	<i>Flight information region</i>
FIS	Service ou secteur d'information de vol	<i>Flight information service or sector</i>
FL	Niveau de vol	<i>Flight level</i>
FLT	Vol	<i>Flight</i>
FM	De, à partir de, depuis	<i>From</i>
FNA	Approche finale	<i>Final approach</i>
FNF	Force aero Navales françaises	<i>French naval air-forces</i>
FPL	Message de plan de vol déposé, type de plan de vol.	<i>Filed flight plan message, type of flight plan</i>
FPM	Pieds par minute	<i>Feet per minute</i>
FR	Français	<i>French language</i>
FREQ	Fréquence	<i>Frequency</i>
FRI	Vendredi	<i>Friday</i>
FRNG	Tirs	<i>Firing</i>
FT	Pieds	<i>Feet</i>
G	Vert	<i>Green</i>
G/A	Radiocommunications sol-air	<i>Ground-to-air</i>
G/A/G	Radiocommunications sol-air et air-sol	<i>Ground-to-air and air-to-ground</i>
GCA	Système d'approche contrôlé du sol ou approche contrôlée du sol	<i>Ground controlled approach system or ground controlled approach</i>
GEN	Général ou généralités	<i>General</i>
GMC	Carte des mouvements à la surface	<i>Ground movement chart</i>
GEO	Géographique ou vrai	<i>Geographic or true</i>
GP	Alignement de descente	<i>Glide path</i>
GR	Gramme	<i>Gram</i>
GRP	Groupe (d'avions)	<i>Group (aircraft)</i>
GS	Vitesse sol	<i>Ground speed</i>
GUND	Ondulation du Géoïde	<i>Geoid Undulation</i>
H «...	Indique le nombre de minutes après l'heure	<i>Give the minutes after the hour</i>
H24	Service permanent de jour et de nuit	<i>Continuous day and night service</i>
HAP	Heure d'approche prévue	<i>Expected approach time</i>
HBN	Phare de danger	<i>Hazard beacon</i>
HEL	Hélicoptère	<i>Helicopter</i>
HF	Haute fréquence (3 000 à 30 000 kHz)	<i>High frequency (3 000 to 30 000 kHz)</i>
HGT	Hauteur	<i>Height</i>
HI	Haute intensité lumineuse	<i>High Light intensity</i>
HIV	Hiver	<i>Winter</i>

	HJ	Horaire de jour	Daytime
	HL	Hectolitre	Hectolitre
	HLDG	Attente	Holding
	HN	Horaire de nuit	During night
	HO	Service disponible selon les besoins de l'exploitation	Service available to meet operational requirements
	HOL	Jours fériés	Holidays
	HOR	Horaire ou à heure fixe	Fixed schedule or time
	HPA	Hectopascal	Hectopascal
	HR	Heures	Hours
	HS	Service disponible aux heures des vols réguliers	Service available during hours of scheduled operations.
	HX	Pas d'heures précises de fonctionnement	No specific working hours
	Hz	Hertz	Hertz
	IAC	Carte d'approche et d'atterrissage aux instruments	Instrument approach chart
	IAF	Repère d'approche initiale	Initial approach fix
	IAS	Vitesse indiquée	Indicated air-speed
	IBN	Phare d'identification	Identification beacon
	ICAO	Organisation de l'aviation Civile Internationale	International Civil Aviation Organization
	IDENT	Identification	Identification
	IF	Repère d'approche intermédiaire	Intermediate approach fix
	IFR	Règles de vol aux instruments	Instrument flight rules
	IGN	Institut géographique national	National geographic institute
	ILS	Système d'atterrissage aux instruments	Instrument landing system
	IM	Radioborne intérieure	Inner marker
	IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments	Instrument meteorological conditions
	INA	Approche initiale	Initial approach
	INCERFA	Phase d'incertitude	Uncertainty phase
	INFO	Information	Information
	INOP	Hors de fonctionnement	Inoperative
	INS	Système de navigation par inertie	Inertial navigation system
	INT	Intersection	Intersection
	INTL	International	International
	ISA	Atmosphère type internationale	International standard atmosphere
	ITU	Union Internationale des Télécommunications	International Telecommunications union
	JAA	Autorités conjointes de l'aviation	Joint Aviation Authorities
	JAN	Janvier	January
	JF	Jours fériés	Holidays
	JORF	Journal officiel de la république française	French republic official journal
	JUL	Juillet	July
	JUN	Juin	June
	KG	Kilogramme	Kilogram
	KHz	Kilohertz	Kilohertz
	KM	Kilomètre	Kilometre
	KMH	Kilomètres à l'heure	Kilometres per hour
	Kt	Nœud(s)	Knot(s)
	KW	Kilowatt(s)	Kilowatt(s)
	L	Gauche (identification de piste)	Left (runway identification)
	L	Radiobalise	Locator
	L	Litre	Litre
	LAT	Latitude	Latitude
	LDA	Longueur utilisable à l'atterrissage	Landing distance available
	LDAH	Distance utilisable à l'atterrissage (hélicoptère)	Landing distance available (helicopter)
	LDG	Atterrissage	Landing
	LDI	Té	Landing direction indicator
	LF	Basse fréquence (30 à 300 kHz)	Low frequency (30 to 300 kHz)
	LGT	Feu, balisage lumineux ou éclairage	Light or lighting
	LGTD	Avec balisage lumineux éclairé	Lighted
	LIH	Haute intensité lumineuse	Light intensity high
	LIL	Basse intensité lumineuse	Light intensity low

LLZ	Radiophare d'alignement de piste	Localizer
LMT	Temps moyen local	Local Mean Time
LOC	Localement ou emplacement ou situé	Locally or location or located
LONG	Longitude	Longitude
LRG	Grand rayon d'action	Long range
LTA	Région inférieure de contrôle	Lower traffic area
LTT	Téléimprimeur par fil	Landline teletypewriter
LVTO	Procédures de décollage par faible visibilité	Low visibility take-off
M	Mètre	Meter
M	Nombre de Mach	Mach number
MAG	Magnétique	Magnetic
MAINT	Entretien	Maintenance
MAP	Cartes aéronautiques	Aeronautical maps and charts
MAPT	Point d'approche interrompue	Missed approach point
MAR	Mars	March
MAX	Maximum ou maximal	Maximum or maximal
MAY	Mai	May
MDA	Altitude minimale de descente	Minimum descent altitude
MDH	Hauteur minimale de descente	Minimum descent height
MEHT	Hauteur minimale de l'œil du pilote au-dessus du seuil.	Minimum eye height over threshold
MET	Météorologie ou météorologique	Meteorological or meteorology
METAR	Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation	Aviation routine weather report
MF	Moyenne fréquence (300 à 3000 kHz)	Medium frequency (300 to 3 000 kHz)
MFO	Minima franchissement obstacle	Obstacle clearance limit
MHz	Mégahertz	Megahertz
MIA	Manuel d'Information Aéronautique	Aeronautical Information Manual
MIL	Militaire	Military
MIN	Minutes	Minutes
MKR	Radioborne	Marker radio beacon
MLS	Système d'atterrissage hyper-fréquences	Microwave landing system
MM	Radioborne intermédiaire	Middle marker
MNM	Minimal ou minimum	Minimum
MNM AD	Minimums opérationnels d'aérodrome	Aerodrome operating minima
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation	Minimum navigation performance specifications
MNTN	Maintenir	Maintain
MON	Lundi	Monday
MPBA	Minimums opérationnels les plus bas admissibles	Lowest permissible operational minima
MPS	Mètres par seconde	Metres per second
MRG	Moyen rayon d'action	Medium range
MRP	Point de compte rendu ATS-MET	AIS MET reporting point
MS	Moins	Minus
MSA	Altitude minimale de secteur	Minimum sector altitude
MSG	Message	Message
MSL	Niveau moyen de la mer	Mean sea level
MTOW	Masse maximale au décollage	Maximum take-off weight
MVI	Manœuvres à vue imposées	Visual manoeuvring with prescribed track
MVL	Manœuvres à vue libres	Visual manoeuvring without prescribed track
MWO	Centre de veille météorologique	Meteorological watch office
N	Latitude nord ou nord	North or northern latitude
NAT	Région atlantique nord	North atlantic region
NATO	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord	North Atlantic Treaty Organization
NAV	Navigation	Navigation
NDB	Radiophare non directionnel	Non-directional radio beacon
NE	Nord-est	North-east
NGF	Nivellement géographique de la France	France geographical levelling
NGT	Nuit	Night
NIL	Néant ou je n'ai rien à vous transmettre	None or I have nothing to send to you
NL	Aérodrome agréé aux vols en régime VFR de nuit avec limitations	Aerodrome agreed for night VFR with restrictions
NM	Milles marins	Nautical miles
NML	Normal	Normal
NNE	Nord-nord-est	North north east

NNW	Nord-nord-ouest	North north west
NOF	Bureau NOTAM international	International NOTAM office
NOSIG	Sans changement significatif	No significant change
NOTAM	Avis aux navigateurs aériens	Notice to airmen
NOV	Novembre	November
NR	Numéro, nombre	Number
NS	Hors normes	Non Standard
NW	Nord-ouest	North-west
NXT	Prochain ou suivant	Next
OAC	Centre de contrôle océanique	Oceanic area control centre
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale	International civil aviation organization
OBS	Observation ou observé ou observer	Observe or observed or observation
OBST	Obstacle	Obstacle
OCA	Région de contrôle océanique	Oceanic control area
OCA	Altitude ou franchissement d'obstacles	Obstacle clearance altitude
OCC	Feux à occultation	Occulting light
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacles	Obstacle clearance height
OCT	Octobre	October
OM	Radioborne extérieure	Outer marker
MMM	Organisation mondiale de la météorologie	World meteorological organization
OMS	Organisation mondiale de la santé	World health organization
OPS	Exploitation ou vols ou opérations	Operations
O/R	Sur demande	On request
OR	Orange	Orange
OSV	Navire-station océanique	Ocean station vessel
OTAN	Organisation du traité de l'atlantique nord	North atlantic treaty organization
P...	Zone interdite	Prohibited area
PAC	Région pacifique	Pacific region
PANS	Procédures pour les services de la navigation aérienne	Procedures for air navigation services
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision	Precision approach path indicator
PARL	Parallèle	Parallel
PAX	Passagers	Passengers
PB	Phares et balises	Lighthouses and beacons
PC	Poste de coordination	Coordination post
PCL	Télécommande de balisage	Pilot controlled lighting
PCN	Numéro de classification de chaussée	Pavement classification number
PDR	Itinéraire prédéterminé	Predetermined route
PERM	Permanent	Permanent
Ph	Phare marin	Sea beacon
PIB	Bulletin d'information prévol	Preflight information bulletin
PJE	Exercices de saut en parachute (ou secteur)	Parachute jumping exercise (or sector)
PLN	Plan de vol	Flight plan
PN	Préavis exigé	Prior notice required
PNR	Point de non retour	Point of no return
PPR	Autorisation préalable nécessaire	Prior permission required
PRKG	Aire de stationnement	Parking area
P.RNAV	Navigation de surface de base de précision	Precision area navigation
PROC	Procédure	Procedure
PROV	Provisoire ou provisoirement	Provisional
PS	Plus	Plus
PSGR	Passagers	Passengers
PSN	Position	Position
PTN	Virage conventionnel	Procedure turn
PTT	Postes et télécommunications	Postal and telegraph service
PUL	Planeur ultra-léger	Ultra light glider
QDM	Cap magnétique	Magnetic heading
QDR	Rèlevement magnétique	Magnetic bearing
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	Atmospheric pressure at aerodrome elevation
QFU	Direction magnétique de la piste	Magnetic orientation of runway
QNH	Calage altimétrique requis pour lire une fois au sol l'altitude de l'aérodrome	Altimeter setting to obtain aerodrome elevation when on the ground

R	Droite (identification de piste)	<i>Right (runway identification)</i>
R	Rouge	<i>Red</i>
R...	Zone réglementée	<i>Restricted area</i>
RAC	Règles de l'air et services de la circulation aérienne	<i>Rules of the air and air traffic services</i>
RAG	Dispositif d'arrêt	<i>Runway arresting gear</i>
RAI	Répondeur automatique d'information	<i>Automatic information transmitter</i>
RAP	Rapprochement	<i>Inbound track</i>
RB	Embarcation de sauvetage	<i>Rescue boat</i>
RBDA	Radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact	<i>Emergency location beacon aircraft</i>
RCA	Règlement de la circulation aérienne	<i>Air traffic regulations</i>
RCC	Centre de coordination de sauvetage	<i>Rescue coordination centre</i>
RDH	Hauteur de point de repère (pour ILS/PAR)	<i>Reference datum height (for ILS/PAR)</i>
RDL	Radial	<i>Radial</i>
REF	Référence à ou réfère vous à	<i>Reference to or refer to</i>
REG	Immatriculation	<i>Registration</i>
REP	Point de compte rendu	<i>Reporting point</i>
REQ	Demande ou demandé ou requis	<i>Request or requested</i>
RFL	Niveau demandé	<i>Requested FL</i>
RFO	Radio France-outre mer	<i>Overseas radio-France</i>
RM	Route magnétique	<i>Magnetic track</i>
RMK	Remarques	<i>Remarks</i>
RNAV	Navigation de surface	<i>Area navigation</i>
RNP	Qualité de navigation requise	<i>Required navigation performance</i>
RPL	Plan de vol répétitif	<i>Repetitive flight plan</i>
RSC	Centre secondaire de sauvetage	<i>Rescue sub-centre</i>
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	<i>Aeronautical fixed telecommunication network</i>
RSR	Radar de surveillance de route	<i>En-route surveillance radar</i>
RTA	Règlement des transports aériens	<i>Air transport regulation</i>
RTF	Radiotéléphone	<i>Radiotelephone</i>
RTG	Radiotélégraphe	<i>Radiotelegraph</i>
RTT	Radiotéléimprimeur	<i>Radioteletypewriter</i>
RV	Navire de sauvetage	<i>Rescue vessel</i>
RVR	Portée visuelle de piste	<i>Runway visual range</i>
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit	<i>Reduced Vertical Separation Minimum</i>
RWY	Piste	<i>Runway</i>
S	Latitude sud ou Sud	<i>South or southern latitude</i>
S	Supplétive	<i>Supplementary</i>
SAC	Service de l'aviation civile	<i>Civil aviation service</i>
SAM	Région Amérique du Sud	<i>South america region</i>
SAN	Sanitaire	<i>Sanitary</i>
SAR	Recherches et sauvetage	<i>Search and rescue</i>
SAT	Région Atlantique Sud	<i>South atlantic region</i>
SAT	Samedi	<i>Saturday</i>
SBA	Services des bases aériennes	<i>Air bases services</i>
Sc	Scintillant	<i>Flashing light</i>
SCTA	Service du contrôle du trafic aérien	<i>Air traffic control service</i>
SDE	Seuil d'atterrissage décalé	<i>Landing displaced threshold</i>
SE	Sud-est	<i>South-east</i>
SEC	Secondes	<i>Seconds</i>
SEP	Septembre	<i>September</i>
SER	Entretien ou service(s)	<i>Service or servicing or served</i>
SFA	Service Fixe Aéronautique	<i>Aeronautical fixed service.</i>
SFACT	Service de la formation aéronautique et du contrôle technique	<i>Technical inspecting and aeronautical training</i>
SFC	Surface (sol ou mer)	<i>Surface (ground or sea)</i>
SGL	Signal	<i>Signal</i>
SGEU	Système géodésique européen unifié	<i>United geodesical european system</i>
SHF	Fréquence supérieure (3 000 à 30 000 Mhz)	<i>Super high frequency (3 000 to 30 000 MHz)</i>
SIA	Service de l'Information Aéronautique	<i>Aeronautical information service</i>
SID	Départ normalisé aux instruments	<i>Standard instrument departure</i>
SIMUL	Simultané ou simultanément	<i>Simultaneous or simultaneously</i>

SIV	Secteur d'information de vol	<i>Flight information sector</i>
SKED	Horaire ou à heure fixe	<i>Fixed schedule or time</i>
SMR	Radar de surface	<i>Surface radar</i>
SNOWTAM	NOTAM d'une série spéciale	<i>A special series NOTAM</i>
SPAR	Radar léger d'approche de précision	<i>Slight precision approach radar</i>
SR	Lever du soleil	<i>Sunrise</i>
SRE	Élément radar de surveillance du système radar d'approche de précision	<i>Surveillance radar element of precision approach radar system</i>
SRG	Faible rayon d'action	<i>Short range</i>
SRR	Région de recherches et sauvetage	<i>Search and rescue region</i>
SS	Coucher de soleil	<i>Sunset</i>
SSB	Bande latérale unique	<i>Single side band</i>
SSE	Sud-sud-est	<i>South south-east</i>
SSIS	Service de sécurité incendie et sauvetage	<i>Rescue and fire fighting service</i>
SSLIA*	Service de Sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodomes	<i>Rescue and aircraft fire fighting service on the aerodromes</i>
SSR	Radar secondaire de surveillance	<i>Secondary surveillance radar</i>
SST	Avion de transport supersonique	<i>Super-sonic transport</i>
SSW	Sud-sud-ouest	<i>South-south-west</i>
STA	Service du transport aérien	<i>Air transport service</i>
STAP	Système de transmission automatique de paramètres	<i>Parameter automatic transmission system</i>
STAR	Arrivée normalisée (aux instruments)	<i>Standard (instrument) arrival</i>
STN	Station	<i>Station</i>
STNA	Service technique de la navigation aérienne	<i>Technical service for air navigation</i>
STOL	Avion à décollage et atterrissage court	<i>Short take off and landing aircraft</i>
SUN	Dimanche	<i>Sunday</i>
SUP	Au-dessus de ou supérieur	<i>Above or upper</i>
SUPPS	Procédures complémentaires régionales	<i>Regional supplementary procedures</i>
SWY	Prolongement d'arrêt	<i>Stopway</i>
T	Tonne	<i>Ton</i>
T	Température	<i>Temperature</i>
TA	Altitude de transition	<i>Transition altitude</i>
TACAN	Système de navigation aérienne tactique (UHF)	<i>Tactical air navigation aid (UHF)</i>
TAS	Vitesse propre	<i>True airspeed</i>
Tcg	Temps civil local	<i>Local civil time</i>
TDZ	Zone de toucher des roues	<i>Touch down zone</i>
TEL	Téléphone	<i>Telephone</i>
TEMPO	Temporaire ou temporairement	<i>Temporary or temporarily</i>
TFC	Trafic	<i>Traffic</i>
TGL	Notice indicative provisoire	<i>Temporary Guidance Leaflet</i>
THR	Seuil	<i>Threshold</i>
THU	Jeudi	<i>Thursday</i>
TIL	Jusqu'à	<i>Until</i>
TJ	Tonne par roues jumelées	<i>Tons per twin wheels</i>
TKOF	Décollage	<i>Take-off</i>
TL	Niveau de transition	<i>Transition level</i>
TMA	Région terminale de contrôle	<i>Terminal control area</i>
TNA	Altitude de Virage	<i>Turn altitude</i>
TNH	Hauteur de Virage	<i>Turn height</i>
TODA	Longueur utilisable au décollage	<i>Take-off distance available</i>
TODAH	Distance utilisable au décollage (hélicoptère)	<i>Take off distance available (helicopter)</i>
TORA	Longueur de roulement utilisable au décollage	<i>Take-off run available</i>
TP	Point de virage	<i>Turning point</i>
TRSI	Tonne par roue simple isolée	<i>Single isolated wheel load</i>
TSA	Zone de ségrégation temporaire	<i>Temporary segregated area</i>
TUE	Mardi	<i>Tuesday</i>
TURB	Turbulence	<i>Turbulence</i>
TVOR	VOR de région terminale	<i>Terminal VOR</i>
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome	<i>Aerodrome control tower or aerodrome control</i>
TWY	Voie de circulation	<i>Taxiway</i>
TXT	Texte	<i>Text</i>

* Remplace progressivement SSIS

Replace progressively SSIS

TYP	Type d'aéronef	Type of aircraft
UAC	Centre de contrôle d'espace supérieur	Upper area control centre
UDF	Station radiogoniométrique UHF	UHF direction finding station
UHF	Ultra haute fréquence (300 à 3 000 MHz)	Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz)
UIC	Centre de région supérieure d'information de vol	Upper flight information centre
UIR	Région supérieure d'information de vol	Upper flight information region
UIT	Union internationale des télécommunications	International telecommunication union
ULM	Ultra léger motorisé	Ultra light motorized
ULR	Rayon d'action ultra-long	Ultra long range
UNL	Illimité	Unlimited
U/S	Hors service	Unserviceable
UTA	Région supérieure de contrôle	Upper control area
UTC	Temps universel coordonné	Coordinated universal time
VAC	Carte d'approche et d'atterrissage à vue	Visual approach and landing chart
VAR	Déclinaison magnétique	Magnetic variation
VASIS	Indicateur visuel de pente d'approche	Visual approach slope indicator system
VAV	Vol à voile	Gliding
VDF	Station radiogoniométrique VHF	VHF direction finding station
VER	Vertical	Vertical
VFR	Règles de vol à vue	Visual flight rules
VH	Visibilité horizontale	Horizontal visibility
VHF	Très haute fréquence (30 à 300 Mhz)	Very high frequency (30 to 300 MHz)
VI	Vitesse indiquée	Indicated air speed
VIBAL	Visibilité balise	Runway-marker visibility
VIC	Véhicule d'intervention courante (SSIS)	Common intervention vehicle
VIM	Véhicule d'intervention massive (SSIS)	Massive intervention vehicle
VIP	Personnalité importante	Very important person
VIS	Visibilité	Visibility
VLf	Très basse fréquence (3 à 30 kHz)	Very low frequency (3 to 30 kHz)
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue	Visual meteorological conditions
VOLMET	Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF	VHF omnidirectional radio range
VORTAC	Combinaison VOR et TACAN	VOR AND TACAN combination
VP	Vitesse propre	True air speed
VRB	Variable	Variable
VRSI	Vedette rapide de secours - incendie	Fast fire emergency boat
VS	Vitesse sol	Ground speed
VSP	Vitesse verticale	Vertical speed
VTOL	Avion à décollage et atterrissage vertical	Vertical take-off and landing aircraft
VV	Visibilité verticale	Vertical visibility
W	Blanc	White
W	Longitude ouest ou ouest	West or western longitude
W	Watt	Watt
WBAR	Barres lumineuses de flancs	Wing bar lights
WDI	Indicateur de direction du vent	Wind direction indicator
WED	Mercredi	Wednesday
WGS	Système géodésique mondial de référence (associé à 84 : année de référence)	World geodetic system
WHO	Organisation mondiale de la santé	World health organization
WIP	Travaux en cours	Works in progress
WIN	Hiver	Winter
WMO	Organisation mondiale de la météorologie	World meteorological organization
WNW	Ouest-nord-ouest	West-north-west
WP	Point de cheminement	Way-point
WRNG	Avertissement	Warning
WSW	Ouest-sud-ouest	West-south-west
XBAR	Barre transversale (dispositif lumineux d'approche)	Cross bar (of approach lighting system)
Y	Jaune	Yellow
ZP	Altitude pression	Pressure altitude

05 AUG 04

ALPHABET MORSE
MORSE ALPHABET

A	. _	ALPHA
B	_ . . .	BRAVO
C	_ . _ .	CHARLIE
D	_ . .	DELTA
E	.	ECHO
F	. . _ .	FOX-TROT
G	_ _ .	GOLF
H		HOTEL
I	. .	INDIA
J	. _ _ _	JULIETT
K	_ . _	KILO
L	. _ . .	LIMA
M	_ _	MIKE
N	_ .	NOVEMBER
O	_ _ _	OSCAR
P	. _ _ .	PAPA
Q	_ _ . _	QUEBEC
R	. _ .	ROMEO
S	. . .	SIERRA
T	_	TANGO
U	. . _	UNIFORM
V	. . . _	VICTOR
W	. _ _	WHISKEY
X	_ . . _	X RAY
Y	_ . _ _	YANKEE
Z	_ _ . .	ZULU

TABLE DE CONVERSION / CONVERSION TABLES
METRES / PIEDS / METERS / FEET

M	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	3,28	6,56	9,84	13,12	16,40	19,68	22,97	26,25	29,53
10	32,81	36,09	39,37	42,65	45,93	49,21	52,49	55,77	59,05	62,34
20	65,62	68,90	72,18	75,46	78,74	82,02	85,30	88,58	91,86	95,14
30	98,42	101,70	104,99	108,27	111,55	114,83	118,11	121,39	124,67	127,95
40	131,23	134,51	137,79	141,07	144,36	147,64	150,92	154,20	157,48	160,76
50	164,04	167,32	170,60	173,88	177,16	180,44	183,72	187,01	190,29	193,57
60	196,85	200,13	203,41	206,69	209,97	213,25	216,53	219,81	223,09	226,38
70	229,66	232,94	236,22	239,50	242,78	246,06	249,34	252,62	255,90	259,18
80	262,46	265,74	269,03	272,31	275,59	278,87	282,15	285,43	288,71	291,99
90	295,27	298,55	301,83	305,11	308,40	311,68	314,96	318,24	321,52	324,80
	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
100	328,08	360,89	393,70	426,50	459,31	492,12	524,93	557,74	590,54	623,35
200	656,16	688,97	721,78	754,58	787,39	820,20	853,01	885,82	918,62	951,43
300	984,24	1017,00	1049,90	1082,70	1115,50	1148,30	1181,10	1213,90	1246,70	1279,50
400	1312,30	1345,10	1377,90	1410,70	1443,60	1476,40	1509,20	1542,00	1574,80	1607,60
500	1640,40	1673,20	1706,00	1738,80	1771,60	1804,40	1837,20	1870,10	1902,90	1935,70
600	1968,50	2001,30	2034,10	2066,90	2099,70	2132,50	2165,30	2198,10	2230,90	2263,80
700	2296,60	2329,40	2362,20	2395,00	2427,80	2460,60	2493,40	2526,20	2559,00	2591,80
800	2624,60	2657,40	2690,30	2723,10	2755,90	2788,70	2821,50	2854,30	2887,10	2919,90
900	2952,70	2985,50	3018,30	3051,10	3084,00	3116,80	3149,60	3182,40	3215,20	3248,00
	0	100	200	300	400	500	600	700	800	900
1000	3280,80	3608,90	3937,00	4265,00	4593,10	4921,20	5249,30	5577,40	5905,40	6233,50
2000	6561,60	6889,70	7217,80	7545,80	7873,90	8202,00	8530,10	8858,20	9186,20	9514,30
3000	9842,40	10170	10499	10827	11155	11483	11811	12139	12467	12795
4000	13123	13451	13779	14107	14436	14764	15092	15420	15748	16076
5000	16404	16732	17060	17388	17716	18044	18373	18701	19029	19357
6000	19685	20013	20341	20669	20997	21325	21653	21981	22309	22638
7000	22966	23294	23622	23950	24278	24606	24934	25262	25590	25918
8000	26246	26574	26903	27231	27559	27887	28215	28543	28871	29199
9000	29527	29865	30183	30511	30840	31168	31496	31824	32152	32480

TABLE DE CONVERSION / CONVERSION TABLES
PIEDS / METRES / FEET / METERS

ft	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0,30	0,61	0,91	1,22	1,52	1,83	2,13	2,44	2,74
10	3,05	3,35	3,66	3,96	4,27	4,57	4,88	5,18	5,49	5,79
20	6,10	6,40	6,71	7,01	7,32	7,62	7,92	8,23	8,53	8,84
30	9,14	9,45	9,75	10,06	10,36	10,67	10,97	11,28	11,58	11,89
40	12,19	12,50	12,80	13,11	13,41	13,72	14,02	14,33	14,63	14,94
50	15,24	15,54	15,85	16,15	16,46	16,76	17,07	17,37	17,68	17,98
60	18,29	18,59	18,90	19,20	19,51	19,81	20,12	20,42	20,73	21,03
70	21,34	21,64	21,95	22,25	22,56	22,86	23,16	23,47	23,77	24,08
80	24,38	24,69	24,99	25,30	25,60	25,91	26,21	26,52	26,82	27,13
90	27,43	27,74	28,04	28,35	28,65	28,96	29,26	29,57	29,87	30,18
	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
100	30,48	33,53	36,58	39,62	42,67	45,72	48,77	51,82	54,86	57,91
200	60,96	64,01	67,06	70,10	73,15	76,20	79,25	82,30	85,34	88,39
300	91,44	94,49	97,54	100,53	103,63	106,68	109,73	112,78	115,82	118,87
400	121,92	124,97	128,02	131,06	134,11	137,16	140,21	143,26	146,30	149,35
500	152,40	155,45	158,50	161,54	164,59	167,64	170,69	173,74	176,78	179,83
600	182,88	185,93	188,98	192,02	195,07	198,12	201,17	204,22	207,26	210,31
700	213,36	216,41	219,46	222,50	225,55	228,60	231,65	234,70	237,74	240,79
800	243,84	246,89	249,94	252,98	256,03	259,08	262,13	265,18	268,22	271,27
900	274,32	277,37	280,42	283,46	286,51	289,56	292,61	295,66	298,70	301,75
	0	100	200	300	400	500	600	700	800	900
1000	304,80	335,28	365,76	396,24	426,72	457,20	487,68	518,16	548,64	579,12
2000	609,60	640,08	670,56	701,04	731,52	762,00	792,48	822,96	853,44	883,92
3000	914,40	944,88	975,36	1005,80	1036,30	1066,80	1097,30	1127,80	1158,20	1188,70
4000	1219,20	1249,70	1280,20	1310,60	1341,10	1371,60	1402,10	1432,60	1463,00	1493,50
5000	1524,00	1554,50	1585,00	1615,40	1645,90	1676,40	1706,90	1737,40	1767,80	1798,30
6000	1828,80	1859,30	1889,80	1920,20	1950,70	1981,20	2011,70	2042,20	2072,60	2103,10
7000	2133,60	2164,10	2194,60	2225,00	2255,50	2286,00	2316,50	2347,00	2377,40	2407,90
8000	2438,40	2468,90	2499,40	2529,80	2560,30	2590,80	2621,30	2651,80	2682,20	2712,70
9000	2743,20	2773,70	2804,20	2834,60	2865,10	2895,60	2926,10	2956,60	2987,00	3017,50
	0	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000
10000	3048,0	3352,8	3657,6	3962,4	4267,2	4572,0	4876,8	5181,6	5486,4	5791,2
20000	6096,0	6400,8	6705,6	7010,4	7315,2	7620,0	7924,8	8229,6	8534,4	8839,2
30000	9144,0	9448,8	9753,6	10058	10363	10668	10973	11278	11582	11887
40000	12192	12497	12802	13106	13411	13716	14021	14326	14630	14935
50000	15240	15545	15850	16154	16459	16764	17069	17374	17678	17983

TABLE DE CONVERSION / CONVERSION TABLES
KILOMÈTRES/MILLES MARINS / KILOMETERS/NAUTICAL MILES

km	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	0,540	1,080	1,620	2,160	2,700	3,240	3,780	4,320	4,860
10	5,40	5,939	6,479	7,019	7,559	8,099	8,639	9,179	9,719	10,26
20	10,80	11,34	11,88	12,42	12,96	13,50	14,04	14,58	15,12	15,66
30	16,20	16,74	17,28	17,82	18,36	18,90	19,44	19,98	20,52	21,06
40	21,60	22,14	22,68	23,22	23,76	24,30	24,84	25,38	25,92	26,46
50	27,00	27,54	28,08	28,62	29,16	29,70	30,24	30,78	31,32	31,86
60	32,40	32,94	33,48	34,02	34,56	35,10	35,64	36,18	36,72	37,26
70	37,80	38,34	36,88	39,42	39,96	40,50	41,04	41,58	42,12	42,66
80	43,20	43,74	44,28	44,82	45,36	45,90	46,44	46,98	47,52	48,05
90	48,59	49,13	49,67	50,21	50,75	51,29	51,83	52,37	52,91	53,45
	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
100	54,00	59,40	64,80	70,20	75,60	80,99	86,39	91,79	97,19	102,6
200	108,0	113,4	118,8	124,2	129,6	135,0	140,4	145,8	151,2	156,6
300	162,0	167,4	172,8	178,2	183,6	189,0	194,4	199,8	205,2	210,6
400	216,0	221,4	226,8	232,2	237,6	243,0	248,4	253,8	259,2	264,6
500	270,0	275,4	280,8	286,2	291,6	297,0	302,4	307,8	313,2	318,6
600	324,0	329,4	334,8	340,2	345,6	351,0	356,4	361,8	367,2	372,6
700	378,0	383,4	388,8	394,2	399,6	405,0	410,4	415,8	421,2	426,6
800	432,0	437,4	442,8	448,2	453,6	459,0	464,0	469,8	475,2	480,5
900	485,9	491,3	496,7	502,1	507,5	512,9	518,3	523,7	529,1	534,5

TABLE DE CONVERSION / CONVERSION TABLES
MILLES MARINS/KILOMÈTRES / NAUTICAL MILES/KILOMETERS

NM	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0	1,852	3,704	5,556	7,408	9,260	11,11	12,96	14,82	16,67
10	18,52	20,37	22,22	24,08	25,93	27,78	29,63	31,48	33,34	35,19
20	37,04	38,89	40,74	42,60	44,45	46,30	48,15	50,00	51,86	53,71
30	55,56	57,41	59,26	61,12	62,97	64,82	66,67	68,52	70,38	72,23
40	74,80	75,93	77,78	79,64	81,49	83,34	85,19	87,04	88,90	90,75
50	92,60	94,45	96,30	98,16	100,0	101,9	103,7	105,6	107,4	109,3
60	111,1	113,0	114,8	116,7	118,5	120,4	122,2	124,1	125,9	127,8
70	129,6	131,5	133,3	135,2	137,0	138,9	140,7	142,6	144,4	146,3
80	148,2	150,0	151,9	153,7	155,6	157,4	159,3	161,1	163,0	164,8
90	166,7	168,5	170,4	172,2	174,1	175,9	177,8	179,6	181,5	183,4
	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
100	185,2	203,7	222,2	240,8	259,3	277,8	296,3	314,8	333,4	351,9
200	370,4	388,9	407,4	426,0	444,5	463,0	481,5	500,0	518,6	537,1
300	555,6	574,1	592,6	611,2	629,7	648,2	666,7	685,2	703,8	722,3
400	740,8	759,3	777,8	796,4	814,9	833,4	851,9	870,4	889,0	907,5
500	926,0	944,5	963,0	981,6	1000	1019	1037	1056	1074	1093
600	1111	1130	1148	1167	1185	1204	1222	1241	1259	1278
700	1296	1315	1333	1352	1370	1389	1407	1426	1444	1463
800	1482	1500	1519	1537	1556	1574	1593	1611	1630	1648
900	1667	1685	1704	1722	1741	1759	1778	1796	1815	1834

INDICATEURS D'EMPLACEMENT OACI - CODAGE
ICAO LOCATION INDICATORS - CODING

AERODROME	INDIC. OACI	AERODROME	INDIC. OACI
ABBEVILLE	LFOI	BARCELONNETTE SAINT PONS	LFMR
AGEN LA GARENNE	LFBA	BAR LE DUC LES HAUTS DE CHEE	LFEU
AIRE SUR L'ADOUR	LFDA	BAR SUR SEINE	LFRR
AIX LES MILLES	LFMA	BASTIA PORETTA	LFKB
AJACCIO CAMPO DELL'ORO	LFKJ	BEAUNE CHALLANGES	LFGF
ALBERT BRAY	LFAQ	BEAUVAIS TILLÉ	LFOB
ALBERTVILLE	LFKA	BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB	LFNX
ALBI LE SEQUESTRE	LFCL	BELFORT CHAUX	LFGG
ALENÇON VALFRAMBERT	LFDF	BELLE ILE	LFEA
ALES DEUX	LFMS	BELLEGARDE VOUVRAY	LFHN
AMBERIEU	LFXA	BELLEVILLE VILLIÉ MORGON	LFHW
AMBERT LE POYET	LFHT	BELLEY PEYRIEU	LFKY
AMBOISE DIERRE	LFDF	BELVES SAINT PARDOUX	LFIB
AMIENS GLISY	LFAY	BERCK SUR MER	LFAM
ANCENIS	LFCL	BERGERAC ROUMANIERE	LFBE
ANDERNOS LES BAINS	LFCD	BERNAY SAINT MARTIN	LFPD
ANGERS MARCÉ	LFJR	BERRE LA FARE	LFNR
ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS	LFBU	BESANÇON LA VEZE	LFQM
ANNECY MEYTHET	LFPL	BESANÇON THISE	LFSA
ANNEMASSE	LFLL	BEYNES THIVERVAL	LFPP
ARBOIS	LFGR	BEZIERS VIAS	LFMU
ARCACHON LA TESTE DE BUCH	LFCH	BIARRITZ BAYONNE ANGLET	LFBZ
ARGENTAN	LFAL	BISCARROSSE PARENTIS	LFBS
ARGENTON SUR CREUSE	LFEG	BLOIS LE BREUIL	LFQO
ARRAS ROCLINCOURT	LFQD	BORDEAUX LÉOGNAN SAUCATS	LFCS
ASPRES SUR BUECH	LFNJ	BORDEAUX MÉRIGNAC	LFBD
AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE	LFHO	BORDEAUX YVRAC	LFDY
AUBENASSON	LFJF	BOURG CEYZÉRIAT	LFHS
AUBIGNY SUR NERE	LFEN	BOURGES	LFLL
AUCH LAMOTHE	LFDH	BREST GUIPAVAS	LFBB
AURILLAC	LFLL	BRETIGNY SUR ORGE	LFPP
AUTUN BELLEVUE	LFQF	BRIARE CHATILLON	LFEL
AUXERRE BRANCHES	LFLL	BRIENNE LE CHATEAU	LFNN
AVALLON	LFGE	BRIOUDE BEAUMONT	LFHR
AVIGNON CAUMONT	LFMV	BRIVE LA ROCHE	LFBV
AVIGNON PUJAUT	LFNT	BUNO BONNEVAUX	LFBB
AVRANCHE LE VAL SAINT. PERE	LFRR	CAEN CARPIQUET	LFRR
BAGNERES DE LUCHON	LFCL	CAHORS LALBENQUE	LFCC
BAGNOLE DE L'ORNE	LFAL	CALAIS DUNKERQUE	LFAC
BAILLEAU ARMENONVILLE	LFLL	CALVI SAINTE CATHERINE	LFKC
BALE MULHOUSE	LFBB	CAMBRAI NIERGNIES	LFYG

AERODROME	INDIC. OACI	AERODROME	INDIC. OACI
CANNES MANDELIEU	LFMD	COULOMMIERS VOISINS	LFPK
CARCASSONNE SALVAZA	LFMK	COURCHEVEL	LFLJ
CARPENTRAS	LFNH	CUERS PIERREFEU	LFTF
CASSAGNES BEGHONES	LFIG	DAX SEYRESSE	LFBY
CASTELNAUDARY VILLENEUVE	LFMW	DEAUVILLE SAINT GATIEN	LFRG
CASTELNAU MAGNOAC	LFQX	DIEPPE ST AUBIN	LFAB
CASTELSARRAZIN MOISSAC	LFQX	DIEUZE GUÉBLANGE	LFQZ
CASTRES MAZAMET	LFCK	DIJON LONGVIC	LFSD
CAZÈRES PALAMINY	LFJH	DIJON DAROIS	LFGI
CHALAIS	LFIH	DINAN TRÉLIVAN	LFEB
CHALON CHAMPFORGEUIL	LFLL	DINARD PLEURTUIT ST MALO	LFRD
CHALONS ECURY SUR COOLE	LFQK	DOLE TAVAU	LFGJ
CHALONS VATRY	LFQK	DONCOURT LES CONFLANS	LFGR
CHAMBERY AIX LES BAINS	LFLL	DREUX VERNOUILLET	LFON
CHAMBERY CHALLES LES EAUX	LFLE	DUNKERQUE LES MOERES	LFKA
CHAMPAGNOLE CROTENAY	LFQX	EGLETONS	LFDE
CHARLEVILLE MEZIERES	LFQV	ENGHIEN MOISSELLES	LFEE
CHARTRES CHAMPHOL	LFOR	EPERNAY PLIVOT	LFSW
CHATEAU ARNOUX ST AUBAN	LFMX	EPINAL DOGNEVILLE	LFSE
CHATEAUBRIANT POUANCÉ	LFTQ	EPINAL MIRECOURT	LFSG
CHATEAUDUN	LFQX	ETAMPES MONDÉSIR	LFOX
CHATEAUNEUF SUR CHER	LFQX	ETREPAGNY	LFQY
CHATEAURoux DÉOLS	LFQX	EU MERS LE TRÉPORT	LFKE
CHATEAURoux VILLERS	LFQX	FALAISE MONTS D'ERAINES	LFAS
CHATEAU THIERRY BELLEAU	LFQX	FAYENCE	LFQF
CHATELLERAULT TARGÉ	LFQX	FEURS CHAMBÉON	LFQZ
CHATILLON SUR SEINE	LFQX	FIGARI SUD CORSE	LFQF
CHAUMONT SEMOUTIERS	LFQX	FIGEAC LIVERNON	LFQF
CHAUVIGNY	LFQX	FLERS SAINT PAUL	LFQX
CHAVENAY VILLEPREUX	LFQX	FLORAC SAINTE ENIMIE	LFQX
CHELLES LE PIN	LFQX	FONTENAY LE COMTE	LFQX
CHERBOURG MAUPERTUS	LFQX	FONTENAY TRESIGNY	LFQX
CHOLET LE PONTREAU	LFQX	FUMEL MONTAYRAL	LFQX
CLAMECY	LFQX	GAILLAC LISLE SUR TARN	LFQX
CLERMONT FERRAND AUVERGNE	LFQX	GAP TALLARD	LFQX
COGNAC CHATEAUBERNARD	LFQX	GHISONNACCIA ALZITONE	LFQX
COLMAR HOUSSIN	LFQX	GRANVILLE	LFQX
COMPIEGNE MARGNY	LFQX	GRAULHET MONTDRAGON	LFQX
CONDOM VALENCE SUR BAISE	LFQX	GRAY SAINT ADRIEN	LFQX
CORLIER	LFQX	GRENOBLE LE VERSOUD	LFQX
CORTE	LFQX	GRENOBLE SAINT GEOIRS	LFQX
COSNE SUR LOIRE	LFQX	GUERET SAINT LAURENT	LFQX
COUHE VÉRAC	LFQX	GUISCRIFF SCAER	LFQX

05 AUG 04

AERODROME	INDIC. OACI	AERODROME	INDIC. OACI
HAGUENAU	LFSH	LESPARRE SAINT LAURENT MÉDOC	LFDU
HYERES LE PALYVESTRE	LFTH	LES SABLES D'OLONNE TALMONT	LFOO
ILE D'YEU	LFEY	LESSAY	LFOM
ISSOIRE LE BROC	LFHA	LE TOUQUET PARIS PLAGE	LFAT
ISSOUDUN LE FAY	LF EK	LEZIGNAN CORBIERES	LFMZ
ISTRES LE TUBÉ	LFMI	LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC	LFDI
ITXASSOU	LFIX	LILLE LESQUIN	LFQQ
JOIGNY	LF GK	LILLE MARCQ EN BARŒUL	LFQO
JOINVILLE MUSSEY	LF FJ	LIMOGES BELLEGARDE	LFBL
JONZAC NEULLES	LF CJ	LOGNES EMERAINVILLE	LFPL
JUVANCOURT	LFQX	LONGUYON VILLETTE	LFGS
LA BAULE ESCOUBLAC	LFRE	LONS LE SAUNIER COURLAOUX	LFGL
LA FERTE ALAIS	LF FQ	LORIENT LANN BIHOUÉ	LF RH
LA FERTE GAUCHER	LF FG	LOUDUN	LF DL
LA FLECHE THORÉE LES PINS	LF AL	LUNEVILLE CROISMARE	LF QC
LA GRAND'COMBE	LF TN	LURCY LEVIS	LF JU
L'AIGLE ST MICHEL	LF OL	LYON BRINDAS	LF KL
L'ALPE D'HUEZ	LF HU	LYON BRON	LF LY
LA MOLE	LF TZ	LYON CORBAS	LF HJ
LA MONTAGNE NOIRE	LF MG	LYON SAINT-EXUPERY	LF LL
LA MOTTE BEUVRON	LF FM	MACON CHARNAY	LF LM
LA MOTTE CHALANCON	LF JE	MANTES CHÉRENCE	LF FC
LANGOGNE LESPÉRON	LF HL	MARENNES	LF JI
LANGRES ROLAMPONT	LF SU	MARIGNANE BERRE	LF TB
LANNION	LF RO	MARMANDE VIRAZEIL	LF DM
LAON CHAMBRY	LF AF	MARSEILLE PROVENCE	LF ML
LA REOLE FLOUDES	LF DR	MAUBEUGE ELESMES	LF QJ
LA ROCHELLE ILE DE RE	LF BH	MAULEON	LF JB
LA ROCHE SUR YON LES AJONCS	LF RI	MEAUX ESBLY	LF PE
LA TOUR DU PIN CESSIEU	LF KP	MEGEVE	LF HM
LAPALISSE PERIGNY	LF HX	MELUN VILLAROCHE	LF PM
LAVAL ENTRAMMES	LF OV	MENDE BRÉNOUX	LF NB
LE BLANC	LF EL	MERIBEL	LF KX
LE CASTELLET	LF MQ	MERVILLE CALONNE	LF QT
LE HAVRE OCTEVILLE	LF OH	METZ FRESCATY	LF SF
LE HAVRE SAINT ROMAIN	LF OY	METZ NANCY LORRAINE	LF JL
LE LUC LE CANNET	LF MC	MILLAU LARZAC	LF CM
LE MANS ARNAGE	LF RM	MIMIZAN	LF CZ
LE MAZET DE ROMANIN	LF NZ	MONACO	LF NC
LENS BÉNIFONTAINE	LF QL	MONTAIGU SAINT GEORGES	LF FW
LE PLESSIS BELLEVILLE	LF PP	MONTARGIS VIMORY	LF EM
LE PUY LOUDES	LF HP	MONTAUBAN	LF DB
LES MUREAUX	LF XU	MONTBELIARD COURCELLES	LF SM

05 AUG 04

AERODROME	INDIC. OACI	AERODROME	INDIC. OACI
HAGUENAU	LFSH	LESPARRE SAINT LAURENT MÉDOC	LFDU
HYERES LE PALYVESTRE	LFTH	LES SABLES D'OLONNE TALMONT	LFOO
ILE D'YEU	LFEY	LESSAY	LFOM
ISSOIRE LE BROC	LFHA	LE TOUQUET PARIS PLAGE	LFAT
ISSOUDUN LE FAY	LF EK	LEZIGNAN CORBIERES	LFMZ
ISTRES LE TUBÉ	LFMI	LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC	LFDI
ITXASSOU	LFIX	LILLE LESQUIN	LFQQ
JOIGNY	LF GK	LILLE MARCQ EN BARŒUL	LFQO
JOINVILLE MUSSEY	LF FJ	LIMOGES BELLEGARDE	LFBL
JONZAC NEULLES	LF CJ	LOGNES EMERAINVILLE	LFPL
JUVANCOURT	LFQX	LONGUYON VILLETTE	LFGS
LA BAULE ESCOUBLAC	LFRE	LONS LE SAUNIER COURLAOUX	LFGL
LA FERTE ALAIS	LF FQ	LORIENT LANN BIHOUÉ	LF RH
LA FERTE GAUCHER	LF FG	LOUDUN	LF DL
LA FLECHE THORÉE LES PINS	LFAL	LUNEVILLE CROISMARE	LFQC
LA GRAND'COMBE	LFTN	LURCY LEVIS	LFJU
L'AIGLE ST MICHEL	LFOL	LYON BRINDAS	LFKL
L'ALPE D'HUEZ	LFHU	LYON BRON	LF LY
LA MOLE	LFTZ	LYON CORBAS	LFHJ
LA MONTAGNE NOIRE	LFMG	LYON SAINT-EXUPERY	LFLL
LA MOTTE BEUVRON	LF FM	MACON CHARNAY	LF LM
LA MOTTE CHALANCON	LF JE	MANTES CHÉRENCE	LF FC
LANGOGNE LESPÉRON	LFHL	MARENNES	LFJI
LANGRES ROLAMPONT	LF SU	MARIGNANE BERRE	LF TB
LANNION	LFRO	MARMANDE VIRAZEIL	LFDM
LAON CHAMBRY	LF AF	MARSEILLE PROVENCE	LF ML
LA REOLE FLOUDES	LFDR	MAUBEUGE ELESMES	LFQJ
LA ROCHELLE ILE DE RE	LF BH	MAULEON	LFJB
LA ROCHE SUR YON LES AJONCS	LFRI	MEAUX ESBLY	LFPE
LA TOUR DU PIN CESSIEU	LF KP	MEGEVE	LFHM
LAPALISSE PERIGNY	LFHX	MELUN VILLAROCHE	LFPM
LAVAL ENTRAMMES	LF OV	MENDE BRÉNOUX	LFNB
LE BLANC	LFEL	MERIBEL	LFKX
LE CASTELLET	LFMQ	MERVILLE CALONNE	LFQT
LE HAVRE OCTEVILLE	LF OH	METZ FRESCATY	LF SF
LE HAVRE SAINT ROMAIN	LF OY	METZ NANCY LORRAINE	LFJL
LE LUC LE CANNET	LFMC	MILLAU LARZAC	LF CM
LE MANS ARNAGE	LF RM	MIMIZAN	LF CZ
LE MAZET DE ROMANIN	LFNZ	MONACO	LFNC
LENS BÉNIFONTAINE	LFQL	MONTAIGU SAINT GEORGES	LF FW
LE PLESSIS BELLEVILLE	LFPP	MONTARGIS VIMORY	LFEM
LE PUY LOUDES	LFHP	MONTAUBAN	LFDB
LES MUREAUX	LF XU	MONTBELIARD COURCELLES	LF SM

AERODROME	INDIC. OACI	AERODROME	INDIC. OACI
MONTCEAU LES MINES POUILLOUX	LFGM	PERIGUEUX BASSILLAC	LFBX
MONT DAUPHIN SAINT CRÉPIN	LFNC	PERONNE SAINT QUENTIN	LFAG
MONTDIDIER	LFAR	PEROUGES MEXIMIEUX	LFHC
MONTELIMAR ANCONÉ	LFLQ	PERPIGNAN RIVESALTES	LFMP
MONTENDRE MARCILLAC	LFDC	PERSAN BEAUMONT	LFPA
MONT LOUIS LA QUILLANE	LFNQ	PEYRESOURDE BALESTAS	LFIP
MONTLUÇON DOMÉRAT	LFLT	PEZENAS NIZAS	LFNP
MONTLUÇON GUERET	LFBK	PIERRELATE	LFHD
MONTPELLIER MÉDITERRANÉE	LFMT	PITHIVIERS	LFFP
MONTPELLIER CANDILLARGUES	LFNG	PLOERMEL LOYAT	LFRP
MORESTEL	LFHI	POITIERS BIARD	LFBI
MORET EPISY	LFPU	PONS AVY	LFCP
MORLAIX PLOUJEAN	LFRU	PONTARLIER	LFSP
MORTAGNE AU PERCHE	LFAX	PONTIVY	LFED
MOULINS MONTBEUGNY	LFHY	PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN	LFPT
MOURMELON	LFXM	PONT ST ESPRIT	LFND
MULHOUSE HABSHEIM	LFGB	PONT SAINT VINCENT	LFSV
MURET LHERM	LFBR	PONT SUR YONNE	LFGO
NANCY AZELOT	LFEX	POUILLY MACONGE	LFEP
NANCY ESSEY	LFSN	PROPRIANO	LFKO
NANCY MALZÉVILLE	LFEZ	PUIMOISSON	LFTP
NANGIS LES LOGES	LFAI	PUIVERT	LFNW
NANTES ATLANTIQUE	LFRS	QUIBERON	LFEQ
NEUFCHATEAU ROUCEUX	LFFT	QUIMPER PLUGUFFAN	LFRQ
NEVERS FOURCHAMBAULT	LFQG	REDON BAINS SUR OUST	LFER
NICE COTE D'AZUR	LFMN	REIMS CHAMPAGNE	LFSR
NIMES COURBESSAC	LFME	REIMS PRUNAY	LFQA
NIMES GARONS	LFTW	RENNES ST JACQUES	LFRN
NIORT SOUCHÉ	LFBN	RETHEL PERTHES	LFAP
NOGARO	LCFN	REVEL MONTGEY	LFIR
NUITS SAINT GEORGES	LFGZ	RIBERAC SAINT AULAYE	LFIK
OLORON HERRERE	LFCD	RION DES LANDES	LFIL
ORLEANS BRICY	LFOD	ROANNE RENAISSANCE	LFLO
ORLEANS ST DENIS DE L'HOTEL	LFOD	ROCHEFORT ST AGNANT	LFDN
OUESSANT	LFEC	RODEZ MARCILLAC	LFCD
OYONNAX ARBENT	LFCK	ROMANS SAINT PAUL	LFHE
PAMBERS LES PUJOLS	LFDD	ROMILLY SUR SEINE	LFQR
PARAY LE MONIAL	LFEN	ROMORANTIN PRUNIERES	LFYR
PARIS CHARLES DE GAULLE	LFPG	ROUEN VALLÉE DE SEINE	LFOP
PARIS ISSY LES MOULINEAUX	LFPI	ROYAN MÉDIS	LFCD
PARIS LE BOURGET	LFBB	RUOMS	LFHF
PARIS ORLY	LFPO	SAINT AFFRIQUE BELMONT	LFIF
PAU PYRÉNÉES	LFBP	SAINT ANDRE DE L'EURE	LFDD

12 MAY 05

AERODROME	INDIC. OACI	AERODROME	INDIC. OACI
SAINT BRIEUC ARMOR	LFRT	STRASBOURG ENTZHEIM	LFST
SAINTE FOY LA GRANDE	LFDF	STRASBOURG NEUHOF	LFGC
SAINTE LEOCADIE	LFYS	TARBES LALOUBERE	LFDT
SAINTES THÉNAC	LFXB	TARBES LOURDES PYRÉNÉES	LFBT
SAINT CHAMOND L'HORME	LFHG	THIONVILLE YUTZ	LFGV
SAINT CLAUDE PRATZ	LFKZ	THOUARS	LFCT
SAINT CYR L'ECOLE	LPZ	TIL CHATEL	LFET
SAINT DIE RÉMOMEIX	LFY	TOULOUSE BLAGNAC	LFBO
SAINT ETIENNE BOUTHÉON	LFMH	TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD	LFIT
SAINT FLORENTIN CHÉU	LFGP	TOULOUSE LASBORDES	LFCL
SAINT FLOUR COLTINES	LFHQ	TOURNUS CUISERY	LEFX
SAINT GALMIER	LFKM	TOURS LE LOUROUX	LFJT
SAINT GAUDENS MONTREJEAU	LFIM	TOURS VAL DE LOIRE	LFOT
SAINT GIRONS ANTICHAN	LFCH	TOURS SORIGNY	LFEN
SAINT JEAN D'ANGELY	LFY	TOUSSUS LE NOBLE	LFPN
SAINT JEAN D'AVELANNE	LFKH	TROYES BARBEREY	LFQB
SAINT JEAN EN ROYANS	LFKE	USSEL THALAMY	LFCU
SAINT JUNIEN	LFB	UZES	LFNU
SAINT MARTIN DE LONDRES	LFNL	VALENCE CHABEUIL	LFLU
SAINT NAZAIRE MONTOIR	LFRZ	VALENCIENNES DENAIN	LFAV
SAINT OMER WIZERNES	LFQN	VALREAS VISAN	LFNV
SAINT PIERRE D'OLERON	LFDP	VANNES MEUCON	LFV
SAINT QUENTIN ROUPY	LFOW	VAUVILLE	LFAU
SAINT RAMBERT D'ALBON	LFRL	VENDAYS MONTALIVET	LFV
SAINT VALÉRY VITTEFLEUR	LFOS	VERDUN LE ROZELIER	LFQW
SAINT YAN	LFNL	VESOUL FROTEY	LFQW
SALLANCHES MONT BLANC	LFHZ	VICHY CHARMEIL	LFLV
SALON EYGUIERES	LFNE	Vienne REVENTIN	LFHH
SARLAT DOMME	LFDS	VIERZON MÉREAU	LEFV
SARREBOURG BUHL	LFGT	VILLACOUBLAY VÉLIZY	LFV
SARREGUEMINES NEUNKIRCH	LFU	VILLEFRANCHE DE ROUERGUE	LFCV
SARRE UNION	LFQU	VILLEFRANCHE TARARE	LFHV
SAULIEU LIERNAIS	LFEW	VILLENEUVE SUR LOT	LFCW
SAUMUR ST FLORENT	LFOD	VILLERUPT	LFAW
SAVERNE STEINBOURG	LFQY	VINON	LFNF
SEDAN DOUZY	LFJS	VITRY EN ARTOIS	LFQS
SEMUR EN AUXOIS	LFQ	VITRY LE FRANÇOIS VAUCLERC	LF
SERRES LA BATIE	LFTM		
SEZANNE SAINT RÉMY	LEFZ		
SISTERON THEZE	LFNS		
SOISSONS COURMELLES	LFJS		
SOLLIERES SARDIERES	LFKD		
SOULAC SUR MER	LFDK		

INDICATEURS D'EMPLACEMENT OACI - DÉCODAGE
ICAO LOCATION INDICATORS - DECODING

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFAB	DIEPPE ST AUBIN	LFBZ	BIARRITZ BAYONNE ANGLET
LFAC	CALAIS DUNKERQUE	LFCA	CHATELLERAULT TARGÉ
LFAD	COMPIEGNE MARGNY	LFCB	BAGNERES DE LUCHON
LFAE	EU MERS LE TRÉPORT	LFCC	CAHORS LALBENQUE
LFAF	LAON CHAMBRY	LFCD	ANDERNOS LES BAINS
LFAG	PERONNE SAINT QUENTIN	LFCE	GUERET SAINT LAURENT
LFAI	NANGIS LES LOGES	LFCF	FIGEAC LIVERNON
LF AJ	ARGENTAN	LFCG	SAINT GIRONS ANTICHAN
LF AK	DUNKERQUE LES MOERES	LFCH	ARCACHON LA TESTE DE BUCH
LFAL	LA FLECHE THORÉE LES PINS	LF CI	ALBI LE SEQUESTRE
LFAM	BERCK SUR MER	LF CJ	JONZAC NEULLES
LFAO	BAGNOLES DE L'ORNE	LFCK	CASTRES MAZAMET
LFAP	RETHEL PERTHES	LFCL	TOULOUSE LASBORDES
LFAQ	ALBERT BRAY	LF CM	MILLAU LARZAC
LFAR	MONTDIDIER	LF CN	NOGARO
LFAS	FALAISE MONTS D'ERAINES	LF CO	OLORON HERERE
LFAT	LE TOUQUET PARIS PLAGE	LF CP	PONS AVY
LFAU	VAUVILLE	LF CQ	GRAULHET MONTDragon
LF AV	VALENCIENNES DENAIN	LF CR	RODEZ MARCILLAC
LF AW	VILLERUPT	LF CS	BORDEAUX LÉOGNAN SAUCATS
LFAX	MORTAGNE AU PERCHE	LF CT	THOUARS
LFAY	AMIENS GLISY	LF CU	USSEL THALAMY
LFBA	AGEN LA GARENNE	LF CV	VILLEFRANCHE DE ROUERGUE
LFBD	BORDEAUX MÉRIGNAC	LF CW	VILLENEUVE SUR LOT
LFBE	BERGERAC ROUMANIERE	LF CX	CASTELSARRAZIN MOISSAC
LF BG	COGNAC CHATEAUBERNARD	LF CY	ROYAN MÉDIS
LF BH	LA ROCHELLE ILE DE RE	LF CZ	MIMIZAN
LF BI	POITIERS BIARD	LF DA	AIRE SUR L'ADOUR
LF BJ	SAINT JUNIEN	LF DB	MONTAUBAN
LF BK	MONTLUÇON GUERET	LF DC	MONTENDRE MARCILLAC
LF BL	LIMOGES BELLEGARDE	LF DE	EGLETONS
LF BN	NIORT SOUCHÉ	LF DF	SAINTE FOY LA GRANDE
LF BO	TOULOUSE BLAGNAC	LF DG	GAILLAC LISLE SUR TARN
LF BP	PAU PYRENEES	LF DH	AUCH LAMOTHE
LF BR	MURET LHERM	LF DI	LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC
LF BS	BISCARROSSE PARENTIS	LF DJ	PAMIERs LES PUJOLS
LF BT	TARBES LOURDES PYRÉNÉES	LF DK	SOULAC SUR MER
LF BU	ANGOULEME BRIE CHAMPNIERs	LF DL	LOUDUN
LF BV	BRIVE LA ROCHE	LF DM	MARMANDE VIRAZEIL
LF BX	PERIGUEUX BASSILLAC	LF DN	ROCHEFORT ST AGNANT
LF BY	DAX SEYRESSE	LF DP	SAINT PIERRE D'OLERON

05 AUG 04

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFDQ	CASTELNAU MAGNOAC	LFFM	LA MOTTE BEUVRON
LFDR	LA REOLE FLOUDES	LFFN	BRIENNE LE CHATEAU
LFDS	SARLAT DOMME	LFFP	PITHIVIERS
LFDT	TARBES LALOUBERE	LFFQ	LA FERTE ALAIS
LFDU	LESPARRE SAINT LAURENT MÉDOC	LFFR	BAR SUR SEINE
LFDV	COUHE VÉRAC	LFFT	NEUFCHATEAU ROUCEUX
LFDW	CHAUVIGNY	LFFU	CHATEAUNEUF SUR CHER
LFDX	FUMEL MONTAYRAL	LFFV	VIERZON MÉREAU
LFDY	BORDEAUX YVRAC	LFFW	MONTAIGU SAINT GEORGES
LFEA	BELLE ILE	LFFX	TOURNUS CRUISERY
LFEB	DINAN TRELIVAN	LFFY	ETREPAGNY
LFEC	OUessant	LFFZ	SEZANNE SAINT RÉMY
LFED	PONTIVY	LFGA	COLMAR HOUSSEN
LFEF	AMBOISE DIERRE	LFGB	MULHOUSE HABSHEIM
LFEG	ARGENTON SUR CREUSE	LFGC	STRASBOURG NEUHOF
LFEH	AUBIGNY SUR NERE	LFGD	ARBOIS
LFEI	BRIARE CHATILLON	LFGE	AVALLON
LFEJ	CHATEAUROUX VILLERS	LFGF	BEAUNE CHALLANGES
LFEK	ISSOUDUN LE FAY	LFGG	BELFORT CHAUX
LFEL	LE BLANC	LFGH	COSNE SUR LOIRE
LFEM	MONTARGIS VIMORY	LFGI	DIJON DAROIS
LFEN	TOURS SORIGNY	LFGJ	DOLE TAVAUx
LFEP	POUILLY MACONGE	LFGK	JOIGNY
LFEQ	QUIBERON	LFGI	LONS LE SAUNIER COURLAOUX
LFER	REDON BAINS SUR OUST	LFGM	MONTCEAU LES MINES POUILLoux
LFES	GUISCRUFF SCAER	LFGN	PARAY LE MONIAL
LFET	TIL CHATEL	LFGO	PONT SUR YONNE
LFEU	BAR LE DUC	LFGP	SAINT FLORENTIN CHÉU
LFEV	GRAY SAINT ADRIEN	LFGQ	SEMUR EN AUXOIS
LFEW	SAULIEU LIERNAIS	LFGR	DONCOURT LES CONFLANS
LFEX	NANCY AZELOT	LFGS	LONGUYON VILLETTE
LFEY	ILE D'YEU	LFGT	SARREBOURG BUHL
LFEZ	NANCY MALZÉVILLE	LFGU	SARREGUEMINES NEUNKIRCH
LFFB	BUNO BONNEVAUX	LFGV	THIONVILLE YUTZ
LFFC	MANTES CHÉRENCE	LFGW	VERDUN LE ROZELIER
LFFD	SAINT ANDRE DE L'EURE	LFGX	CHAMPAGNOLE CROTENAY
LFFE	ENGHIEN MOISSELLES	LFGY	SAINT DIE RÉMOMEIX
LFFG	LA FERTE GAUCHER	LFGZ	NUITS SAINT GEORGES
LFFH	CHATEAU THIERRY BELLEAU	LFHA	ISSOIRE L E BROc
LFFI	ANCENIS	LFHC	PEROUGES MÉXIMIEUX
LFFJ	JOINVILLE MUSSEY	LFHD	PIERRELATE
LFFK	FONTENAY LE COMTE	LFHE	ROMANS SAINT PAUL
LFFL	BAILLEAU ARMENONVILLE	LFHF	RUOMS

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFHG	SAINT CHAMOND L'HORME	LFJS	SOISSONS COURMELLES
LFHH	VIENNE REVENTIN	LFJT	TOURS LE LOUROYX
LFHI	MORESTEL	LFJU	LURCY LEVIS
LFHJ	LYON CORBAS	LFKA	ALBERTVILLE
LFHL	LANGOGNE LESPÉRON	LFKB	BASTIA PORETTA
LFHM	MEGEVE	LFKC	CALVI SAINTE CATHERINE
LFHN	BELLEGARDE VOUVRAY	LFKD	SOLLIERES SARDIERES
LFHO	AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE	LFKE	SAINT JEAN EN ROYANS
LFHP	LE PUY LOUDES	LFKF	FIGARI SUD CORSE
LFHQ	SAINT FLOUR COLTINES	LFKG	GHISONACCIA ALZITONE
LFHR	BRIOUDE BEAUMONT	LFKH	SAINT JEAN D'AVELANNE
LFHS	BOURG CEYZÉRIAT	LFKJ	AJACCIO CAMPO DELL'ORO
LFHT	AMBERT LE POYET	LFKL	LYON BRINDAS
LFHU	L'ALPE D'HUEZ	LFKM	SAINT GALMIER
LFHV	VILLEFRANCHE TARARE	LFKO	PROPRIANO
LFHW	BELLEVILLE VILLIÉ MORGON	LFKP	LA TOUR DU PIN CESSIEU
LFHX	LAPALISSE PÉRIGNY	LFKT	CORTE
LFHY	MOULINS MONTBEUGNY	LFKX	MERIBEL BOIS DES FRAISSES
LFHZ	SALLANCHES MONT BLANC	LFKY	BELLEY PEYRIEU
LFIB	BELVES SAINT PARDOUX	LFKZ	SAINT CLAUDE PRATZ
LFID	CONDOM VALENCE SUR BAISE	LFLA	AUXERRE BRANCHES
LFIF	SAINT AFFRIQUE BELMONT	LFLB	CHAMBERY AIX LES BAINS
LFIG	CASSAGNES BEGHONES	LFLC	CLERMONT FERRAND AUVERGNE
LFIH	CHALAIS	LFLD	BOURGES
LFIK	RIBERAC SAINT AULAYE	LFLE	CHAMBERY CHALLES LES EAUX
LFIL	RION DES LANDES	LFLG	GRENOBLE LE VERSOUD
LFIM	SAINT GAUDÉNS MONTREJEAU	LFLH	CHALON CHAMPFORGEUIL
LFIP	PEYRESOURDE BALESTAS	LFLI	ANNEMASSE
LFIR	REVEL MONTGEY	LFLJ	COURCHEVEL
LFIT	TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD	LFLL	OYONNAX ARBENT
LFIV	VENDAYS MONTALIVET	LFLM	LYON SAINT-EXUPERY
LFIX	ITXASSOU	LFLN	MACON CHARNAY
LFJY	SAINT JEAN D'ANGELY	LFLQ	SAINT YAN
LFJA	CHAUMONT SEMOUTIERS	LFLR	ROANNE RENAISSON
LFJB	MAULÉON	LFLS	ANNECY MEYTHET
LFJC	CLAMECY	LFLT	MONTEILIMAR ANCONÉ
LFJD	CORLIER	LFLU	SAINT RAMBERT D'ALBON
LFJE	LA MOTTE CHALANCON	LFLV	GRENOBLE SAINT GEOIRS
LFJF	AUBENASSON	LFLW	MONTLUÇON DOMÉRAT
LFJH	CAZÈRES PALAMINY	LFLX	VALENCE CHABEUIL
LFJI	MARENNES		VICHY CHARMEIL
LFJL	METZ NANCY LORRAINE		AURILLAC
LFJR	ANGERS MARGÉ		CHATEAUX ROUX DÉOLS

12 MAY 05

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFLY	LYON BRON	LFNZ	LE MAZET DE ROMANIN
LFLZ	FEURS CHAMBÉON	LF0B	BEAUVAIS TILLÉ
LFMA	AIX LES MILLES	LF0C	CHATEAUDUN
LFMC	LE LUC LE CANNET	LF0D	SAUMUR ST FLORENT
LFMD	CANNES MANDELIEU	LF0F	ALENÇON VALFRAMBERT
LFME	NIMES COURBESSAC	LF0G	FLERS SAINT PAUL
LFMF	FAYENCE	LF0H	LE HAVRE OCTEVILLE
LFMG	LA MONTAGNE NOIRE	LF0I	ABBEVILLE
LFMH	SAINT ETIENNE BOUTHÉON	LF0J	ORLEANS BRICY
LFMI	ISTRES LE TUBÉ	LF0K	CHALONS VATRY
LFMK	CARCASSONNE SALVAZA	LF0L	L'AIGLE ST MICHEL
LFML	MARSEILLE PROVENCE	LF0M	LESSAY
LFMN	NICE COTE D'AZUR	LF0N	DREUX VERNOUILLET
LFMP	PERPIGNAN RIVESALTES	LF0O	LES SABLES D'OLONNE TALMONT
LFMQ	LE CASTELLET	LF0P	ROUEN VALLÉE DE SEINE
LFMR	BARCELONNETTE SAINT PONS	LF0Q	BLOIS LE BREUIL
LFMS	ALES DEAUX	LF0R	CHARTRES CHAMPHOL
LFMT	MONTPELLIER MÉDITERRANÉE	LF0S	SAINT VALERY VITTEFLEUR
LFMU	BEZIERS VIAS	LF0T	TOURS VAL DE LOIRE
LFMV	AVIGNON CAUMONT	LF0U	CHOLET LE PONTREAU
LFMW	CASTELNAUDARY VILLENEUVE	LF0V	SAINT QUENTIN ROUPY
LFMX	CHATEAU ARNOUX ST AUBAN	LF0V	LAVAL ENTRAMMES
LFMZ	LEZIGNAN CORBIERES	LF0X	ETAMPES MONTDÉSIR
LFNA	GAP TALLARD	LF0Y	LE HAVRE SAINT ROMAIN
LFNB	MENDE BRÉNOUX	LF0Z	ORLEANS ST DENIS DE L'HOTEL
LFNC	MONT DAUPHIN SAINT CRÉPIN	LFPA	PERSAN BEAUMONT
LFND	PONT ST ESPRIT	LFPB	PARIS LE BOURGET
LFNE	SALON EYGUIERES	LFPD	BERNAY SAINT MARTIN
LFNF	VINON	LFPE	MEAUX ESBLY
LFNG	MONTPELLIER CANDILLARGUES	LFPF	BEYNES THIVERVAL
LFNH	CARPENTRAS	LFPG	PARIS CHARLES DE GAULLE
LFNJ	ASPRES SUR BUECH	LFPH	CHELLES LE PIN
LFNL	SAINT MARTIN DE LONDRES	LFPI	PARIS ISSY LES MOULINEAUX
LFNO	FLORAC SAINTE ENIMIE	LFPK	COULOMMIERS VOISINS
LFNP	PEZENAS NIZAS	LFPL	LOGNES EMERAINVILLE
LFNQ	MONT LOUIS LA QUILLANE	LFPM	MELUN VILLAROCHE
LFNR	BERRE LA FARE	LFPN	TOUSSUS LE NOBLE
LFNS	SISTERON THEZE	LFPO	PARIS ORLY
LFNT	AVIGNON PUJAUT	LFPP	LE PLESSIS BELLEVILLE
LFNU	UZES	LFPQ	FONTENAY TRESIGNY
LFNV	VALREAS VISAN	LFPT	PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
LFNW	PUIVERT	LFPU	MORET EPISY
LFNX	BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB	LFPV	VILLACOUBLAY VÉLIZY

INDIC. OACI	AÉRODROME	INDIC. OACI	AÉRODROME
LFPX	CHAVENAY VILLEPREUX	LFRV	VANNES MEUCON
LFPY	BRETIGNY SUR ORGE	LFRW	AVRANCHES LE VAL ST PERE
LFPZ	SAINT CYR L'ECOLE	LFRZ	SAINT NAZAIRE MONTOIR
LFQA	REIMS PRUNAY	LFSA	BESANÇON THISE
LFQB	TROYES BARBEREY	LFSB	BALE MULHOUSE
LFQC	LUNEVILLE CROISMARE	LFSD	DIJON LONGVIC
LFQD	ARRAS ROCLINCOURT	LFSE	EPINAL DOGNEVILLE
LFQF	AUTUN BELLEVUE	LFSF	METZ FRESCATY
LFQG	NEVERS FOURCHAMBAULT	LFSG	EPINAL MIRECOURT
LFQH	CHATILLON SUR SEINE	LFSH	HAGUENAU
LFQJ	MAUBEUGE ELESMES	LFSJ	SEDAN DOUZY
LFQK	CHALONS ECURY SUR COOLE	LFSK	VITRY LE FRANÇOIS VAUCLERC
LFQL	LENS BÉNIFONTAINE	LFSM	MONTBELIARD COURCELLES
LFQM	BESANÇON LA VEZE	LFSN	NANCY ESSEY
LFQN	SAINT OMER WIZERNES	LFSP	PONTARLIER
LFQO	LILLE MARCQ EN BARŒUL	LFSR	REIMS CHAMPAGNE
LFQQ	LILLE LESQUIN	LFST	STRASBOURG ENTZHEIM
LFQR	ROMILLY SUR SEINE	LFSU	LANGRES ROLAMPONT
LFQS	VITRY EN ARTOIS	LFSV	PONT SAINT VINCENT
LFQT	MERVILLE CALONNE	LFSW	EPERNAY PLIVOT
LFQU	SARRE UNION	LFTB	MARIGNANE BERRE
LFQV	CHARLEVILLE MEZIERES	LFTF	CUERS PIERREFEU
LFQW	VESOUL FROTEY	LFTH	HYERES LE PALYVESTRE
LFQX	JUVANCOURT	LFTM	SERRES LA BATIE MONTALÉON
LFQY	SAVERNE STEINBOURG	LFTN	LA GRAND'COMBE
LFQZ	DIEUZE GUÉBLANGE	LFTP	PUIMOISSON
LFRB	BREST GUIPAVAS	LFTQ	CHATEAUBRIANT POUANCÉ
LFRC	CHERBOURG MAUPERTUS	LFTW	NIMES GARONS
LFRD	DINARD PLEURTUIT ST MALO	LFTZ	LA MOLE
LFRE	LA BAULE ESCOUBLAC	LFXA	AMBERIEU
LFRF	GRANVILLE	LFXB	SAINTES THÉNAC
LFRG	DEAUVILLE SAINT GATIEN	LFXM	MOURMELON
LFRH	LORIENT LANN BIHOUE	LF XU	LES MUREAUX
LFRI	LA ROCHE SUR YON LES AJONCS	LFYG	CAMBRAI NIERGNIES
LFRK	CAEN CARPIQUET	LFYR	ROMORANTIN PRUNIER
LFRM	LE MANS ARNAGE	LFYS	SAINTE LÉOCADIE
LFRN	RENNES ST JACQUES	LNMC	MONACO
LFR O	LANNION		
LFRP	PLOERMEL LOYAT		
LFRQ	QUIMPER PLUGUFFAN		
LFRS	NANTES ATLANTIQUE		
LFRT	SAINT BRIEUC ARMOR		
LFRU	MORLAIX PLOUJEAN		

LISTE ALPHABÉTIQUE DES MOYENS RADIO DE NAVIGATION
ALPHABETICAL LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS

IDENT <i>IDENT</i>	SITUATION <i>LOCATION</i>	MOYEN <i>FACILITY</i>	COORDONNÉES / <i>COORDINATES</i>	
			LAT (N)	LONG (E/W)
ABB	ABBEVILLE	VORDME	50 08 06.5	001 51 16.9E
AGN	AGEN	VORDME	43 53 16.9	000 52 22.3E
AJO	AJACCIO	VORDME	41 46 13.9	008 46 28.8E
AMB	AMBOISE	VORDME	47 25 44.1	001 03 52.0E
AMB	AMBOISE	NDB	47 25 05.4	001 02 27.6E
AMU	AMBERIEU	TACAN	45 59 19.0	005 19 52.5E
ANG	ANGERS	VOR	47 32 02.7	000 51 06.6W
ARE	MONTS D'ARREE	VOR	48 19 57.5	003 36 08.9W
ATN	AUTUN	VORDME	46 48 21.4	004 15 32.9E
AVD	AVORD	TACAN	47 03 29.1	002 37 47.5E
AVD	AVORD	NDB	47 07 14.4	002 47 58.6E
AVN	AVIGNON	VOR	43 59 43.3	004 44 47.0E
BDX	BORDEAUX	TACAN	44 49 37.8	000 43 23.8W
BG	BREST	DME	48 27 06.1	004 24 23.8W
BGP	BREST	L	48 26 40.9	004 24 59.4W
BLM	BALE MULHOUSE	VORDME	47 37 58.1	007 29 58.2E
BMC	BORDEAUX	VORDME	44 49 37.0	000 43 16.0W
BN	BALE MULHOUSE	NDB	47 39 42.1	007 28 44.7E
BNE	BOULOGNE	VOR	50 37 29.2	001 54 25.6E
BRG	BOURGES	L	47 01 04.3	002 16 53.6E
BRY	BRAY	VORDME	48 24 25.2	003 17 41.2E
BSN	BOURSONNE	VORDME	49 11 17.9	003 03 23.3E
BST	LANVEOC	TACAN	48 17 04.6	004 27 07.6W
BST	LANVEOC	NDB	48 17 01.0	004 25 56.0W
BT	PARIS LE BOURGET	VORDME	48 58 28.8	002 27 18.6E
BTA	BASTIA	VORDME	42 34 24.9	009 28 29.4E
BTY	BRETIGNY SUR ORGE	TACAN	48 35 40.7	002 19 11.3E
BTZ	BIARRITZ	VORDME	43 27 59.9	001 30 37.0W
BVS	BEAUVAIS	VOR	49 26 10.9	002 09 11.5E
BZ	BIARRITZ	NDB	43 28 13.9	001 24 13.3W
CAA	CAZAUX	TACAN	44 31 52.2	001 08 09.7W
CAA	CAZAUX	NDB	44 33 04.7	001 07 11.9W
CAN	CAEN	VOR	49 10 18.0	000 27 20.4W
CBY	CHAMBÉRY	VORDME	45 52 54.8	005 45 26.3E
CDN	CHATEAUDUN	VORTAC	48 03 32.3	001 23 13.3E
CDN	CHATEAUDUN	NDB	48 03 44.7	001 21 49.1E
CFA	CLERMONT	VORDME	45 47 14.9	003 11 31.9E
CGC	COGNAC	TACAN	45 39 41.3	000 18 28.3W
CGC	COGNAC	NDB	45 40 09.4	000 18 22.3W
CGN	PARIS CHARLES DE GAULLE	VORDME	49 01 12	002 30 03E



IDENT	SITUATION	MOYEN	COORDONNÉES / COORDINATES	
IDENT	LOCATION	FACILITY	LAT (N)	LONG (E/W)
CGS	CAGNES SUR MER	VORDME	43 38 42.9	007 08 45.3E
CHW	CHARTRES	VORDME	48 28 48.0	000 59 13.4E
CLM	COULOMMIERS	VORDME	48 50 40.7	003 00 49.9E
CLR	COLMAR	TACAN	47 55 45.6	007 23 59.9E
CMB	CAMBRAI	VORTAC	50 13 41.3	003 09 05.4E
CNA	COGNAC	VORDME	45 39 34.4	000 18 41.9W
CNM	CANNES	VOR	43 33 37.3	006 52 15.4E
CO	COMPIEGNE	L	49 25 53.43	002 48 14.26E
CPE	COMPIEGNE	VORDME	49 25 58.03	002 47 57.73E
CRL	CREIL	VORTAC	49 15 19.0	002 30 53.2E
CSM	CASTELSARRASIN MOISSAC	NDB	44 05 13.7	001 07 50.8E
CTL	CHATILLON	VORDME	49 08 15.9	003 34 39.7E
CTX	CHATEAUROUX	NDB	46 56 11.8	001 48 04.1E
DGN	DIGNE	VOR	43 59 29.0	006 06 03.0E
DIJ	DIJON	TACAN	47 16 19.0	005 05 29.5E
DJL	DIJON	VORDME	47 16 14.8	005 05 50.4E
DIN	DINARD	VORDME	48 35 09.8	002 04 56.4W
DO	DOLE	L	46 58 46.6	005 18 18.6E
DPE	DIEPPE	VOR	49 55 31.4	001 10 14.3E
DR	DINARD	L	48 28 55.2	002 03 10.4W
DV	DEAUVILLE	DME	49 21 50.1	000 09 43.5E
DVL	DEAUVILLE	VOR	49 18 38.7	000 18 45.8E
EPL	ÉPINAL	VOR	48 19 04.2	006 03 33.9E
EPR	ÉPERNON	VORDME	48 37 32.5	001 39 23.6E
EVX	ÉVREUX	VORTAC	49 01 54.1	001 13 15.1E
FGI	FIGARI	VORDME	41 30 07.9	009 05 00.3E
FJR	FRÉJORGUES	VORDME	43 34 49.3	003 58 14.2E
GAI	GAILLAC	VOR	43 57 14.6	001 49 27.0E
GL	NANTES	NDB	47 03 10.1	001 41 16.2W
GSG	GUISCRIFF	L	48 09 36.5	003 36 08.8W
GTQ	GROSTENQUIN	VORDME	48 59 11.2	006 42 58.4E
HOL	VILLACOUBLAY	NDB	48 43 50.1	001 49 13.8E
HR	HÉRICOURT	NDB	47 33 42.0	006 43 56.1E
HYE	HYÈRES	TACAN	43 06 01.1	006 08 51.5E
ING	SAINT INGLEVERT	NDB	50 52 59.4	001 44 30.5E
IS	AJACCIO	NDB	41 53 55.7	008 36 43.5E
ITR	ISTRES	TACAN	43 31 33.9	004 55 39.9E
LCA	LA CHATRE	VOR	46 41 29.1	002 08 58.5E
LDV	LANDIVISIAU	TACAN	48 31 41.8	004 09 22.7W

14 APR 05

IDENT	SITUATION	MOYEN	COORDONNÉES / COORDINATES	
			LAT (N)	LONG (E/W)
LGL	L'AIGLE	VOR	48 47 26.2	000 31 49.0E
LMG	LIMOGES	VORDME	45 48 57.3	001 01 32.1E
LOE	LIMOGES	L	46 01 48.9	001 20 21.9E
LOR	LORIENT	TACAN	47 45 41.3	003 26 28.2W
LOR	LORIENT	NDB	47 45 45	003 26 26W
LP	CHOLET	L	47 08 11.0	000 50 10.0W
LSE	LYON SAINT-EXUPERY	VORDME	45 44 43.9	005 05 26.1E
LTP	LA TOUR DU PIN	VORDME	45 29 20.3	005 26 20.6E
LU	LE LUC	NDB	43 23 12.7	006 31 30.6E
LUC	LE LUC	VORDME	43 22 58.0	006 15 21.3E
LUL	LUXEUIL	VOR	47 41 17.8	006 17 44.1E
LXI	LUXEUIL	TACAN	47 46 59.4	006 21 25.6E
LXI	LUXEUIL	NDB	47 47 47.7	006 22 30.7E
MAR	MARSEILLE	NDB	43 29 23.3	005 08 14.1E
MBY	MOULINS MONTBEUGNY	VOR	46 32 28.8	003 29 58.4E
MC	MONTLUÇON DOMÉLAT	NDB	46 22 21.4	002 29 33.6E
MDM	MONT DE MARSAN	TACAN	43 54 35.8	000 30 15.8W
MEN	MENDE	VORDME	44 36 30.1	003 09 44.7E
MET	METZ	TACAN	49 04 01.0	006 07 45.8E
MIL	MILLAU	L	43 55 58.0	003 14 41.0E
MJ	MARSEILLE	NDB	43 26 21.0	005 13 03.0E
MLN	MELUN	VORDME	48 27 20.8	002 48 47.8E
MM	MONTCEAU LES MINES	NDB	46 36 05.1	004 19 53.0E
MMD	MONTMÉDY	VOR	49 23 28.5	005 07 27.9E
MOU	MOULINS	VORDME	46 42 24.4	003 37 54.0E
MOU	MOULINS	NDB	46 42 21.2	003 37 51.1E
MP	CHERBOURG MAUPERTUS	L	49 38 16.8	001 22 20.3W
MRM	MARSEILLE	VORDME	43 22 38.4	005 19 35.2E
MTD	MONTDIDIER	VOR	49 33 09.5	002 29 22.1E
MTG	MARTIGUES	VORDME	43 23 10.7	005 05 12.6E
MTL	MONTÉLIMAR	VORDME	44 33 17.8	004 46 47.5E
MUS	NICE	L	43 22 56	006 36 33E
NAY	NANCY	TACAN	48 35 01.1	005 57 06.6E
NEV	NEVERS	VOR	47 09 10.8	002 55 45.7E
NIM	NIMES	TACAN	43 44 45.0	004 25 10.4E
NIZ	NICE	VORDME	43 46 14.3	007 15 15.8E
NS	NIORT	L	46 20 26.1	000 18 00.6W
NTS	NANTES	VORDME	47 09 39.1	001 36 46.7W
OAN	ORLÉANS	TACAN	47 59 22.0	001 45 34.5E
OAN	ORLÉANS	NDB	48 00 04.5	001 46 07.4E

IDENT	SITUATION	MOYEN	COORDONNÉES / COORDINATES	
IDENT	LOCATION	FACILITY	LAT (N)	LONG (E/W)
OB	MARSEILLE	NDB	43 13 47.4	005 39 55.5E
OL	PARIS ORLY	VORDME	48 43 47.5	002 23 11.1E
ORG	ORANGE	TACAN	44 08 21.5	004 51 57.8E
ORG	ORANGE	NDB	44 08 45.1	004 51 25.9E
OSA	OUESSANT	L	48 27 54.8	005 03 48.6W
PGS	PARIS CHARLES DE GAULLE	VORDME	48 59 58.1	002 37 25.7E
PI	POITIERS	NDB	46 42 14.2	000 24 25.1E
PNT	PONTIVY	L	48 03 03.7	002 47 40.3W
POI	POITIERS	VOR	46 34 51.6	000 17 53.5E
PON	PONTOISE	VOR	49 05 45.9	002 02 09.2E
PPG	PERPIGNAN	VORDME	42 45 01.7	002 52 01.7E
PTV	PITHIVIERS	VOR	48 09 20.1	002 15 53.2E
QPR	QUIMPER	VORDME	47 57 26.2	004 11 05.0W
RB	AJACCIO	L	41 54 54.2	008 48 04.1E
RBT	RAMBOUILLET	VORDME	48 39 14.2	001 59 39.2E
REM	REIMS	VORTAC	49 18 41.9	004 02 43.3E
REN	RENNES	VORDME	48 04 09.3	001 44 30W
RLP	ROLAMPONT	VORDME	47 54 22.7	005 14 57.0E
ROA	ROANNE	VOR	46 03 33.0	003 59 57.4E
ROU	ROUEN	VOR	49 27 56.3	001 16 50.3E
RS	RENNES	L	48 03 11.3	001 35 04.1W
RTN	ROMORANTIN	NDB	47 19 11.4	001 41 16.9E
RY	ROYAN	L	45 36 57.2	000 52 00.4W
SAL	SAINTE LEOCADIE	L	42 26 47.9	002 22 44.7E
SAL	SALON	TACAN	43 36 42.6	005 06 10.1E
SAL	SALON	NDB	43 36 38.3	005 06 04.0E
SAU	SAUVETERRE	VOR	44 40 36.5	000 09 10.5W
SAV	SAVERNE	VORDME	48 47 46.5	007 26 52.7E
SB	SAINT BRIEUC	L	48 34 03.1	002 46 56.8W
SCL	SAINT CHRISTOL	NDB	44 03 02.5	005 30 12.5E
SDI	SAINT DIZIER	TACAN	48 38 13.2	004 53 21.1E
SDI	SAINT DIZIER	NDB	48 37 44.4	004 54 38.4E
SFC	SAINT FLOUR	VOR	45 03 59.3	002 59 26.7E
STP	SAINT TROPEZ	VORDME	43 13 10.1	006 36 06.5E
STR	STRASBOURG	VORDME	48 30 19.4	007 34 19.1E
SZA	SOLENZARA	TACAN	41 56 14.9	009 23 58.4E
SZA	SOLENZARA	NDB	41 56 00.0	009 23 38.4E
TBO	TARBES	VOR	43 19 56	000 08 44.7E
TIS	THIERS	VORDME	45 52 54.6	003 33 12.9E
TL	TARBES	NDB	43 17 18.2	000 02 58.7E

IDENT	SITUATION	MOYEN	COORDONNÉES / COORDINATES	
IDENT	LOCATION	FACILITY	LAT (N)	LONG (E/W)
TLB	TOULOUSE	L	43 56 47	001 26 29E
TLF	TOULOUSE FRANCAZAL	TACAN	43 32 54.5	001 22 05.6E
TLF	TOULOUSE FRANCAZAL	L	43 35.49.9	001 12 40.6E
TLN	HYERES	NDB	43 01 57.8	006 09 10.1E
TOE	TOULOUSE	NDB	43 28 52	001 40 47.6E
TOU	TOULOUSE	VORDME	43 40 51	001 18 35.3E
TRO	TROYES	VOR	48 15 04.4	003 57 47.3E
TS	TOULOUSE	NDB	43 30 26.2	001 29 12.4E
TSU	TOUSSUS	VOR	48 45 13.4	002 06 08.5E
TUR	TOURS	TACAN	47 25 19.9	000 43 51.2E
TUR	TOURS	NDB	47 33 57.2	000 46 57.4E
TW	TOULOUSE	NDB	43 31 50.2	001 01 31.0E
VAT	CHALONS VATRY	L	48 47 52.0	004 00 58.0E
VNE	VIENNE	VOR	45 33 23.2	004 53 00.3E

CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL/AIR
GROUND TO AIR VISUAL SIGNALLING CODE

A l'usage des survivants :

For use by survivors:

N°	MESSAGE	SIGNAL
1	Demandons assistance <i>Require assistance</i>	V
2	Demandons assistance médicale <i>Require medical assistance</i>	X
3	Non ou réponse négative <i>No or negative</i>	N
4	Oui ou réponse affirmative <i>Yes or no affirmative</i>	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction <i>Proceeding in this direction</i>	↑

A l'usage des équipes de sauvetage :

For use by rescue units:

N°	MESSAGE	SIGNAL
1	Opération terminée <i>Operation completed</i>	LLL
2	Avons retrouvé tous les occupants <i>We have found all personnel</i>	LL
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants <i>We have found only some personnel</i>	++
4	Impossible de continuer <i>We are not able to continue</i> Retournons à la base <i>Returning to base</i>	XX
5	Sommes divisés en deux groupes <i>Have divided into two groups</i> Nous nous dirigeons chacun dans la direction indiquée <i>Each proceeding in direction indicated</i>	
6	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction <i>Information received that aircraft is in this direction</i>	→→
7	N'avons rien trouvé <i>Nothing found</i> Poursuivons les recherches <i>Will continue to search</i>	NN

SIGNAUX AU SOL**GROUND SIGNALS**

Atterrissage ou décollage.
Landing or take-off direction.



Direction du décollage exprimée en dizaines de degrés du compas magnétique arrondies à la dizaine la plus proche.
Direction for take-off expressed in units of 10 degrees to the nearest 10 degrees of the magnetic compass.



Tour de piste à droite.
Right hand traffic circuit.



Interdiction d'atterrir.
Landing prohibited.



"Attention", prendre des précautions spéciales à l'atterrissage.
Need for special precautions while landing.



Vols de planeurs en cours au-dessus de l'aérodrome.
Glider flights in operation above the aerodrome.



Atterrissage et décollage interdits en dehors des pistes.
Roulage interdit en dehors des voies de circulation.
Landing and take-off prohibited outside runways.
Taxiing prohibited outside taxiways



Atterrissage et décollage interdits en dehors des pistes.
Roulage autorisé en dehors des voies de circulation.
Landing and take-off prohibited outside runways.
Taxiing authorized outside taxiways.



Indique les zones impropres aux manoeuvres des aéronefs.
Indicates an area unfit for movement of aircraft.

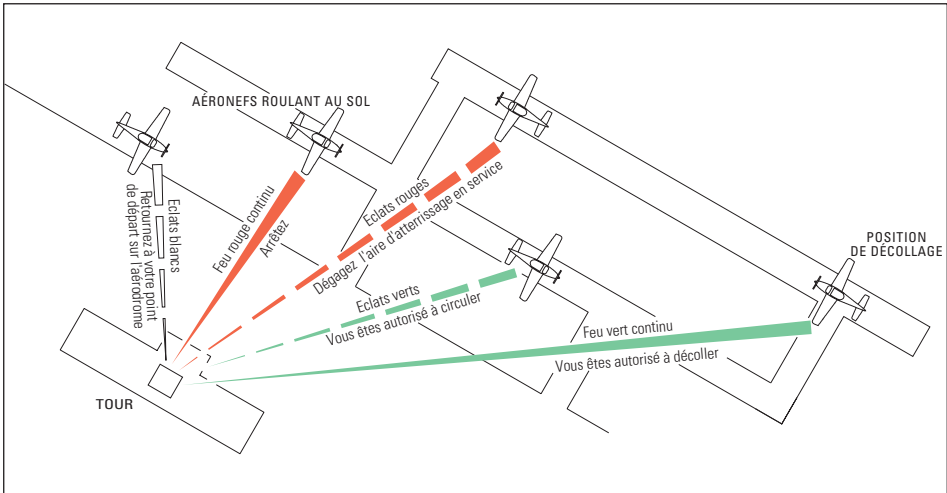
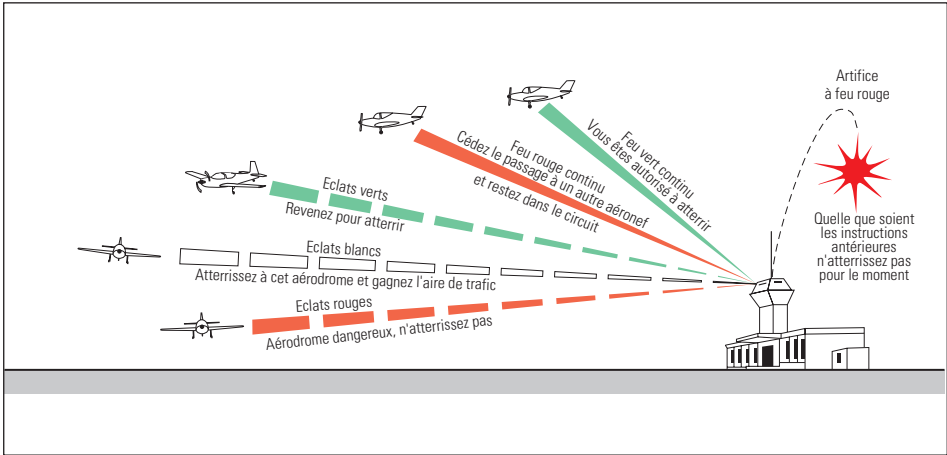


Bureau de piste.
Reporting office.

05 AUG 04

SIGNAUX OPTIQUES UTILISÉS EN CIRCULATION D'AÉRODROME

AIR TRAFFIC LIGHT GUN SIGNALS



**Procédures générales de circulation aérienne
pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs
(Extrait de l'arrêté du 17 juillet 1992)**

**General air traffic procedures for the use
of aerodromes by aircraft
(extract from the decree of the 17th July 1992)**

1. SONT APPELÉS

Aérodromes contrôlés : les aérodromes sur lesquels le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; ils ne sont contrôlés que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme chargé d'y assurer ce service ; ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Aérodromes AFIS : les aérodromes sur lesquels seuls le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; ils ne sont aérodromes AFIS que lorsque l'organisme AFIS est en activité.

1. WE CALL

Controlled aerodromes: aerodromes on which air traffic services are ensured for aerodrome traffic; they are only controlled during the operating hours of the air traffic service in question; these times are available to users through aeronautical information publications.

AFIS aerodromes: aerodromes on which only flight information and alerting services are ensured for aerodrome traffic; they are only AFIS aerodromes when the AFIS organism is on duty.

2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA CIRCULATION D'AÉRODROME DANS LE CAS D'UN AÉRODROME AUTRE QU'UN ALTIPOORT

2. GENERAL DISPOSITIONS RELATING TO AERODROME TRAFFIC FOR AN AERODROME OTHER THAN AN ALTIPOORT

2.1. Positions caractéristiques

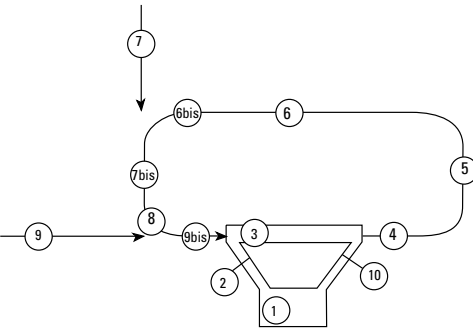
Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation en surface type et d'un circuit d'aérodrome type sont les suivantes :

2.1. Typical positions

The typical positions of a traffic circuit on a standard surface and aerodrome circuit are as follows:

- 1 - aire de trafic
- 2 - point d'arrêt
- 3 - aligné
- 4 - montée initiale
- 5 - vent traversier
- 6 - vent arrière (travers mi-piste)
- 6 bis - fin de vent arrière
- 7 - entrée en base (à l'extérieur du circuit)
- 7 bis - base
- 8 - dernier virage
- 9 - longue finale (à la hauteur du circuit)
- 9 bis - finale
- 10 - piste dégagée

- 1 - ramp
- 2 - holding point
- 3 - lined up
- 4 - initial climb
- 5 - cross wind
- 6 - down wind (half way down RWY)
- 6 bis - end of down wind leg
- 7 - joining base leg (outside circuit)
- 7 bis - base leg
- 8 - final turn
- 9 - long final (at circuit height)
- 9 bis final
- 10 - clear of runway



2.2. Différents circuits

Sur un aérodrome, différents circuits de circulation en surface et différents circuits d'aérodrome spécifiques aux avions, planeurs, ULM, hélicoptères peuvent être établis. Tout aéronef qui utilise un aérodrome doit se conformer au circuit d'aérodrome et au circuit de circulation en surface associés à l'aéronef utilisé (avion, planeur, ULM, hélicoptère, etc..) lorsqu'ils sont définis.

2.3. Circuit type

2.3.1. En règle générale les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction des possibilités manœuvrières de son aéronef et des circonstances afin de ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ou passant à proximité.

Toutefois, afin de limiter les nuisances phoniques, des consignes particulières peuvent prévoir :

- certaines zones dont il est recommandé d'éviter le survol ;
- de respecter, dans la mesure du possible, le circuit d'aérodrome quand, à titre exceptionnel, il est publié dans son intégralité.

2.3.2. Dans la mesure où des dispositions différentes ne figurent pas dans les consignes particulières, le pilote commandant de bord doit, lorsqu'il évolue dans un circuit d'aérodrome :

- effectuer le vent arrière à 300 mètres (1000 pieds) AAL lorsque la hauteur des nuages le permet ; une hauteur différente peut être utilisée pour des besoins de formation au pilotage, à condition de ne pas gêner les autres usagers de l'aérodrome ;
- effectuer les virages par la gauche ;
- en cas de remise de gaz, manœuvrer de façon à ne pas gêner les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

2.4. Intégration

L'intégration dans un circuit d'aérodrome doit se faire en fonction des aéronefs qui suivent le dit circuit mais aussi des aéronefs qui peuvent suivre les autres circuits d'aérodrome.

Sur un aérodrome non contrôlé un aéronef appartenant à la circulation d'aérodrome qui connaît la présence d'un aéronef en vol IFR à l'arrivée doit, à moins d'entente préalable entre les commandants de bord, manœuvrer de façon à ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en vol IFR. Cette disposition ne s'applique que si l'aéronef en vol IFR effectue une approche finale aux instruments pour un atterrissage direct sur la piste en service ou lorsque l'approche finale est suivie d'une manœuvre à vue imposée (MVI).

2.2. Different circuits

On an aerodrome, different traffic circuits on the ground and aerodrome circuits specific to planes, gliders, ULM, helicopters can be established. Any aircraft using an aerodrome must comply with the aerodrome and ground traffic circuit according to the type of aircraft used (aeroplane, glider, ULM, helicopter, etc..) when they are defined.

2.3. Typical circuit

2.3.1. *As a general rule aerodrome circuit dimensions are not strictly defined. It is the captain's duty to fly his aircraft within its manoeuvring limits according to circumstances so as not to bother other aerodrome traffic or traffic in the vicinity.*

However for noise abatement reasons, remarks may stipulate:

- *certain areas which pilots are recommended to avoid overflying;*
- *to adhere, to the aerodrome circuit, as far as possible, when, it is exceptionally published as a whole.*

2.3.2. *When the different dispositions do not appear in the remarks, the captain must, whilst flying in an aerodrome circuit:*

- *fly the down wind leg at 300 meters (1000 ft) AAL. When he is free of cloud; pilots under training may use a different height provided that they do not bother other aerodrome users;*
- *make left hand turns;*
- *when going round again, not to make any manoeuvres which could bother other circuit traffic.*

2.4. Circuit joining

Circuits must be joined in accordance with traffic already in the said circuit but also in accordance with traffic which may be in the other aerodrome circuits.

On a non controlled aerodrome an aircraft in the aerodrome traffic which is aware of an inbound IFR flight must, unless previously agreed between captains, fly in such a way so as not to interfere with the approach and landing of the IFR flight. This disposition only applies if the IFR flight is making a final instrument approach for a direct landing on the runway in use or when the final approach is followed by a visual manoeuvring with prescribed track (MVI).

2.5. Dépassement

Un aéronef ne peut dépasser un autre aéronef dans le circuit d'aérodrome qu'à condition de ne pas gêner et de ne pas retarder l'atterrissage de l'aéronef dépassé et des autres aéronefs qui peuvent suivre des circuits d'aérodrome différents.

2.6. Radiotéléphonie

Pour s'intégrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, un aéronef doit être en mesure à tout instant de recevoir et d'émettre en radiotéléphonie les messages nécessaires à la fourniture des services de la circulation aérienne.

2.7. Clairances

Sur un aérodrome contrôlé, tout aéronef doit obtenir une clairance avant :

- de pénétrer et se déplacer sur l'aire de manœuvre ;
- de pénétrer sur une piste ;
- de décoller ;
- de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome ;
- d'atterrir.

2.8. Auto-information

Des comptes rendus d'auto-information doivent être transmis par les aéronefs dotés d'un équipement de radiocommunication lorsqu'ils évoluent dans la circulation d'aérodrome en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome.

2.9. Circulation au sol

Sauf consignes particulières, un aéronef ne peut attendre à l'une des extrémités de la piste en service, y compris sur les raquettes, lorsqu'un autre aéronef est en train d'atterrir sur cette piste. Lorsque les points d'arrêt n'ont pas été établis ou que leurs marques ne sont pas visibles, et sauf consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome, tout aéronef doit attendre à une distance du bord de la piste au moins égale à :

- 30 m pour une piste revêtue d'une longueur inférieure à 1000 m ou une piste non revêtue ;
- 50 m pour une piste revêtue d'une longueur égale ou supérieure à 1000 m.

2.10. Espacement en raison de la turbulence de sillage

2.10.1. Sur un aérodrome contrôlé, la clairance délivrée au départ aux vols VFR prend en compte la nécessité d'espacement résultant de la turbulence de sillage :

- derrière un autre décollage lorsque les aéronefs utilisent :
 - la même piste ou des pistes parallèles distantes de moins de 750 m,
 - des pistes sécantes si les trajectoires de vol prévues doivent se croiser,
 - des pistes parallèles distantes de 750 m ou plus, si les trajectoires de vol prévues doivent se croiser,
- derrière un aéronef à l'arrivée sur une piste avec un seuil décalé.

2.5. Overtaking

An aircraft may only overtake another one in the aerodrome circuit provided that he does not bother or delay the landing of the aircraft which he has overtaken in addition to the other aircraft which may be in the different aerodrome circuits.

2.6. Radiotelephony

To join or fly in aerodrome traffic of a controlled aerodrome, an aircraft must be able at any given time to transmit and receive the necessary messages required by air traffic services.

2.7. Clearances

On a controlled aerodrome, any aircraft must be given clearance before:

- *going on to or taxiing on the ramp;*
- *going on to the RWY;*
- *taking off;*
- *joining aerodrome traffic;*
- *landing.*

2.8. Auto-information

Auto-information reports must be transmitted by aircraft equipped with radiocommunications equipment whilst flying in aerodrome traffic when there is no air traffic services organism.

2.9. Taxiing

Unless otherwise instructed, an aircraft may not wait at either end of the runway in use or the turnaround areas, when another aircraft is landing on the runway in question. When there are no holding points or their markings are not visible, and unless otherwise stated in the aerodrome remarks for the use of the aerodrome, aircraft must wait at a distance from the edge of the runway at least equal to:

- *30 m for a paved RWY whose length is less than 1000 m or an unpaved RWY;*
- *50 m for a paved RWY whose length is equal to or greater than 1000 m.*

2.10. Separation due to wake turbulence

2.10.1. *On a controlled aerodrome, clearance given to departing VFR flights takes into account the necessary separation as a result of wake turbulence:*

- *behind another take off when aircraft use:*
 - *the same runway or parallel runways at a distance of less than 750 m,*
 - *secants runways if the planned flight paths must cross each other,*
 - *parallel runways at a distance of 750 m or more, if the planned flight must cross each other,*
- *behind an inbound aircraft on a runway with a landing displaced threshold.*

2.10.2. Dans les autres cas, un aéronef doit manœuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage ; il fait de même :

- au départ, si sur sa demande il est autorisé à décoller en s'affranchissant de l'espacement prévu par l'organisme de la circulation aérienne ;
- lorsqu'il a obtenu une clairance de séparation à vue.

2.10.3. Dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, en dehors des cas cités au paragraphe 2.10.1, les informations relatives à l'aéronef qui le précède sont transmises au pilote.

3. DISPOSITIONS APPLICABLES POUR LES AÉRONEFS ÉVOLUANT SELON LES RÈGLES DE VOL À VUE (VFR)

3.1. Dispositions relatives aux paramètres

3.1.1. Aérodrome contrôlé

Sur un aérodrome contrôlé, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance des paramètres en radiotéléphonie :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.

3.1.2. Aérodrome AFIS

Sur un aérodrome AFIS, le pilote commandant de bord doit :

- a) lorsque l'aéronef est doté de l'équipement de radiocommunication, prendre connaissance des paramètres conformément aux dispositions du § 3.1.1 ;
- b) lorsque l'aéronef n'est pas doté de l'équipement de radiocommunication et lorsque l'aérodrome est accessible à de tels aéronefs, au départ, prendre connaissance des paramètres avant de quitter l'aire de trafic ; à l'arrivée, procéder à l'évaluation des paramètres nécessaires à l'atterrissage conformément aux dispositions du § 3.1.3.

3.1.3. Autre aérodrome

Sur un aérodrome autre que contrôlé ou AFIS, le pilote commandant de bord doit procéder lui-même à l'évaluation des paramètres :

- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aérodrome, en procédant à l'examen de l'aérodrome. Cet examen doit être effectué, sauf impossibilité, à une hauteur supérieure au plus haut des circuits d'aérodrome et doit notamment porter sur l'aire à signaux, la manche à air, l'état de la surface de l'aire de manœuvre afin de déterminer la piste ou l'aire d'atterrissage à utiliser et s'assurer que l'usage de l'aérodrome ne présente pas de danger apparent.

2.10.2. In other cases, a pilot must fly in such a way as to avoid all incidents due to wake turbulence; he must also do so:

- on departure, if on his request he is cleared for take off disregarding the separation planned by the air traffic services organism;
- when he has been cleared for visual separation.

2.10.3. In aerodrome traffic on a controlled aerodrome, excepting the cases stated in paragraph 2.10.1, information relating to the aircraft that he has been preceded by is transmitted to the pilot.

3. DISPOSITIONS APPLICABLE TO AIRCRAFT FLYING IN ACCORDANCE WITH VISUAL FLIGHT RULES (VFR)

3.1. Dispositions relating to parameters

3.1.1. Controlled aerodrome

On a controlled aerodrome, the captain must be aware of data transmitted to him by means of radiotelephony:

- on departure, before leaving the ramp;
- on arrival, before joining aerodrome traffic.

3.1.2. AFIS aerodrome

On an AFIS aerodrome the captain must:

- a) when the aircraft is fitted with radio communications equipment be aware of data in compliance with dispositions in paragraph 3.1.1;
- b) when the aircraft is not fitted with radio communications equipment and when the aerodrome can be used by such aircraft, on departure, be aware of parameters before leaving the ramp; on arrival, evaluate the necessary parameters for landing in compliance with dispositions in paragraph 3.1.3.

3.1.3. Other aerodromes

On an aerodrome other than controlled or AFIS, the captain must evaluate parameters himself:

- on departure, before leaving the ramp;
- on arrival, before joining aerodrome traffic, by examining the aerodrome. This should be done, unless impossible, at a height greater than the highest of the aerodrome circuits and must in particular concentrate on the signal area, the wind sock, taxiways in order to determine the runway or landing strip to be used and to ensure that using the aerodrome does not present any apparent danger.

Note 1 : Dans le cas d'un aérodyne non motopropulsé à l'arrivée, si les possibilités de manœuvre ne permettent pas de se conformer aux dispositions précédentes, le pilote commandant de bord doit évaluer les paramètres en fonction des possibilités de vol plané de l'aérodyne et en fonction des autres aéronefs qui sont déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

Note 2 : Un pilote commandant de bord peut se dispenser de l'examen de l'aérodrome à l'arrivée :

- lorsqu'il a pris connaissance de la piste en service en exploitant les messages d'auto information transmis par les aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome ;
- lorsqu'il a déjà connaissance du vent et des signaux pouvant être disposés sur l'aire à signaux et sur l'aire de manœuvre.

3.2. Règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome

3.2.1. Aérodrome contrôlé

Lorsque l'aérodrome est contrôlé l'aéronef doit s'intégrer dans la circulation d'aérodrome conformément aux clairances.

3.2.2. Aérodrome non contrôlé

3.2.2.1. Après avoir pris connaissance des paramètres en radiotéléphonie conformément aux dispositions du § 3.1.2 a), ou après les avoir évalués lui même conformément aux dispositions du § 3.1.3, et avoir observé la position des autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, le pilote commandant de bord doit venir s'intégrer en début de vent arrière à la hauteur du circuit d'aérodrome en assurant une séparation visuelle avec les aéronefs déjà engagés dans la circulation d'aérodrome et en leur laissant la priorité de passage ;

Note : Dans le cas d'un aérodyne non motopropulsé à l'arrivée, si les possibilités de manœuvre ne permettent pas de se conformer aux dispositions précédentes, le pilote commandant de bord doit évoluer jusqu'à l'atterrissage en fonction des possibilités de vol plané de l'aérodyne et en fonction des autres aéronefs qui sont déjà engagés dans la circulation d'aérodrome.

3.2.2.2. Lorsqu'un aérodrome AFIS n'est accessible qu'aux aéronefs dotés de l'équipement de radiocommunication, l'aéronef peut, lorsque sa route le lui permet, s'intégrer directement en approche finale ou en étape de base, si aucun autre aéronef n'évolue dans la circulation d'aérodrome.

Note 1: *In the case of a non powered aerodyne, on arrival, if the pilot can not fly in such a way as to adhere the previous dispositions, he must evaluate parameters for a glide arrival taking into account the other aircraft which are already in the aerodrome traffic.*

Note 2: *A captain does not have to examine the aerodrome on arrival:*

- *if he is aware of the runway in use by listening to the messages transmitted on the auto information frequency by aircraft already in the aerodrome traffic;*
- *if he already knows the wind direction and velocity and what signals are displayed on the signal area and taxiways.*

3.2. Rules for joining an aerodrome circuit

3.2.1. Controlled aerodrome

For controlled aerodromes the aircraft must join aerodrome traffic when given clearance to do so.

3.2.2. Non controlled aerodrome

3.2.2.1. *After having found out data through radio telephony means in compliance with dispositions in paragraph 3.1.2 a), or after having evaluated them himself in compliance with dispositions in paragraph 3.1.3 and noted the position of the other aircraft flying in the aerodrome traffic, the captain must join at the beginning of the down wind leg at aerodrome circuit height ensuring visual separation with aircraft already in the aerodrome traffic giving them the right of way.*

Note: *In the case of a non powered aerodyne, on arrival, if the captain can not fly in such a way as to adhere the previous dispositions, he must make a glide landing taking into account the parameters of the aerodyne and other aircrafts which are already in the aerodrome traffic.*

3.2.2.2. *When an AFIS aerodrome is only open for aircraft fitted with radio communications equipment, the aircraft may, if his track allows him to, join directly on final approach or base leg if there are no other aircraft flying in the aerodrome traffic.*

3.3. Dispositions relatives aux radiocommunications

3.3.1. Aéroport contrôlé

Le pilote commandant de bord doit transmettre un compte rendu de position :

- à l'arrivée, avant de s'intégrer dans la circulation d'aéroport ;
- au départ, avant de quitter l'aire de trafic ;
- à tout autre position caractéristique, à la demande de la tour de contrôle.

3.3.2. Aéroport non contrôlé

3.3.2.1. Fréquences

Lorsque, sur un aéroport pourvu d'une tour de contrôle ou d'un organisme AFIS, ces organismes ne sont pas en activité, c'est la fréquence assignée à ces organismes qui doit être utilisée.

Dans le cas où aucun organisme n'existe, la fréquence à utiliser est la fréquence d'auto-information assignée à l'aéroport. En l'absence de fréquence propre à l'aéroport, la fréquence commune 123,500 MHz.

3.3.2.2. Procédures

Le pilote commandant de bord d'un aéronef doté de l'équipement de radiocommunication doit transmettre des comptes rendus de position, indiquer ses intentions et transmettre toutes modifications ultérieures à l'organisme AFIS ou, à défaut, en auto-information :

- à l'arrivée :
 - avant de s'intégrer dans la circulation d'aéroport,
 - en vent arrière,
 - en base,
 - en finale,
 - lorsque la piste est dégagée,
 - sur l'aire de trafic.
- au départ :
 - sur l'aire de trafic, avant de se déplacer,
 - au (x) point (s) d'arrêt, avant de pénétrer sur une piste,
 - une fois aligné avant de décoller,
 - lorsqu'il quitte la circulation d'aéroport.

3.4. Panne de l'équipement de radiocommunication

3.4.1. Aéroport contrôlé

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller ;
- à l'arrivée, après avoir reçu la clairance d'intégration dans la circulation d'aéroport le pilote commandant de bord doit suivre la dernière clairance qui lui a été délivrée et poursuivre jusqu'à l'atterrissage en veillant à recevoir les instructions complémentaires qui peuvent lui être transmises par signaux visuels ;
- à l'arrivée, avant d'avoir reçu la clairance d'intégration, le pilote commandant de bord ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aéroport sauf cas d'urgence. Dans ce cas il doit, si les circonstances le permettent, après un passage à la verticale de l'aéroport au-dessus du plus haut des circuits d'aéroport, s'intégrer conformément aux dispositions du § 3.2.1 en veillant à recevoir les clearances qui peuvent lui être transmises par signaux visuels.

3.3. Dispositions relating to radio communications

3.3.1. Controlled aerodrome

The captain must report his position:

- on arrival before joining the aerodrome traffic;
- on departure before leaving the ramp;
- at any other typical position, on request of the control tower.

3.3.2. Non controlled aerodrome

3.3.2.1. Frequencies

When, on an aerodrome having a control tower or an AFIS organism these organisms are not on duty, the assigned frequency of these organisms must be used.

When there is no organism, the auto information frequency assigned to the aerodrome must be used. When the aerodrome does not have its own frequency the common frequency 123.500 MHz is to be used.

3.3.2.2. Procedures

The captain of an aircraft fitted with radio communications equipment must make reports on his position, state his intentions and transmit any subsequent changes to the AFIS organism or, in default, on auto information:

- on arrival:
 - before joining the aerodrome traffic,
 - on down wind leg,
 - on base leg,
 - on final approach,
 - clear of runway,
 - on the ramp.
- on departure:
 - on the ramp before moving,
 - at holding point (s) before going on to a runway,
 - when lined up before taking off,
 - when he leaves the aerodrome traffic.

3.4. Radio communications equipment failure

3.4.1. Controlled aerodrome

If the radio communications equipment fails:

- on departure, the captain must not take off;
- on arrival, after having been cleared to join the aerodrome traffic the captain must adhere to his last clearance up to landing whilst keeping a look out for any complementary information which could be conveyed to him by visual signals;
- on arrival, before having been cleared to join the captain must not join the aerodrome traffic except in the case of an emergency. In this event he must, if he is able to do so, after having flown over the aerodrome above the highest of the aerodrome circuits, join in compliance with dispositions in paragraph 3.2.1 keeping a look out for visual clearance signals which may be conveyed to him.

3.4.2. Aérodrome non contrôlé

Si une panne de l'équipement de radiocommunication survient :

- au départ, le pilote commandant de bord ne doit pas décoller avant d'avoir prévenu l'organisme AFIS si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, et si l'usage de la radio est obligatoire ;
- à l'arrivée, si l'usage de la radio est obligatoire, le pilote ne doit pas s'intégrer dans la circulation d'aérodrome sauf cas d'urgence ou lorsque l'organisme AFIS, si l'aérodrome est doté d'un tel organisme, a été prévenu ; dans ces cas, il doit, si les circonstances le permettent, après passage à la verticale de l'aérodrome au-dessus du plus haut des circuits d'aérodrome, s'intégrer conformément aux dispositions du paragraphe 3.2.2.

3.4.2. Non controlled aerodrome

If the radio communications equipment fails:

- on departure, the captain must not take off before having notified the AFIS organism if the aerodrome has one, and if the use of radio is compulsory;
- on arrival, if the use of radio is compulsory the pilot must not join the aerodrome traffic except in the case of an emergency or when the AFIS organism, if the aerodrome has one, has been notified; in these cases, he must, if he is able to do so, after having flown over the aerodrome above the highest of the aerodrome circuits, join in compliance with dispositions in paragraph 3.2.2.

4. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES ALTI-PORTS ET ALTISURFACES

4.1. Généralités

Les altiports et les altisurfaces sont des aérodromes et des emplacements de caractéristiques non classiques situés généralement en zone montagneuse et qui présentent habituellement une forte dénivellation entre les deux extrémités de la piste ou de l'axe d'atterrissage. Le décollage et l'atterrissage s'effectuent en sens inverse, le décollage dans le sens de la descente, l'atterrissage dans le sens de la montée quelle que soit la direction du vent.

4. ADDITIONAL DISPOSITIONS FOR ALTIPORTS AND ALTI-SURFACES

4.1. General

Altiports and altisurfaces are aerodromes and sites of a non standard nature generally located in mountainous areas usually having a steep gradient between the far ends of the runways or landing area. Landings and take offs are made the opposite way, take off down the slope and landing up the slope irrespective of wind direction.

4.2. Positions caractéristiques

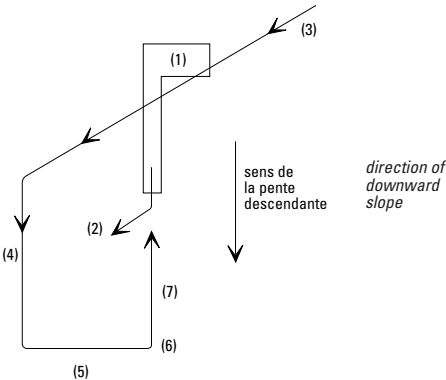
Les positions caractéristiques d'un circuit de circulation au sol type et d'un circuit d'aérodrome type pour un altiport ou une altisurface sont les suivantes :

- (1) point d'arrêt
- (2) montée initiale (en dégageant l'axe d'approche)
- (3) passage à la verticale de l'aérodrome
- (4) vent arrière
- (5) base
- (6) dernier virage
- (7) finale

4.2. Typical positions

The typical positions of a traffic circuit on the ground and aerodrome circuit for an altiport or an altisurface are as follows:

- (1) holding point
- (2) initial climb (clearing approach path)
- (3) over aerodrome
- (4) down wind leg
- (5) base leg
- (6) final turn
- (7) final approach



4.3. Circuit type

En règle générale les circuits d'aérodrome n'ont pas de dimensions strictement définies. Il incombe au pilote commandant de bord d'adapter le trajet en fonction du relief environnant et des possibilités manœuvrières de son aéronef et des circonstances afin de ne pas gêner les autres aéronefs qui évoluent dans la circulation d'aérodrome. Toutefois lorsque les consignes particulières le mentionnent, le vol au-dessus de certains lieux doit être évité.

Dans la mesure où des dispositions différentes ne figurent pas dans les consignes particulières, le vent arrière dans le circuit d'aérodrome s'effectue à environ 100 m (ou 300 ft) au-dessus du niveau de la plate-forme supérieure du côté le plus dégagé d'obstacles ou sinon par la gauche.

4.4. Départ

Sauf clairance, un aéronef, au point d'arrêt ne doit s'aligner et décoller qu'après une surveillance de la direction de décollage pendant un temps suffisant pour permettre à un aéronef à l'arrivée qu'il n'aurait pas vu en approche finale d'atterrir et de libérer la piste.

4.5. Arrivée

Sauf clairance, un aéronef à l'arrivée doit s'intégrer en début de vent arrière après être passé à la verticale de la plate-forme supérieure de façon à :

- prendre connaissance des renseignements fournis par l'aire à signaux ;
- s'assurer que l'usage de l'altiport ou de l'altisurface n'est pas interdit ou ne présente pas de danger apparent ;
- vérifier qu'un autre aéronef ne se trouve pas sur le point de décoller.

Un aéronef ne doit pas entreprendre l'approche finale lorsqu'un autre aéronef se trouve au point d'arrêt ou se déplace sur la plate-forme supérieure tant que ce dernier n'a pas clairement manifesté son intention de différer le décollage.

4.6. Equipement radio

Un aéronef ne peut évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un altiport ou d'une altisurface que s'il est en mesure de recevoir et d'émettre à tout instant sur un altiport contrôlé les messages nécessaires à la fourniture du contrôle de la circulation aérienne, sur les altiports et altisurfaces non contrôlés les messages d'auto-information sur les fréquences spécifiées.

4.7. Fréquence utilisée

En l'absence d'une fréquence propre à l'altiport ou à l'altisurface, l'auto-information doit être effectuée sur la fréquence commune 130,000 MHz.

4.3. Typical circuit

As a general rule aerodrome circuit dimensions are not strictly defined. It is captain's duty to fly in a way which is compatible to the surrounding relief and within the manoeuvring limits of his aircraft according to circumstances so as not to bother other aerodrome traffic. However when special instructions are given in the remarks, he must avoid overflying certain places.

Unless otherwise stated in the remarks, the down wind leg of the aerodrome circuit will be made at about 100 m (or 300 ft) above the highest level of the aerodrome on the side which has the fewest obstructions or if not by the left hand side.

4.4. Outbound traffic

Unless cleared to do so, at holding point, an aircraft must not line up and take off without having carried out a visual surveillance in the direction of take off a sufficiently long time to enable an inbound aircraft that he may not have seen on final approach to land and clear the runway.

4.5. Inbound traffic

Unless cleared to do otherwise, on arrival, an aircraft must join at the beginning of the down wind leg after having overflown the highest level of the aerodrome so that he can:

- be aware of information given on the signal area;*
- make sure that the use of the altiport or altisurface is not prohibited and using the altiport or altisurface doesn't present any apparent danger;*
- check that another aircraft is not about to take off.*

An aircraft must not undertake its final approach when another aircraft is at holding point or moving towards the far end of the field without the latter having clearly shown his intention to abandon the take off.

4.6. Radio equipment

An aircraft may not fly in the aerodrome traffic of an altiport or an altisurface unless he is able receive and transmit at any time on a controlled altiport the necessary messages for supplying information to air traffic services, on non controlled altiports and altisurfaces auto information messages on the specified frequencies.

4.7. Frequencies used

When the altiport or altisurface does not have its own auto information frequency auto information must be given on the common frequency 130.000 MHz.

**Dispositions complémentaires concernant
les procédures radiotéléphoniques pour
l'utilisation des aérodromes**

**Particular dispositions
with regard to radiotelephony
for the use of aerodromes**

**1. CAS OU PLUSIEURS FRÉQUENCES SONT ASSIGNÉES
AUX ORGANISMES ATS**

Lorsque plusieurs fréquences sont assignées à un service TWR, APP ou AFIS, (fréquence nominale et fréquence supplétive), en l'absence d'instruction contraire des organismes de la circulation aérienne, le premier contact doit avoir lieu sur la fréquence nominale du service considéré.

En dehors des horaires de fonctionnement des organismes de la circulation aérienne, des compte-rendus de position doivent être fournis en auto-information sur cette même fréquence.

**1. IN THE EVENT OF SEVERAL FREQUENCIES BEING
ASSIGNED TO ATS ORGANISMS**

When several frequencies are assigned to APP, TWR or AFIS service (case of a nominal frequency and a suppleant frequency), except otherwise instructed by the ATC services the first contact must be made on the nominal frequency of the considered service.

Outside HOR ATS, reports on position must be made on auto information using the same frequency.

2. INDICATIF D'APPEL POUR LES AÉRODROMES

L'indicatif d'appel de l'aérodrome est formé :

- du nom de l'emplacement;
- d'un suffixe indiquant l'organisme ou le service rendu (Approche, Tour, Info).

2. DESIGNATORS FOR AERODROMES

The aerodrome designators consists of:

- the name of the place;
- the suffix indicating the air traffic organism or provided services (Approach, Tower, Info).

Au premier contact radio, l'indicatif d'appel de l'aérodrome comprend au moins le nom de l'emplacement, sauf dans le cadre du service d'information de vol ou l'indicatif d'appel comprend le nom de l'emplacement et le suffixe **info**. Exemple : **Nantes Info**.

Le nom de l'aérodrome et/ou le suffixe de la station au sol peuvent être omis dès lors qu'une communication bilatérale directe satisfaisante a été établie et que l'intervalle entre les communications n'induit aucune ambiguïté d'identification.

*At the first contact, the aerodrome designator includes more than the name of the place, except the case of flight information service for which the designator includes the name of the place and the suffix **info**. For example: **Nantes info**.*

The name of the aerodrome and/or the suffix of the ground station can be missed out upon a satisfied direct bilateral communication is established and the interval between communications induce no identification ambiguity.

3. LANGUES À UTILISER

Les messages de la circulation aérienne peuvent être transmis en Français ou en Anglais sauf lorsque la mention "Fr uniquement" est indiquée sur les cartes de l'aérodrome ; dans ce cas seul le Français doit être utilisé. Toutefois les pilotes français doivent utiliser la langue française sauf pour les besoins d'entraînement.

Note : la mention "Fr uniquement" est automatiquement indiquée lorsque l'aérodrome est accessible en IFR en l'absence d'organisme de la circulation aérienne.

3. LANGUAGES TO BE USED

Air traffic services messages can be transmitted in French or in English unless "Fr only" appears on the aerodrome charts; when it does only the French must be used. However French pilots must use the French language except for training requirements.

Note: the abbreviation "Fr only" is systematically indicated when the aerodrome is open to IFR traffic when there is no traffic services organism.

4. PHRASÉOLOGIE

4.1. Collationnement

Les éléments suivants doivent toujours être collationnés c'est-à-dire répétés par le pilote qui a reçu le message :

- Fréquence ;
- Code transporteur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Niveau ;
- Cap ;
- Vitesse ;
- Maintien de position sur une voie de circulation ;
- Piste :
 - Identification ;
 - Maintien avant piste ;
 - Entrée¹ ;
 - Atterrissage ;
 - Option² ;
 - Décollage ;
 - Traversée ;
 - Remontée.
- Conditions si clairance conditionnelle.

En cas de doute ou de mauvaise compréhension des éléments reçus, le pilote demande une répétition ou une confirmation de ceux-ci.

- 1) "L'entrée" correspond à l'identification de la voie de circulation (intersection ou seuil) à partir de laquelle l'aéronef s'aligne.
- 2) Dans le cadre de l'instruction d'un élève pilote, il s'agit de la clairance laissant au pilote le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet.

4.2. Usage du terme "Autorisé"

Lorsque cette expression est utilisée dans la circulation d'aérodrome, elle l'est uniquement pour le décollage, l'atterrissage, le toucher et l'option.

4. PHRASEOLOGY

4.1. Acknowledgement

The following items must always be acknowledged meaning repeated by the pilot who received the message:

- *Frequency;*
- *Squawk;*
- *Altimeter setting;*
- *ATS route;*
- *Flight level;*
- *Heading;*
- *Speed;*
- *Holding position on a TWY;*
- *Runway:*
 - *Identification;*
 - *Holding short of runway;*
 - *Entry¹;*
 - *Landing;*
 - *Option²;*
 - *Taking off;*
 - *Crossing;*
 - *Backtrack.*

- *Conditions if conditional clearance.*

In case of doubt or misunderstanding of received data, the pilot ask for a repetition or a confirmation of them.

- 1) *"Entry" corresponds to the identification of the TWY (junction or threshold) from where the ACFT lines up.*
- 2) *As part of the instruction of a pilot student, it corresponds to the clearance which let the pilot choose the operation to do: pull up, touch and go or full stop landing.*

4.2. Use of the term "cleared"

When this term is used in aerodrome circulation, it's only for taking off, landing, touch and go and option.

MESSAGES DE DETRESSE

L'aéronef émettant un signal de détresse est sous la menace d'un danger grave et imminent et demande une assistance immédiate.

COMPOSITION D'UN MESSAGE :

- a** MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
- b** Nom de la station destinataire
- c** Indicatif d'appel de l'aéronef
- d** Nature du cas de détresse
- e** Intentions du commandant de bord
- f** Position, niveau et cap

Selon le temps disponible, **a** peut être écourté et **b** omis.

FREQUENCE A UTILISER :

- fréquence air-sol utilisée à ce moment là,
- si nécessaire ou souhaitable : fréquence d'urgence 121.500 ou toute autre fréquence du service mobile aéronautique ou maritime.

RECOMMANDATIONS :

- étudier à l'avance, en fonction des équipements de bord et pour chaque tronçon de route, les dispositions qu'on serait amené à prendre pour l'émission des signaux de détresse,
- immédiatement avant la chute, l'atterrissage ou l'amersage forcé les appareils radioélectriques, si cela ne semble pas augmenter les risques d'incendie et si les conditions le permettent, seront placés en position d'émission continue,
- l'appel de détresse à priorité absolue sur toutes les autres communications.

Si vous entendez un appel de détresse vous devez :

- cesser immédiatement toutes émissions susceptibles de brouiller le trafic de détresse,
- laisser le soin à la station aéronautique de répondre à un message de détresse,
- exceptionnellement, si personne ne répond au message de détresse, accuser réception de ce message à l'aéronef en détresse et le transmettre à la station aéronautique avec l'expression "MAYDAY RELAIS",
- ne reprendre le trafic sur la fréquence que lorsque la station aéronautique directrice aura transmis le message de fin de détresse.

Réglementation SAR / SAR regulations

ge de fin de détresse.

Il est recommandé au pilote VFR effectuant des voyages devant durer plus d'une heure ou sur une distance supérieure à 200 km, de contacter, au moins toutes les heures ou tous les 200 km, des organismes spécifiés (FIC, certains organismes de contrôle d'APP des AD civils ou MIL, certains AD AFIS) en donnant clairement leur indicatif, leur position, leur provenance et leur destination.

DETRESS MESSAGES

The aircraft that emits a distress signal is under the threat of a serious and impending danger and requires an immediate assistance.

COMPOSITION OF THE MESSAGE:

- a** MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
- b** Name of the address station
- c** Call sign of the ACFT
- d** Nature of the distress case
- e** Intentions of the pilot-in-command
- f** Position, level and heading

*If time is lacking **a** may be shortened and **b** omitted.*

FREQUENCY TO BE USED:

- air to ground frequency in use at this moment,
- if necessary or if it seems better, it is possible to use the emergency frequency 121.500 MHz or any other frequency of aeronautical or maritime service.

RECOMMENDATIONS:

- previous to the flight prepare for emitting a distress signal on each part of the route, according to aircraft equipment,
- immediately before the fall, the landing or ditching, switch on the radio communication devices in position of continuous emission, if that does not increase firing risk.
- the distress call has an absolute priority over all other communications.

If you hear a distress call, you must:

- stop immediately any emission which could jam the distress communications,
- let the aeronautical station answers the distress message,
- exceptionally , if nobody answers the message, acknowledge to distress ACFT and transmit the message to the station with the mention "MAYDAY RELAIS",
- restore telecommunications on the frequency only after the station transmits an end of distress message.

It is recommended to VFR pilots, for a flight of a duration above 1 HR (or a distance above 200 km), to contact at least every hour (or 200 km part), the specified aeronautical service (FIC, some approach control services on CIV or MIL AD, some AD AFIS, giving their call sign, position, proceeding direction and heading.

RÉCEPTION DE SIGNAUX DE RADIOBALISES DE DÉTRESSE FONCTIONNANT AUTOMATIQUEMENT À L'IMPACT (RBDA)

RECEPTION OF SIGNALS FROM DISTRESS BEACONS AUTOMATICALLY ACTIVATED BY AIRCRAFT CRASH

ALARMES INTEMPESTIVES - RECOMMANDATIONS

AVANT LE VOL, s'assurer de la présence de la radiobalise à bord et de la position de l'interrupteur sur "AUTOMATIQUE" (check list).

NE PROCÉDER À AUCUN ESSAI D'ÉMISSION de la radiobalise (afin de ne pas générer de fausses alarmes et d'éviter les risques d'un mauvais positionnement de l'interrupteur).

CALER LE RÉCEPTEUR VHF DE L'APPAREIL SUR 121.5 MHz pour vérifier si la radiobalise est ou non en émission :

- SYSTÉMATIQUEMENT :

- . après la mise en route du moteur,
- . après tout accident, atterrissage forcé ou même atterrissage sur piste un peu brutal,
- . à la fin du vol, avant l'arrêt du moteur.

- AUSSI SOUVENT QU'IL SERA NÉCESSAIRE AU COURS DU VOL, si le pilote craint qu'une circonstance particulière ait pu déclencher la radiobalise (cf. 1.1.).

EN CAS DE FONCTIONNEMENT INTEMPESTIF CONSTATÉ :

- Si cela est possible, arrêter immédiatement l'émission de la balise (cas d'une radiobalise accessible) et signaler sans délai cette émission intempestive à l'organisme de la circulation aérienne compétent (CIV, CCR, APP ou TWR) : cette dernière mesure a pour objectif d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés.

- Si l'émission ne peut être arrêtée immédiatement (cas d'une balise inaccessible, par exemple)

- . au sol : demander l'aide d'une personne compétente qui puisse accéder à la radiobalise, vérifier le positionnement de l'interrupteur, et le cas échéant, le basculer sur "ARRÊT", signaler le fait à la tour de contrôle d'aérodrome,
- . en vol : après avoir signalé l'incident à l'organisme de la circulation aérienne comme indiqué ci-dessus, lui demander toutes directives éventuelles qui pourront être, selon les circonstances : poursuite ou non du vol, atterrissage dans les meilleurs délais.
- . Toutes les fois que les vibrations excessives d'un moteur ou d'un rotor (hélicoptères) peuvent provoquer le déclenchement de la radiobalise.

FALSE ALARM SIGNALS - RECOMMENDATIONS

BEFORE TAKE-OFF, make sure of the presence of the beacon on board and the switching of the interruptor on "automatic" run (check list).

DO NOT CARRY OUT ANY EMISSION TEST of the beacon (this prevents initiating a false alarm and avoid the risk of a faulty operation of the switch).

PUT THE VHF RECEIVER OF THE BEACON ON 121.5 MHz to test if the beacon is actuated or not:

- SYSTEMATICALLY:

- . after starting engine,
- . after any accident, forced landing or even a mild rough landing on runway
- . at the end of the flight, before stopping engine.

- AS OFTEN AS NECESSARY DURING THE FLIGHT, if the pilot thinks the beacon has been actuated during a special event (see 1.1.).

WHEN IT IS OBVIOUS THAT THE BEACON HAS EMITTED FALSE ALARM:

- If possible, immediately stop the beacon emission (when such a beacon is accessible on board) and advise the competent air traffic unit (ATS, ACC, APP, TWR): such an action is taken in order to avoid unnecessary search operations.

- If the emission immediately cannot be stopped (when the beacon is not accessible on board)

- . on ground: request the assistance of a competent person able to reach the beacon, check the switch, and, if necessary, switch it on "stop" position, advise the control tower of the aerodrome of such an action,
- . in flight: after having reported the event to the air traffic unit, ask for any instruction which possibly might be, as circumstances may require: either proceeding, either landing as soon as possible.
- . Every time when excessive vibrations of a motor or rotor (helicopter) may actuate the beacon.

QFU PRÉFÉRENTIEL

Un **QFU préférentiel** est publié sur la carte d'atterrissage à vue de certains aérodromes sans organisme de la circulation aérienne et de certains aérodromes avec organismes de la circulation aérienne ouverts en dehors des horaires de fonctionnement de ces organismes.

Ce QFU est signalé par un symbole approprié (numéro de QFU entouré d'un cercle) lorsqu'il est préférentiel pour l'atterrissage **et** pour le décollage.

Lorsqu'il s'agit d'un QFU préférentiel seulement pour l'atterrissage **ou** pour le décollage, le QFU préférentiel est uniquement indiqué dans le champ « Consignes particulières ».

Dans tous les cas, sur les cartes publiées à partir du 5 Août 2004, les critères ayant conduit à la publication d'un QFU préférentiel sont précisés dans le champ « Consignes particulières »

La publication d'un **QFU préférentiel** sur une carte d'atterrissage à vue constitue uniquement une aide à la décision pour le pilote dans le choix de la piste à utiliser, pour atterrir ou décoller dans les meilleures conditions de sécurité, lorsque la force et la direction du vent sont compatibles (vent faible dans l'axe ou vent traversier, par exemple).

En tout état de cause, le pilote doit respecter les procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs

(voir extraits de l'Arrêté du 17 Juillet 1982)

Preferred runway heading (QFU)

*A **preferred QFU** is published on the visual landing chart of some aerodromes without ATC unit and of some aerodromes with ATC units open except during operating times of these ATC units.*

*This QFU is indicated by an appropriate symbol (circled QFU number) when it is preferred for landings **and** taking-offs.*

*When this is a QFU preferred only for landings **or** taking off, the preferred QFU is indicated only in the "Particular instructions" field.*

In all cases, on the charts published from August 5th, 2004, the criteria resulting in the publication of a preferred QFU are specified in the "Particular instructions" field.

*The publication of a **preferred QFU** on a visual landing chart is only an assistance to the pilot's decision for choosing the runway to be used, to land or take off within the best safety conditions, when the wind force and direction are compatible (slow wind in the axis or side wind, for example).*

In all cases, the pilot shall observe the general air traffic procedures concerning the use of aerodromes by aircraft (refer to extracts from the Ministerial order of July 17th, 1982)

REGLES D'UTILISATION EN VFR DES AERODROMES DOTES D'UNE TELECOMMANDE RADIOELECTRIQUE DE BALISAGE

VFR OPERATING RULES FOR AERODROMES EQUIPPED WITH A LIGHTING RADIOELECTRICAL REMOTE CONTROL

1 Utilisation du système de télécommande

En l'absence d'organisme de la circulation aérienne, les aérodromes dotés d'une télécommande radioélectrique sont utilisables dans les conditions ci-après.

1.1 Allumage du balisage

Après s'être assuré que la fréquence est libre, le balisage est allumé en donnant 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes sur la fréquence assignée pour l'auto-information dans la circulation d'aérodrome.

Lorsque plusieurs fréquences sont assignées (normale et supplétive) la fréquence à utiliser est la fréquence normale.

Les éléments suivants, lorsqu'ils existent, sont automatiquement allumés par la télécommande avec 3 coups d'alternat:

- les feux de seuil, d'extrémité et de bord de la piste ;
- les feux de prolongements d'arrêt ;
- les feux du dispositif lumineux d'approche;
- le balisage lumineux des voies de circulation aux endroits où il est nécessaire pour guider la circulation à la surface;
- le balisage lumineux de l'aire de trafic ;
- l'éclairage des indicateurs de direction de vent (manches à vent) ;
- le balisage des obstacles
- les indicateurs visuels de pente d'approche dans les conditions du § 1.3

Si l'aérodrome en est équipé, les équipements supplémentaires tels que les feux d'identification de seuil à éclats ou le passage en haute intensité de l'ensemble du dispositif lumineux sont télécommandés en donnant 5 coups d'alternat en moins de cinq secondes. Le retour à la configuration initiale est télécommandé en donnant à nouveau 3 coups d'alternat. La configuration avec les équipements supplémentaires peut-être obtenue directement en donnant 5 coups d'alternat.

Le balisage est déclenché pour une période de 15 minutes. Le maintien du balisage au-delà de cette période de 15 minutes est assuré en donnant à nouveau 3 ou 5 coups d'alternat, selon la configuration souhaitée. Le balisage fonctionne alors pendant 15 minutes à partir de la transmission du nouvel ordre. Cette nouvelle période peut être initiée à tout moment.

En cas de panne du balisage, il est nécessaire d'attendre 10 secondes environ avant de relancer un ordre de mise en marche (temps de démarrage du groupe électrogène).

1 Use of the remote control system

In the absence of ATC unit, the aerodromes equipped with a radioelectrical remote control are operating as follows:

1.1 Lighting system switching-on

After checking that the frequency is vacant, the lighting system is switched on by actuating the microphone switch three times in less than 5 seconds on the assigned auto-information frequency for the aerodrome air traffic.

When several frequencies are assigned (normal and suppletive), the frequency to be used is the normal frequency.

The following elements, when existing, are automatically switched on by the remote control system with three microphone switch actuations:

- *runway threshold lights, runway end lights and runway edge lights;*
- *stopway lights;*
- *approach lighting system;*
- *taxiway lighting system at the places where taxiing guidance is required.*
- *apron lighting system;*
- *lights of wind direction indicators (wind socks);*
- *obstacle lighting system*
- *visual approach slope indicators in the conditions notified in § 1.3*

If the aerodrome is equipped with the following equipment as runway threshold identification flashing lights or high intensity lighting control, this additional equipment is remote-controlled by actuating 5 times the microphone switch in less than 5 seconds. Returning to the initial configuration is remote-controlled by again actuating three times the microphone switch. The configuration with the additional equipment can be directly selected by actuating 5 times the microphone switch.

The lighting system is started for a 15-minute period. The lighting system is kept on beyond this 15-minute period, by again actuating 3 or 5 times the microphone switch, according to the desired configuration. Then, the lighting system will operate for 15 minutes from the transmission of the new order. This new period can be initiated at any time.

In case of lighting system failure, wait about 10 seconds before generating again a starting order (starting time of the ground power unit).

1.2 Extinction du balisage

Le balisage peut être éteint en donnant 7 coups d'alternat en moins de cinq secondes.

Un ordre d'extinction du balisage ne doit être transmis qu'après s'être assuré de l'absence d'autres utilisateurs sur la fréquence.

1.3 Cas particulier des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche non dotés d'équipement approprié pour prévenir la formation de condensation et de glace modifiant leur signal lumineux, ne sont utilisables que 15 minutes après leur allumage. En conséquence, ils ne sont pas mis en fonctionnement par la télécommande radioélectrique de balisage.

Dans ce cas, des restrictions d'utilisation de la piste peuvent être édictées et sont portées à la connaissance des usagers sur les cartes d'aérodrome.

1.4 Couplage avec un système de transmission automatique de paramètres

Sur certains aérodromes qui disposent d'une seule fréquence, le dispositif de télécommande radioélectrique de balisage peut être couplé à un STAP (voir règles d'utilisation en GEN 83).

La même fréquence est alors utilisée pour l'auto-information dans la circulation d'aérodrome, la télécommande de balisage lumineux et le STAP.

L'allumage du balisage et l'émission du STAP sont alors déclenchés simultanément en donnant 3 coups d'alternat sur cette fréquence.

2 Règles particulières pour la mise en œuvre du balisage lumineux

Le balisage lumineux doit être allumé :

- avant que l'aéronef circule sur l'aire de manœuvre,
- tant que l'aéronef évolue en-dessous de la hauteur minimale de 650 m (2200 ft) au-dessus du sol.

3 Conditions d'utilisation de l'aérodrome

Les aérodromes dotés d'une télécommande de balisage lumineux sont utilisés conformément aux dispositions :

- de l'arrêté du 17 Juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- de l'arrêté du 20 juin 2001 relatif au vol de nuit en avion selon les règles de vol à vue.

Lors du son premier message sur la fréquence de l'aérodrome, l'aéronef au départ ou à l'arrivée doit transmettre son indicatif et le nom du propriétaire de l'aéronef.

4 Redevances

Il est recommandé aux usagers de prendre contact avec le gestionnaire de l'aérodrome pour fixer les modalités de règlement des redevances.

1.2 Lighting system switching-off

The lighting system can be switched off by actuating 7 times the microphone switch in less than 5 seconds.

An order for switching off the lighting system shall be transmitted only after checking that there are no other users on the frequency

1.3 Special case of visual approach slope indicators

The visual approach slope indicators without appropriate equipment for preventing condensation or icing which may change their lighting signal, are only available 15 minutes after being switched on. Consequently, they are not started by the lighting radioelectrical remote control.

In this case, runway operating restrictions can be provided and are notified to the users on the aerodrome charts.

1.4 Coupling with a parameter automatic transmission system (STAP)

In some aerodromes with only one frequency, the lighting radioelectrical remote control system can be coupled with a STAP (see operating rules in GEN 83).

Then, the same frequency is used for auto-information procedures in the aerodrome air traffic, lighting remote control and STAP.

Lighting system switching-on and STAP transmission are then started simultaneously by actuating 3 times the microphone switch on this frequency.

2 Special rules for the lighting system operation

The lighting system must be switched on:

- *before the aircraft is taxiing on the maneuvering area,*
- *as long as the aircraft is flying below the minimum height of 650 m (2200 ft) above ground level*

3 Aerodrome operating conditions

The aerodrome equipped with a lighting remote control are used according to the provisions:

- *of the Ministerial Order dated July 17th, 1992 relating to the general air traffic procedures concerning the use of aerodromes by aircraft*
- *of the Ministerial Order dated June 20th, 2001 relating to aircraft VFR night flights.*

Upon the first message on the aerodrome frequency, the pilot of an inbound or outbound aircraft must transmit the aircraft call sign and the name of the aircraft owner.

4 Aerodrome charges

It is recommended to users to contact the aerodrome manager for the payment procedures of aerodrome charges.

**SYSTEME DE TRANSMISSION
AUTOMATIQUE DE PARAMETRES (STAP)**

**PARAMETER AUTOMATIC
TRANSMISSION SYSTEM (STAP)**

1 Généralités

Un Système de Transmission Automatique de Paramètres (STAP) permet, en l'absence d'organisme de la circulation aérienne, la transmission en français, des paramètres météorologiques utiles à l'atterrissage et au décollage des aéronefs. Ces paramètres peuvent être complétés par des informations locales.

Ces informations sont accessibles sur la fréquence utilisée pour assurer l'auto-information dans la circulation d'aérodrome, sauf si une fréquence différente de celle-ci est spécifiée. Elles peuvent, éventuellement, être également fournies aux usagers aéronautiques via un serveur vocal téléphonique ou un serveur télématique dont le numéro d'appel téléphonique est indiqué sur la carte VAC.

La présence d'un STAP est signalée dans le bandeau COM de la carte VAC.

2 Règles d'utilisation d'un STAP

2.1 Mise en œuvre

La transmission automatique des paramètres se fait à l'initiative du pilote sur réception de 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

2.2 Paramètres météorologiques

Les paramètres sont transmis, en fonction des capteurs effectivement installés, dans l'ordre suivant :

- direction et vitesse du vent en surface (vent)
- visibilité au sol (VIS ou RVR)
- mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages (base des nuages)
- température de l'air (T)
- température du point de rosée (DP)
- QNH(QNH)
- QFE (QFE)

Les paramètres normalement disponibles sur le STAP sont signalés dans la rubrique « Consignes particulières » des cartes d'aérodrome. Les paramètres qui ne sont pas mentionnés dans la rubrique « Consignes particulières » sont omis du message diffusé. En cas d'indisponibilité d'un capteur installé, le paramètre est signalé « non disponible »

Note : La visibilité au sol est transmise si l'aérodrome est doté d'un diffusomètre. Elle est transmise sous forme de RVR si l'aérodrome dispose d'un transmissomètre; la valeur de la RVR est alors transmise à moins qu'elle ne soit signalée « supérieure à xxxx mètres » ou « inférieure à xxxx mètres » pour les mesures supérieures ou inférieures aux valeurs mesurables par un transmissomètre.

1 General

A parameter automatic transmission system (STAP) is used, in the absence of ATC unit, to transmit in French language, weather parameters available for aircraft landing and take-off. These parameters can be completed by local information.

This information is available on the frequency used for auto-information in the aerodrome air traffic, except if another frequency is specified. This information can also be provided to air users through a telephone voice server or a telematic server whose telephone number is notified on the VAC chart.

The STAP presence is indicated in the COM band of VAC chart.

2. STAP operating rules

2.1 STAP operation

The automatic transmission of parameters is carried out by pilot action on reception of 3 microphone switch actuations in less of 5 seconds.

2.2 Weather parameters

These parameters are transmitted, depending on sensors effectively installed, in the following order:

- Surface wind direction and velocity (wind)
- Ground visibility (VIS or RVR)
- Instrumental measurement of the cloud base height (cloud base)
- Air temperature (T)
- Dew point temperature (DP)
- QNH(QNH)
- QFE (QFE)

The parameters normally available on the STAP are indicated in the « Special instructions » heading of the aerodrome charts. The parameters which are not mentioned in the « Special instructions » heading are not included in the transmitted message.

In case of unavailability of an installed sensor, the parameter is indicated as « unavailable »

Note: The ground visibility is transmitted if the aerodrome is equipped with a diffusometer. It is transmitted as RVR if the aerodrome has a transmissometer, the RVR value is then transmitted except if it is indicated as « more than xxxx meters » or « less than xxxx meters » for the values which are more than or less than the values measured by a transmissometer.

2.3 Couplage avec un dispositif de télécommande radioélectrique de balisage

Sur certains aérodromes qui disposent d'une seule fréquence, le STAP peut être couplé à un dispositif de télécommande radioélectrique de balisage (voir règles d'utilisation en GEN 81).

La même fréquence est alors utilisée pour l'auto-information dans la circulation d'aérodrome, la télécommande de balisage lumineux et le STAP.

L'allumage du balisage et l'émission du STAP sont alors déclenchés simultanément en donnant 3 coups d'alternat sur cette fréquence.

2.4 Horaires de fonctionnement

Sur les aérodromes dotés d'un organisme de la circulation aérienne, le STAP fonctionne en dehors des horaires ATS.

2.5 Ecoute du STAP par les aéronefs en transit

Un aéronef en transit peut écouter les paramètres diffusés par le STAP ; toutefois, de nuit, si le STAP est couplé à une télécommande de balisage, le balisage ne doit être éteint qu'après s'être assuré de l'absence d'autre utilisateur sur la fréquence et en respectant la procédure définie en GEN 81.

2.6 Conditions d'utilisation de l'aérodrome

Les aérodromes dotés d'un STAP sont utilisés conformément aux dispositions :

- de l'arrêté du 17 Juillet 1992 relatif aux procédures générales de la circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- de l'arrêté du 20 juin 2001 relatif au vol de nuit en avion selon les règles de vol à vue.

Lors de son premier message sur la fréquence de l'aérodrome, l'aéronef doit transmettre son indicatif et le nom du propriétaire de l'aéronef.

2.3 Coupling with a lighting radioelectrical remote control system

In some aerodromes with only one frequency, the STAP can be coupled with a lighting radioelectrical remote control system (see operating rules in GEN 81).

Then, the same frequency is used for auto-information procedures in the aerodrome air traffic, lighting remote control and STAP.

Lighting system switching-on and STAP transmission are then started simultaneously by actuating 3 times the microphone switch on this frequency.

2.4 Operating Times

On aerodromes with an ATC unit, the STAP operates out of ATS times.

2.5 STAP listening watch by transiting aircraft

A transiting aircraft can listen the parameters transmitted by the STAP, however, at night, if the STAP is coupled with a lighting remote control, the lighting system shall be switched off only after checking that there are no other users on the frequency and complying with the procedure defined in GEN 81.

2.6 Aerodrome operating conditions

The aerodrome equipped with a SATP are used according to the provisions:

- of the Ministerial Order dated July 17th, 1992 relating to the general air traffic procedures concerning the use of aerodromes by aircraft*
- of the Ministerial Order dated June 20th, 2001 relating to aircraft VFR night flights.*

Upon the first message on the aerodrome frequency, the pilot of an inbound or outbound aircraft must transmit the aircraft call sign and the name of the aircraft owner.

RÉSISTANCES DES CHAUSSEES / PAVEMENT BEARING STRENGTH

La résistance des chaussées aéronautiques peut être publiée selon deux méthodes différentes, la deuxième méthode étant destinée à se substituer progressivement à la première.

1 - Quelle que soit la nature du revêtement, les renseignements indiqués comportent la charge admissible sur chaque catégorie d'atterrisseur principal (en tonnes) :

- atterrisseur à roue simple isolée (TRSI),
- atterrisseur à jumelage (TJ),
- atterrisseur à boggie (TB).

Exemple : 15 TRSI - 25 TJ - 35 TB

2 - Les renseignements sont publiés conformément à la norme OACI dire "méthode ACN/PCN".

PCN - Numéro de classification de chaussée.

Le PCN se présente sous la forme d'un numéro (nombre entier généralement compris entre 1 et 100) suivi de quatre lettres de code.

Signification des lettres :

- première lettre : type de revêtement
F : souple
R : rigide
- deuxième lettre : catégorie de résistance du sol support
A : fort
B : moyen
C : faible
D : très faible
- troisième lettre : limitation de pression de gonflage des pneumatiques
W : pas de limitation
X : limitation à 1,50 MPa (217 psi)
Y : limitation à 1,00 MPa (145 psi)
Z : limitation à 0,50 Mpa (73 psi)
- quatrième lettre : mode d'évaluation
T : technique
U : à l'expérience des avions venant régulièrement sur la chaussée considérée.

Exemple : l'évaluation technique d'une chaussée souple reposant sur un sol support faible et pour laquelle il n'y a pas lieu de limiter les pressions de gonflage des pneumatiques donne un PCN de 50. La publication est faite sous la forme :

PCN : 50 / F / C / W / T

The runway bearing strength may be issued in accordance with two different methods, the second one is planned (designed for replacing)

1 - *Whatever the pavement type is, the data include the allowed load on each main landing gear (in tons):*

- *single wheel landing gear (TRSI),*
- *twin wheel landing gear (TJ),*
- *boggie type landing gear (TB).*

Example: 15 TRSI - 25 TJ - 35 TB

2 - *The data are published in compliance with the ICAO standard procedures called "ACN/PCN method".*

PCN - Pavement classification number

The PCN comes in the form of a number (whole number generally ranged between 1 and 100) followed by four code letters of the following code.

Meaning of the letters:

- *first letter: pavement type*
F: flexible pavement
R: rigid pavement
- *second letter: subgrade strength category*
A: high strength
B: medium strength
C: low strength
D: ultra low strength
- *third letter: maximum tire pressure allowable*
W: non pressure limit
X: pressure limited to 1,50 MPa (217 psi)
Y: pressure limited to 1,00 MPa (145 psi)
Z: pressure limited to 0,50 Mpa (73 psi)
- *fourth letter evaluation method*
T: technical
U: using aircraft experience

Example: the technical evaluation of a flexible pavement, resting on a low strength subgrade and for which there is no pressure limitation, is assessed to be PCN 50. The reported information is:

PCN: 50 / F / C / W / T

ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE AUX VOLS VFR

Les usagers effectuant leur vol en VFR sont invités à utiliser les services décrits ci-dessous :

AEROWEB (www.meteo.fr/aeroweb)

Météo France propose un service spécialisé aéronautique, "Aéroweb", dans la rubrique "nos prévisions par activité aéronautique" sur son site Internet (www.meteo.fr).

Les pilotes pourront y consulter des dossiers de vols météorologiques complets, composés de :

- cartes de temps significatifs TEMSI France ou EUROCC, EURAFI... ;
- cartes de vents et températures en altitude à différents niveaux de vol ;
- METAR, TAF, SPECI, SIGMET.

ou seulement certains des éléments de ce dossier.

On y trouvera aussi des prévisions de conditions minimales de vol par zone et un pointage des METAR/SPECI sur une carte de France.

De plus, les vélivoles et libéristes, intéressés par l'aérologie, consulteront, dans la rubrique "Aérologie", des bulletins de prévisions et aussi des données de sondages d'altitude, sous forme d'émagrammes, sur différents sites de France et des pays limitrophes, issus en particulier des Systèmes de sondage basses couches mis en oeuvre avec la collaboration de la Fédération Française de Vol à Voile et le Fédération Française de Vol Libre.

Les informations délivrées par AÉROWEB sont également accessibles depuis les bornes interactives OLIVIA ou le site Internet du SIA. Le pilote pourra en particulier recueillir le dossier météorologique correspondant à son vol.

Pour accéder à AEROWEB, les pilotes doivent posséder un code d'accès.

Pour obtenir un code d'accès :

Un code d'accès est délivré gratuitement à toute personne justifiant d'une activité aéronautique :

- pour les adhérents de la Fédération Nationale Aéronautique, ce code correspond au numéro de licence à 7 chiffres ; aucune démarche particulière n'est nécessaire ;
- pour tout pilote affilié ou non à une fédération (autre que la FNA), une demande de code d'accès aéronautique, accompagnée de la copie d'un justificatif d'activité aéronautique (licence de pilote, ...), doit être adressée à :

METEOROLOGICAL ASSISTANCE TO THE VFR FLIGHTS

Users flying VFR are required to use the services described below:

AEROWEB (www.meteo.fr/aeroweb)

Météo France provides an aeronautical specialized service, "Aéroweb", in the "our forecasts per aeronautical activity" heading on its web site (www.meteo.fr).

Pilots may consult complete meteorological flight files, including:

- significant weather charts TEMSI France or EUROCC, EURAFI...;
- charts of winds and temperatures in altitude at different flight levels;
- METAR, TAF, SPECI, SIGMET.

or only some elements of this file.

It also provides minimum flight conditions per area and a METAR/SPECI plotting on a chart of France.

Besides, gliders and hang gliders, interested in aerology, might consult, in the "Aerology" heading, forecast bulletins and altitude sounding data, in the form of emagrams, in different sites of France and adjacent countries, resulting especially from low-level sounding systems implemented with the collaboration of the French Gliding Federation (FFVV) and the French free flight federation (FFVL).

Information delivered by AEROWEB is also available from OLIVIA interactive terminals or SIA web site. The pilot may especially consult the weather file corresponding to his flight.

To access AEROWEB, pilots shall have an access code.

To obtain an access code:

An access code is delivered freely to anyone proving an aeronautical activity:

- for members of the French national aeronautical federation, this code corresponds to the 7-digit licence number; no particular procedure is required;
- for any pilot affiliated to a federation (other than FNA) or not, a request for aeronautical access code, together with the copy of a relevant document proving any aeronautical activity (pilot licence, ...) shall be addressed to:

Météo-France

DP/SERVICES - Codes aéronautiques
42, avenue Gaspard Coriolis
31057 Toulouse Cedex
Fax : 05 61 07 80 79
e-mail: serv-code@meteo.fr

Pour les pilotes étrangers, joindre également une autorisation d'accès de l'autorité météorologique de votre pays.

For foreign pilots, also attach an access authorization from the meteorological authority of your country.

AÉROFAX :
05 61 07 84 85 depuis le territoire français métropolitain
33 5 61 07 84 85 depuis l'étranger

Serveur de télécopie, fonctionnant H24 et accessible à tous les pilotes équipés d'un télécopieur disposant de la fonction "relève" et d'un clavier à touches. Le pilote ne paie que le coût de la communication. Dossier de vol composé du TEMSI EUROCC, des cartes vent/température aux FL 050 et FL 100 (domaine EUROCC) du TEMSI FRANCE (carte TEMSI basse altitude sur la France Métropolitaine), des cartes vent/température aux FL 020, FL 050 et FL 100 (domaine de la France Métropolitaine), et de METAR, SPECI, TAF et SIGMET sur la France et certains pays européens et d'Afrique du Nord (possibilité de constituer des trajets à l'aide des numéros minéralogiques des départements, de numéros d'aérodromes ou de zones). Cette documentation contient les dernières informations disponibles à MÉTÉO-FRANCE.

AÉROFAX:
05 61 07 84 85 from French metropolitan territory
33 5 61 07 84 85 from abroad

Fax server, operating 24 hours a day and available to all pilots having a fax machine capable of receiving faxes on demand and equipped with a button key pad. The pilot pays the communication cost only. Flight file including the TEMSI EUROCC, wind/temperature charts to FL 050 et FL 100 (EUROCC field) of the TEMSI FRANCE (low-altitude TEMSI chart for Metropolitan France), wind/temperature charts to FL 020, FL 050 and FL 100 (Metropolitan France field), and METAR, SPECI, TAF and SIGMET for France and some European and North African countries (possibility to prepare routes using department mineralogical numbers, aerodrome or area numbers). This documentation contains the last information available to METEO FRANCE.

Code d'accès nécessaire :
Le même que pour AÉROWEB.

Required access code:
Same as for AEROWEB.

Le service AÉROFAX a été mis en service pour les besoins de l'aviation générale, grâce aux collaborations technique et financière de la FNA.	The AÉROFAX service was implemented for the General Aviation requirements with the FNA technical and financial collaborations.
--	--

3615 METAR (0,34 Euros la minute)
Service sur minitel permettant l'accès :
- aux dernières observations et prévisions d'aérodromes (METAR et TAF) disponibles en France métropolitaine et pays limitrophes avec possibilités de constituer un trajet ;
- aux SIGMET en cours sur les FIR de France métropolitaine ;
- à un bulletin de prévision sur la France renouvelé :
 - 4 fois par jour du 1er mai au 30 septembre ;
 - 3 fois par jour, le reste de l'année ;
- aux cartes des zones VFR, avec le code GAFOR.

3615 METAR (0,34 Euro/minute)
Service on minitel used to access:
- the last aerodrome observations and forecasts (METAR and TAF) available in metropolitan France and adjacent countries with possibilities to define a route ;
- the current SIGMET on FIRs from metropolitan France
- a renewed forecast bulletin on France:
 - 4 times/day from May 1st to September 30th ;
 - 3 times/day the rest of the year ;
- the VFR area charts, with the GAFOR code.

SEUILS DE VISIBILITÉ ET DE HAUTEUR DES NUAGES (> 4/8) CODE GAFOR				
VISIBILITY AND HEIGHT OF CLOUDS (> 4/8) GAFOR CODE				
h 600 m (2000 ft)	X	M3	D2	0
300 m (1000 ft) h < 600 m (2000 ft)	X	M4	D3	D1
150 m (500 ft) m h < 300 m (1000 ft)	X	M5	M2	M1
h < 150 m (500 ft)	X	X	X	X
HAUT (m) VIS (km)	V < 1.5	1.5 ≤ V < 5	5 ≤ V ≤ 8	V 8

Code d'accès nécessaire :
Le même que pour AÉROWEB. L'accès à ces informations est également possible sur certains aérodromes dotés de borne télématique ou de borne interactive OLIVIA (voir GEN 12).

Required access code:
Same as for AEROWEB. This information may also be consulted in some aerodromes equipped with a telematic terminal or OLIVIA interactive terminal (see GEN 12).

3615 METEO (0,34 Euros la minute)

Service sur minitel permettant l'accès aux prévisions pour le vol à voile et le vol libre (Attention : elles ne sont pas disponibles sur tous les départements).

Ce magazine est en accès libre. Depuis la page d'accueil, taper :

- XX VAV : pour le vol à voile
 - XX LIBR : pour le vol libre
- (XX = numéro du département désiré)

0 892 68 10 13 ou 33 892 6810 13 depuis l'étranger (0,34 Euros la minute)

Service sur répondeur téléphonique kiosqué permettant l'accès aux bulletins VFR sur toute la France. Ces derniers, en langage clair, sont renouvelés 4 fois par jour du 1/5 au 31/8, 3 fois par jour le reste de l'année.

Pour obtenir les prévisions météorologiques, il est demandé de transmettre le numéro minéralogique d'un département (cette demande peut être renouvelée 3 fois par appel). Pour chaque département, le pilote obtient :

- un exposé sur la situation générale de la région concernée, les phénomènes dangereux, les vents en surface et en altitude (500 m, 1000 m, 1500 m) ;
- une prévision détaillée par secteur contenant le département transmis (la France est divisée en 14 secteurs, voir liste en page XX). Les informations sont détaillées par zones VFR ;
- les conditions de visibilité et de hauteur des nuages couvrant plus de la moitié du ciel (traduction en clair du code GAFOR).

0 892 68 10 14 ou 33 892 68 10 14 depuis l'étranger (0,34 Euros la minute)

En complément des prévisions VFR proposées par le 0 892 68 10 13, ce service sur répondeur téléphonique kiosqué propose des prévisions aérologiques spécifiques pour le vol à voile et le vol libre, décrivant les caractéristiques de la masse d'air et les phénomènes favorables ou défavorables à la pratique de l'activité vol à voile ou vol libre. Elles sont composées :

- de bulletins d'aérologie fine valables pour la journée sur certaines zones disponibles avant 10H30 ;
- de bulletins régionaux tactiques valable pour le lendemain et le surlendemain, disponibles avant 20H.

Après l'établissement de la communication avec le serveur vocal, ces prévisions s'obtiennent en composant le numéro de département souhaité.

Trois demandes différentes peuvent être transmises au cours d'un même appel.

Attention : les bulletins de prévisions aérologiques sont interrompus en période hivernale sur certaines régions.

3615 METEO (0,34 Euro/minute)

Minitel service providing access to forecasts for gliding and hang gliding (Caution: they are not available for all departments).

This magazine is in free access. In the home page, enter:

- XX VAV: for gliding
 - XX LIBR: for hang gliding
- (XX = requested department number)

0 892 68 10 13 or 33 892 6810 13 from abroad (0,34 Euro/minute)

Information service on telephone answerer providing access to VFR bulletins for France. These bulletins, in clear language, are renewed 4 times/day from 1/5 to 31/8, 3 times/day the rest of the year.

To obtain weather forecasts, it is requested to indicate the mineralogical number of a department (this request may be renewed 3 times/call). For every department, the pilot obtains:

- *a report of the general situation of the concerned region, the dangerous phenomena, the surface and altitude winds (500 m, 1000 m, 1500 m);*
- *a detailed forecast per sector including the department indicated (France is divided into 14 sectors, refer to list in page XX). Information is detailed per VRF area;*
- *visibility and cloud height conditions covering more than half of the sky (clear translation of the GAFOR code).*

0 892 68 10 14 or 33 892 68 10 14 from abroad (0,34 Euro/minute)

In addition to the VFR forecasts provided by the 0 892 68 10 13 phone number, this information service on telephone answerer provides aerological forecasts specific to gliding and hang gliding, describing the air mass characteristics and the favorable or unfavorable phenomena for practicing gliding and hang gliding. They include:

- *fine aerology bulletins valid for the day on some available areas before 10.30;*
- *tactical regional bulletins valid for the next day or the day after the next, available before 20.00.*

Once connected to the voice server, you can obtain these forecasts dialing the requested department number.

Three different requests may be transmitted during the same call.

Attention: aerological forecast bulletins are interrupted in winter in some regions.

0 899 70 12 15 (1,35 Euros l'accès puis 0,34 Euros la minute)

Service téléphonique permettant de consulter un prévisionniste spécialisé en météorologie aéronautique pour obtenir des renseignements spécifiques (trajets, vols régionaux, etc.) ou des explications sur les données consultables par les systèmes automatisés décrits précédemment.

L'attention des usagers est attirée sur le fait que pour appeler le 0 899 70 12 15 depuis une cabine téléphonique, il est nécessaire d'utiliser la carte France Télécom qui permet un paiement différé.

L'accès téléphonique aux stations ou centres de METEO-FRANCE est toutefois possible aux usagers:

- effectuant leur vol en VFR et ayant souscrit un contrat pour obtenir des protections personnalisées à titre individuel ou collectif ainsi qu'aux équipages des aéronefs d'État français ou aéronefs effectuant des opérations de recherche et sauvetage ;
- effectuant tout ou partie de leur vol en IFR.

Visites à la station

Pour obtenir des compléments aux informations diffusées sur les systèmes automatiques décrits ci-dessus.

Documents météorologiques complémentaires

Pour obtenir des documents météorologiques (graphiques ou non) autres que les documents réglementaires destinés à l'aéronautique, le pilote ou l'aéroclub peut contacter la Direction Interrégionale Météorologique la plus proche.

ATIS : accès téléphonique

Certains aérodromes sont dotés d'un ATIS avec accès téléphonique, dans ce cas, le numéro de téléphone est publié sur la carte VAC de l'aérodrome concerné.

STAP : accès téléphonique/Minitel

Certains aérodromes sont dotés d'un système de transmission automatique de paramètres (STAP) avec accès téléphonique ou Minitel, dans ce cas le numéro de téléphone est publié sur la carte VAC de l'aérodrome concerné.

Guide Aviation de Météo-France

Ce guide mis à jour chaque année par Météo-France, résume l'ensemble des services d'informations météorologiques disponibles avant le vol et pendant le vol. Il propose en outre une description complète de l'information météorologique codée alpha-numérique (METAR, TAF, SIG, MET) et graphique (TEMSE, VENTS). On peut se le procurer (gratuitement) dans tous les centres de Météo-France ou le télécharger depuis AÉROWEB.

Action préliminaire au vol

L'action préliminaire au vol comprend une étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents. Il est conseillé de conserver l'ensemble des éléments obtenus dans le cadre de l'action préliminaire au vol pour consultation ultérieure.

Note : les horaires figurant dans toutes les informations météorologiques sont exprimés en UTC.

0 899 70 12 15 (1,35 Euro/call then 0,34 Euro/minute)

Phone service used to consult a forecaster specialized in aeronautical meteorology to obtain specific information (routes, regional flights, etc.) or explanations on data which may be consulted by the automated systems previously described.

The user's attention is drawn to the fact that to call the 0 899 70 12 15 number from a phone box, it is necessary to use the France Télécom card allowing a deferred payment.

Phone access to METEO-FRANCE stations or centers is possible for users:

- flying VFR and having subscribed a contract to obtain individual or collective personalized protections as well as for aircrews from French state aircraft or aircraft ensuring search and rescue operations;
- operating in IFR, for the whole or a part of the flight.

Visits to the station

To obtain additional information distributed on the automated systems previously described.

Additional meteorological documents

To obtain meteorological documents (graphic or not) other than the regulatory documents intended for aeronautics, the pilot or flying club may contact the nearest Interregional meteorological center.

ATIS: phone access

Some aerodromes are equipped with an ATIS with phone access. In this case, the phone number is published on the VAC chart of the aerodrome concerned.

STAP: Phone/Minitel access

Some aerodromes are equipped with a parameter automatic transmission system (STAP) with phone or Minitel access. In this case, the phone number is published on the VAC chart of the aerodrome concerned.

Météo-France aviation guide

This guide, which is updated every year by Météo-France, summarizes all meteorological information services available before and during the flight. Besides, it provides a complete description of the alphanumeric (METAR, TAF, SIG, MET) and graphical (TEMSE, VENTS) coded meteorological information. You can obtain it (freely) in all Météo-France centers or download it from AÉROWEB.

Pre-flight action

The pre-flight action includes a careful study of the most recent meteorological bulletins and forecasts available. It is recommended to keep all information obtained concerning the pre-flight action for further consultation.

Note: times indicated in all meteorological information are expressed in UTC.

28 OCT 04

**AÉRODROMES POUR LESQUELS LE CRITÈRE D'APPLI-
CATION DE CAVOK EST UNE HAUTEUR DE LA BASE DES
NUAGES SUPÉRIEURE À 1500 MÈTRES**

**AERODROMES FOR WHICH THE CRITERION USE OF CAVOK
IS A CLOUD BASE HEIGHT UPPER THAN 1500 METERS**

Région météorologique	Aérodrome	Hauteur en mètres prise en compte dans la définition de CAVOK
NORD	Néant	
NORD-EST	Bâle-Mulhouse	1700
	Colmar	1800
	Strasbourg	1650
CENTRE-EST	Aurillac	1750
	Chambéry/Aix	2750
	Clermont-Ferrand	1800
	Grenoble St Geoirs	2200
	Lyon-Bron	1600
	Lyon Saint-Exupéry	1600
	St Etienne-Bouthéon	1700
SUD-EST	Vichy	1850
	Ajaccio	3100
	Bastia	3200
	Carcassonne	2655
	Figari	2600
	Hyères	1600
	Istres	1600
	Le Luc	2350
	Marignane	1600
	Mende	2134
	Nice	2850
	Orange	2450
	Perpignan	3250
	← Salon de Provence	1550
	Solenzara	3100
	Biarritz	2000
SUD OUEST	Tarbes-Lourdes	3500
	Pau	3500
OUEST	Pamiers	3500
	Néant	
ILE DE FRANCE-CENTRE	Néant	

NOTE : sur tous les autres aérodromes, la règle d'appli-
cation de CAVOK sera : "aucun nuage au dessous de
1500 m et absence de cumulonimbus".

NOTE: on all other aerodromes, CAVOK definition will be:
"no cloud below 1500 m and absence of cumulonim-
bus".

Dénomination des secteurs VFR
VFR sectors identification

1 Haute-Normandie - Picardie - Nord/Pas-de-Calais

Départements n° 27, 76, 60, 80, 02, 62, 59

Zones VFR n° 30, 31, 33 (approximativement)

2 Bretagne - Basse-Normandie

Départements n° 29, 22, 56, 35, 50, 14

Zones VFR n° 20, 21, 22, 23, 25, 28, 26 (en partie)

3 Pays de la Loire

Départements n° 44, 61, 53, 72, 49, 85

Zones VFR n° 24, 27, 29, 26 (en partie)

4 Ile-de-France - Centre

Départements n° 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95, 45, 28, 41, 37, 36, 18

Zones VFR n° 35, 38 (approximativement)

5 Champagne-Ardennes

Départements n° 08, 51, 10, 52

Zones VFR n° 32, 34, 36, 37 (approximativement)

6 Bourgogne - Allier

Départements n° 89, 21, 58, 71, 03

Zones VFR n° 70, 71, 72, 75 (approximativement)

7 Alsace - Lorraine - Franche-Comté

Départements n° 54, 55, 57, 67, 68, 88, 70, 25, 39, 90

Zones VFR n° 44, 46, 48, 49, 51, 52

8 Poitou-Charentes - Limousin - Dordogne

Départements n° 79, 86, 17, 16, 24, 19, 23, 87

Zones VFR n° 56 à 59 (approximativement)

9 Massif Central

Départements n° 63, 42, 69, 15, 43, 07

Zones VFR n° 73, 74, 76 (approximativement)

10 Vallée du Rhône - Est Rhône

Départements n° 01, 74, 38, 73, 26

Zones VFR n° 75, 77, 78, 79 (approximativement)

11 Gironde, Landes, Gers, Lot et Garonne

Départements n° 33, 40, 47, 32

Zones VFR n° 60, 61, 64 (approximativement)

12 Midi-Pyrénées sauf Gers - Pyrénées Atlantiques

Départements n° 46, 12, 82, 81, 31, 64, 65, 09

Zones VFR n° 62, 63, 65, 66 (approximativement)

13 Languedoc-Roussillon

Départements n° 48, 30, 34, 11, 66

Zones VFR n° 85, 86, 87 (approximativement)

14 Provence-Alpes-Côte d'Azur - Corse

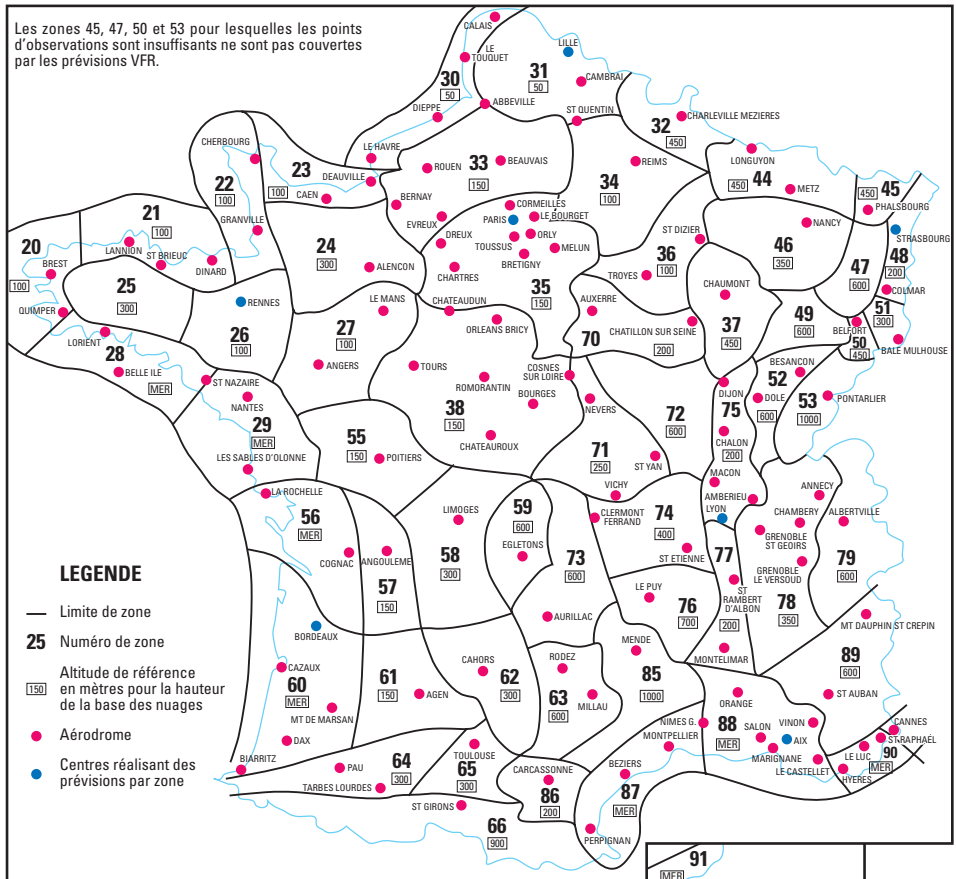
Départements n° 05, 84, 04, 06, 13, 83, 20

Zones VFR n° 88 à 94 (approximativement)

CARTE DE ZONES POUR PREVISIONS VFR

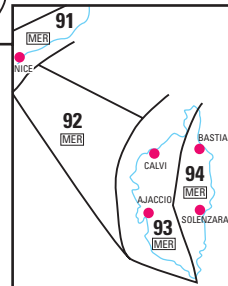
VFR forecast areas

Les zones 45, 47, 50 et 53 pour lesquelles les points d'observations sont insuffisants ne sont pas couvertes par les prévisions VFR.



VOLMET (FR)

PARIS	125.15 126.0	METAR de Bâle - Beauvais - Brest - Lille - LYON Saint Exupéry - Nantes - PARIS CDG - PARIS Orly - Reims - Strasbourg - Tours.
MARSEILLE	128.6 127.4	METAR de Ajaccio - Bastia - Lille - LYON Saint Exupéry - Marseille - Montpellier - Nice - Nîmes - PARIS CDG - PARIS Orly - Toulouse.
BORDEAUX	127.0 126.4	METAR de Biarritz - Bordeaux - Lille - Marseille - Nice - Pau - PARIS Orly - PARIS CDG - Tarbes - Toulouse - Tours.



SYSTÈME GEODÉSIQUE DE RÉFÉRENCE / GEODETIC REFERENCE DATUM

1 Le système géodésique de référence employé est le WGS-84 sauf mention contraire.

2 COMPOSANTE VERTICALE DU WGS 84

2.1 GÉNÉRALITÉS

Dans le domaine de l'aviation civile, les altitudes et les niveaux de vol sont définis par la pression atmosphérique. Les points au sol sont définis par leurs coordonnées planimétriques et par leur hauteur orthométrique ou altitude, qui a pour référence le géoïde (correspondant au niveau moyen des mers, ou Mean Sea Level).

Les hauteurs dérivées de systèmes GNSS ont pour référence l'ellipsoïde WGS-84, et sont donc différentes des valeurs de hauteur orthométrique en un même point.

La différence de hauteur entre l'ellipsoïde (référence des hauteurs GNSS) et le géoïde (référence des hauteurs orthométriques) est appelée l'ondulation du géoïde. Cette valeur exprime donc la distance du géoïde au dessus (ondulation du géoïde positive) ou au dessous (ondulation du géoïde négative) de l'ellipsoïde de référence. On a ainsi la relation :

Ondulation du géoïde = Hauteur ellipsoïdale - Hauteur orthométrique (altitude)

Le Service de l'Information Aéronautique publie la valeur de l'ondulation du géoïde pour chaque aéroport IFR. Cette valeur, nommée conventionnellement GUND, est exprimée en pieds. Elle sera portée sur les cartes au fur et à mesure de leurs rééditions.

Note : En France métropolitaine, l'ondulation du géoïde est toujours positive (géoïde au dessus de l'ellipsoïde).

2.2 AVERTISSEMENT :

L'attention des usages est attirée sur le fait que la publication des valeurs d'ondulation du géoïde ne modifie pas les restrictions d'emploi du GPS. En particulier, l'information d'altitude fournie par le GPS reste inutilisable.

1 The geodetic reference datum used is WGS-84 except otherwise reference.

2 VERTICAL COMPONENT OF WGS 84

2.1 GENERAL

In the Civil Aviation field, altitudes and flight levels are defined in terms of atmospheric pressure. Points on the ground are defined by their planimetric coordinates and by their orthometric height or altitude, which use as their reference the geoid (corresponding to Mean Sea Level).

The heights derived from GNSS systems use the WGS-84 ellipsoid as their reference and are thus different from the values of the orthometric height at the same point.

The height difference between the ellipsoid (GNSS height reference) and the geoid (orthometric height reference) is called the undulation of the geoid. This value thus defines the distance of the geoid above (positive undulation of the geoid) or below (negative undulation of the geoid) the reference ellipsoid. This gives us the relationship:

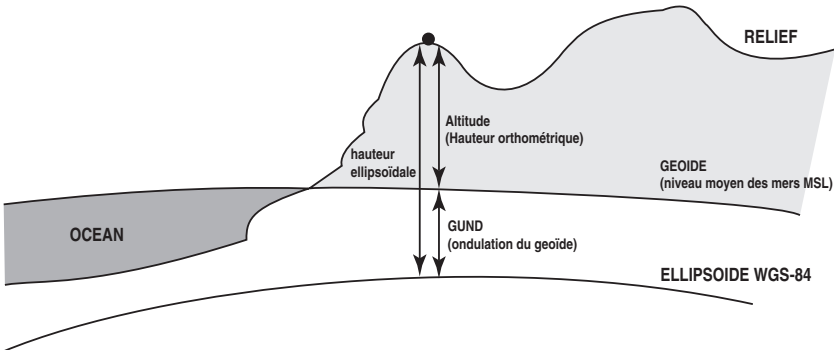
Undulation of the geoid = Ellipsoidal Height - Orthometric Height (Altitude)

The Aeronautical Information Service publishes the values of the undulation of the geoid for each IFR aerodrome. This value, conventionally designated GUND, is expressed in feet. It will be shown on the charts as and when they are amended.

Note: In metropolitan France, the undulation of the geoid is always positive (geoid above the ellipsoid).

2.2 WARNING:

User's attention is drawn towards that publication of the geoid undulation does not modify the GPS restrictions for use. Particularly, the altitude information given by GPS has not to be used.



APPROCHE A VUE

Visual approach

Ouvert à la CAP
Public Air Traffic

10 JUN 04

DEAUBORD **REMIGNAC**
AD2 LFDO APP 01

Indicatif d'appel / Call sign

Indicateur d'emplacement OACI
Location indicator ICAO

Ondulation du géoïde (Voir GEN).
Les coordonnées de la carte sont WGS-84
Geoid undulation (See GEN).

All the coordinates of the chart are WGS-84
Altitude du point le plus élevé de l'aérodrome
et coordonnées du point de référence
Altitude of the highest point on the aerodrome
and coordinates of the reference point

STAP : Système de Transmission Automatique
des Paramètres (Voir GEN)
STAP : Automatic Parameters Transmission
System (See GEN)

Itinéraire obligatoire avec son identification
éventuelle
Compulsory VFR route with its possible name

Itinéraire réservé aux hélicoptères
Route reserved for helicopters

Activité parachutage N°312 - FL MAX 115
Parachuting activity NR 312 - FL MAX 115

Feux d'identification à éclats (20 éclats
toute les 60s)
Identification flashes light (20 flashes
every 60s)

Feux aéronautique (indicatif "P" en code
morse toute les 9.5s)
Aeronautical light ("P" in morse code
every 9.5s)

Seuls les aérodromes ouverts à la CAP sont
indiqués en périphérie avec le QDR/distance
par rapport à l'ARP
Only public air traffic aerodromes are
represented on the periphery of the chart
with their QDR/distance from the ARP

(D) : Le moyen de radionavigation fournit une
information de distance
(D) : The radio navigation aid gives a distance
information

ZIT : Zone Interdite Temporaire
Un NOTAM définit les conditions
de pénétration

ZIT : Temporary Prohibited Area
A NOTAM gives penetration conditions

Date de mise en vigueur de la fiche
Coming into force date

Activités régulières qui se déroulent sur l'aérodrome
Regular activities on the aerodrome

Indique la présence de câble lié à l'activité
Indicate the use of cable on the activity

En l'absence d'indicatif d'appel de la station, utiliser
la partie en gras du nom officiel de l'aérodrome suivie
du service (EX : REMIGNAC tour, REMIGNAC sol, etc)
(s) : Fréquence supplétive

If the call sign is not written, use the part in bold type in
the name of the aerodrome and add the name of the
service (EX : REMIGNAC tower, REMIGNAC ground, etc)
(s) : Suppletive frequency

Les espaces aériens entre la surface et 2000 ASFC ou
5000 AMSL (le plus élevé des deux) sont représentés
Airsaces between the ground and 2000 ASFC
or 5000 AMSL (the highest one) are depicted

Itinéraire recommandé avec son identité éventuelle
Recommended VFR route with its possible name

Point de report réservé aux hélicoptères
Reporting point for helicopters only

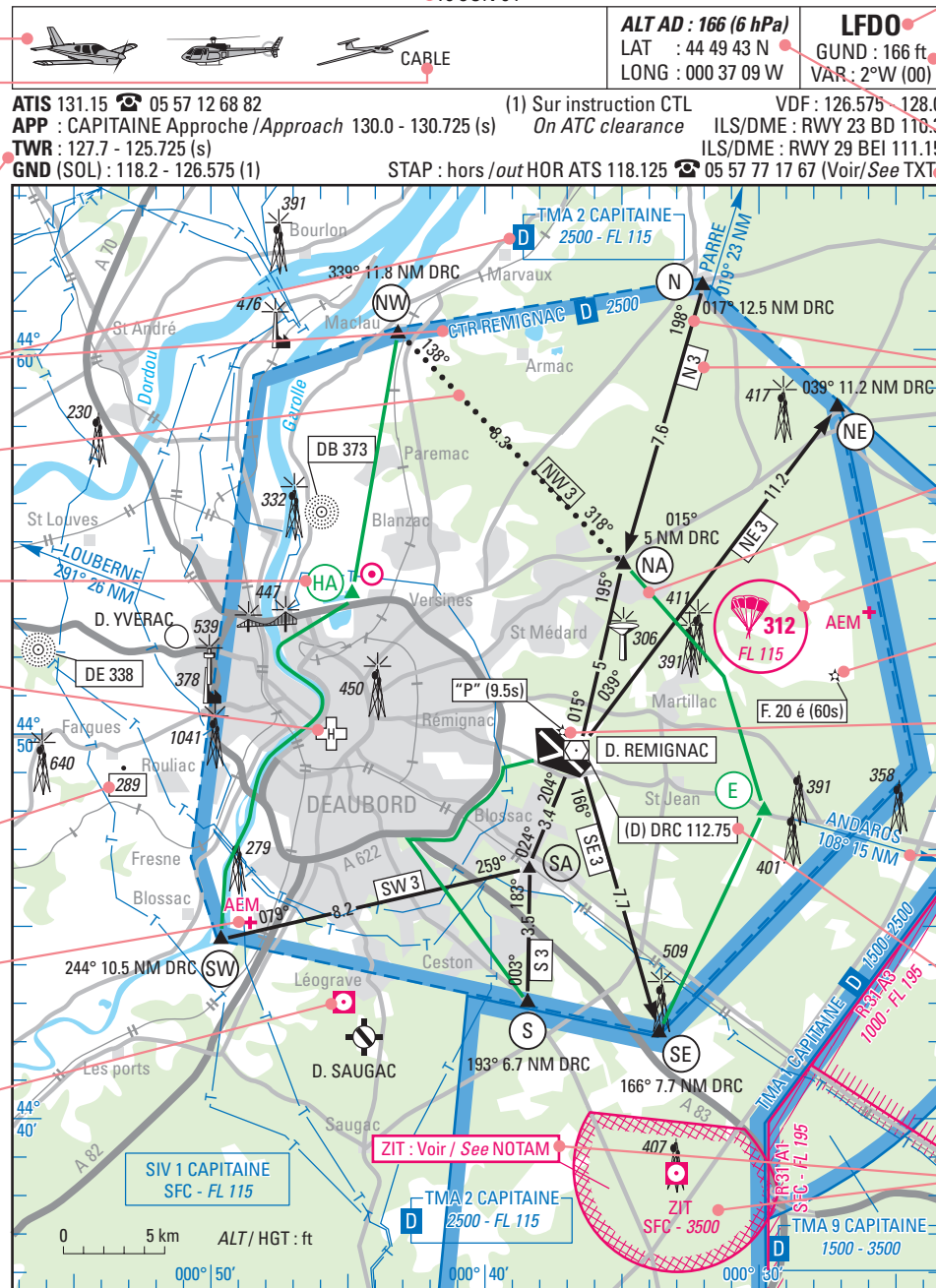
Hélistation hospitalière
Hospital heliport

Le point coté le plus élevé dans le
champ de la carte est encadré
The highest spot elevation of the
chart is written in a box

Activité d'aéromodélisme
Radio-models activity

Installation portant des marques distinctives
d'interdiction de survol à basse altitude
Site with special marking of prohibited
low overflying

Principales modifications apportées
Main changes introduced on the chart



SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

AMDT 07/04 CHG : ZIT.

© SIA

NYOL BERON AD2 LFYL ATT 01

ATTERRISSAGE A VUE Visual landing

