

ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS / INSTRUMENT FLIGHT RULES

ENR 1.3.1 Règles applicables à tous les vols IFR

1.1 Equipement des aéronefs

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

1.2 Niveau minimal

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage ou sauf autorisation du service du contrôle de la circulation aérienne, le vol aux instruments (IFR) ne peut être effectué à une hauteur inférieure à 450m (1500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8km autour de la position estimée de l'aéronef.

1.3 Poursuite en VFR d'un vol IFR

Un pilote d'aéronef qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles IFR à l'application des règles VFR devra aviser l'organe ATS intéressé que le vol IFR est annulé et lui communiquer les modifications à apporter au plan de vol en vigueur ;

Dans l'espace aérien contrôlé, tout changement de vol IFR en VFR doit recevoir au préalable l'approbation de l'organe ATC intéressé.

Si un pilote effectuant un vol en IFR se trouve en VMC, il n'annulera pas son plan de vol IFR à moins qu'il soit prévu et envisagé de poursuivre ce vol en VMC pendant une assez longue durée et sans interruption.

1.4 Plan de vol

Le plan de vol sera un plan de vol IFR dans les cas suivants :

- a) tout vol aux instruments,
- b) si les conditions IMC existent ou sont prévues sur une partie du parcours
- c) tout vol effectué au-dessus du FL 200,
- d) tout vol effectué à des vitesses transsoniques ou supersoniques.

ENR 1.3.2 Règles applicables aux vols IFR dans l'espace aérien contrôlé

2.1 Service ATC

Lorsqu'il évolue dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR se conformera aux dispositions du § 3.6 de l'Annexe 2 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

ENR 1.3.1 Rules applicable to all IFR flights

1.1 Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and navigation equipment appropriate to the route to be flown.

1.2 Minimum level

Except when necessary for take-off or landing or when specifically authorized by air traffic control service, an instrument flight (IFR) shall be flown at a height not less than 450m (1500 ft) above the highest obstacle located within 8 km radius round the estimated position of the aircraft .

1.3 Change from IFR flight to VFR flight

A pilot who decides to change from compliance with IFR rules to VFR rules shall notify the appropriate ATS unit that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.

Any change from IFR flight to VFR within controlled airspace is subject to prior approval by the relevant ATC unit

When an aircraft operating under IFR flight is flown in or encounters VMC, it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted VMC.

1.4 Flight plan

The flight plan shall be IFR in the following cases:

- a) any IFR flight ,
- b) current IMC conditions, or expected on a part of the route
- c) any flight above FL 200,
- d) any transonic or supersonic flight.

ENR 1.3.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace

2.1 ATC service

IFR flights shall comply with the provisions of § 3.6 of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation when operated in controlled airspace.

2.2 Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé utilisera un niveau de croisière choisi dans le tableau (a) des niveaux de croisière de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI, toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'appliquera pas quand il en sera disposé autrement dans les autorisations ATC ou dans les publications d'information aéronautique.

2.3 Comme spécifié dans le document Procédures Complémentaires Régionales de l'OACI (Doc 7030/4 – EUR), les vols doivent respecter les règles de vol aux instruments (IFR) lorsqu'ils sont effectués dans les limites ou au-dessus de l'espace aérien RVSM EUR.

En effet, tous les vols opérant en Circulation Aérienne Générale (CAG) dans la FIR/UIR Tunis au niveau de vol FL290 ou au-dessus doivent suivre les règles de vol aux instruments (IFR) comme décrit dans la partie ENR 2.1.

ENR 1.3.3 Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé.

3.1 Niveaux de croisière

Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilisera un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique comme il est spécifié dans le tableau (a) des niveaux de croisière de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI.

ENR 1.3.4 Mesure applicable en cas de panne de communications AIR-SOL dans la FIR/UIR Tunis

4.1 Des qu'il est informé d'une panne de communications bidirectionnelles l'ATC doit maintenir la séparation entre l'aéronef subissant la panne de communications et les autres aéronefs en partant du principe que les aéronefs opéreront conformément aux para 4.2 ou 4.3.

4.2 Conditions Météorologiques de Vol à vue (VMC)

4.2.1 A l'exception des dispositions du para. 4.3.1 un vol contrôlé subissant une panne de communication en VMC doit:

- A) caler le transpondeur sur le code 7600 ;
- B) continuer de voler en VMC ;
- C) atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche
- D) indiquer son heure d'arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme ATS compétent.

RMK : En dehors de la couverture RADAR (REF AIP Tunisie ENR 1.6) l'ATC Tunisien n'assure la séparation qu'aux aéronefs se conformant au para 4.3 ci-dessous.

2.2 An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level selected from the table (a) of cruising levels in Appendix 3 of ICAO Annex 2, except that, the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in ATC clearances or specified in the aeronautical information publications.

2.3 As specified in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR), flights shall be conducted in accordance with Instrument Flight Rules (IFR) when operated within or above the EUR RVSM airspace.

Therefore, flights operating as General Air Traffic (GAT) within the Tunis FIR/UIR at/or above FL290, as described in ENR 2.1, shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules

ENR 1.3.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

3.1 Cruising levels

An IFR flight operating in level cruising flight outside controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its magnetic track as specified in the table (a) of cruising levels in Appendix 3 of ICAO Annex 2 .

ENR 1.3.4 Action in the event of air ground communication failure within Tunis FIR/UIR

4.1 As soon as it is known that two-way communication has failed, ATC shall maintain separation between the aircraft having the communication failure and other aircraft based on the assumption that the aircraft will operate in accordance with 4.2 or 4.3.

4.2 Visual Meteorological Conditions (VMC)

4.2.1 Except as provided for in 4.3.1,a controlled flight experiencing communication failure in VMC shall:

- A) set transponder to code 7600;
- B) continue to fly in VMC;
- C) land at the nearest suitable aerodrome; and
- D) report its arrival time by the most expeditious means to the appropriate ATS unit

RMK: Outside RADAR coverage (Tunisia AIP ENR 1.6 REF) separation BTN ACFT is provided by Tunisian ATC only for ACFT complying with 4.3 hereunder.

4.3 Conditions Météorologiques de Vol aux Instruments (IMC)

4.3.1 Un vol IFR contrôlé subissant une panne de communications en IMC, ou dans l'impossibilité de poursuivre le vol conformément au para 4.2 doit :

- A) caler le transpondeur sur le code 7600 ;
- B) conserver, pendant une durée de 7 minutes, la dernière vitesse et le dernier niveau assignés ou l'altitude de vol minimum assignée, si celle-ci est supérieure au dernier niveau assigné.

La durée de 7 minutes commence:

- I) si l'aéronef opère sur une route dépourvue de points de compte rendu obligatoires ou s'il a reçu des instructions lui demandant d'omettre les comptes rendus de position:
 - 1) au moment où l'aéronef atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude de vol minimum, ou
 - 2) au moment où l'aéronef cale son transpondeur sur le code 7600, suivant le plus tardif de ces deux moments, ou
- II) Si l'aéronef opère sur une route comportant des points de compte rendu obligatoires ou s'il n'a pas reçu d'instructions lui demandant d'omettre les comptes rendus de position :
 - 1) au moment où l'aéronef atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude de vol minimum, ou
 - 2) à la dernière estimée signalée par le pilote concernant le passage au point de compte rendu obligatoire, ou
 - 3) au moment où l'aéronef omet de signaler sa position au niveau d'un point de compte rendu obligatoire, suivant le plus tardif de ces moments.

Note : Le délai de 7 minutes vise à permettre la mise en oeuvre des mesures nécessaires de coordination et de contrôle de la circulation aérienne.

- C) ensuite, ajuster le niveau et la vitesse conformément au plan de vol déposé ;

Note : S'agissant des changements de niveau et de vitesse, c'est le Plan de vol déposé, c'est-à-dire le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou un représentant désigné, sans aucun changement ultérieur, qui sera utilisé.

4.3 Instrument Meteorological Conditions (IMC)

4.3.1 A controlled IFR flight experiencing communication failure in IMC, or where it does not appear feasible to continue in accordance with 4.2 shall :

- A) set transponder to code 7600 ;
- B) maintain for a period of 7 minutes the last assigned speed and level or the minimum flight altitude, if the minimum flight altitude is higher than the last assigned level.

The period of 7 minutes commences:

- I) If operating on a route without compulsory reporting points or if instructions have been received to omit position reports:
 - 1) at the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached or
 - 2) at the time the transponder is set to code 7600 whichever is later or
- II) If operating on a route with compulsory reporting points and no instruction to omit position reports has been received :
 - 1) at the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached or
 - 2) at the previously reported pilot estimate for the compulsory reporting point or
 - 3) at the time of a failed report of position over a compulsory reporting point, whichever is later.

Note : The period of 7 minutes is to allow the necessary air traffic control and coordination measures.

- C) thereafter, adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;

Note : With regard to changes to levels and speed, the filed flight plan which is the flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative without any subsequent changes will be used.

D) si le vol fait l'objet d'un guidage radar ou d'un décalage RNAV sans spécification de limite, rejoindre le plus directement possible la route du plan de vol en vigueur avant de franchir le prochain point important, tout en tenant compte de l'altitude de vol minimum applicable ;

Note : S'agissant de la route à suivre ou du moment d'amorce de la descente vers l'aérodrome d'arrivée, c'est le Plan de vol en vigueur, c'est-à-dire le plan de vol, y compris d'éventuels changements, tel qu'il résulte des autorisations successives, qui sera utilisé.

E) se diriger, selon la route du plan de vol en vigueur, jusqu'à l'aide à la navigation désignée appropriée qui dessert l'aérodrome d'arrivée et, lorsqu'il y a lieu de respecter le para 4.3.1 F), se mettre en attente sur cette aide avant d'amorcer la descente ;

F) amorcer la descente à partir de l'aide à la navigation spécifiée au para 4.3.1 E), à la dernière heure d'approche prévue reçue et ayant fait l'objet d'un accusé de réception, ou le plus près possible de cette heure, ou si aucune heure d'approche prévue n'a été reçue ni fait l'objet d'un accusé de réception, à l'heure estimée d'arrivée résultant du plan de vol en vigueur, ou le plus près possible de cette heure ;

G) effectuer une procédure normale d'approche aux instruments, telle que spécifiée pour l'aide à la navigation désignée ;

H) atterrir, si possible, dans les trente minutes après l'heure estimée d'arrivée spécifiée au para. 4.3.1 F) ou la dernière heure d'approche prévue ayant fait l'objet d'un accusé de réception, selon la plus tardive de ces heures.

Note : il est rappelé aux pilotes que l'aéronef peut ne pas se trouver dans la zone de couverture d'un radar secondaire de surveillance.

D) if being radar vectored or proceeding offset according to RNAV without a specified limit, proceed in the most direct manner possible to rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;

Note : With regard to the route to be flown or the time to begin descent to the arrival aerodrome, the current flight plan, which is the flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances, will be used,

E) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid serving the destination aerodrome and when required to ensure compliance with 4.3.1 F), hold over this aid until commencement of descent;

F) commence descent from the navigation aid specified in 4.3.1 E) at, or as close as possible to the expected approach time last received and acknowledged or, if no expected approach time has been received and acknowledged at, or as close as possible to the estimated time of arrival resulting from the current flight plan,

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

H) land, if possible, within thirty minutes after the estimated time of arrival specified in 4.3.1 F) or the last acknowledged expected approach time whichever is later.

Note : Pilots are reminded that the aircraft may not be in an area of secondary surveillance radar coverage.