

## ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS / INSTRUMENT FLIGHT RULES

**ENR 1.3.1 Règles applicables à tous les vols IFR**

- 1.1 Les aéronefs en vol IFR doivent être équipés d'instruments convenables et d'équipements de navigation appropriés à la route à suivre.
- 1.2 Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, un vol IFR ne peut être effectué à une hauteur inférieure à 450m (1500 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.  
La détermination de la position estimée de l'aéronef doit tenir compte de la précision de navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, eu égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef.
- 1.3 Un pilote Commandant de bord qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue doit aviser l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne que le vol IFR est annulé et lui communiquer les modifications à apporter au plan de vol en vigueur.  
Si un aéronef effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il ne doit pas annuler son vol IFR, à moins qu'il ne soit prévu que le vol sera poursuivi pendant un temps assez long dans les conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues et qu'il n'ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions.

**ENR 1.3.2 Règles applicables aux vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé**

- 2.1 Lorsqu'il évolue dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR doit se conformer aux dispositions de ENR 1.1.7 paragraphes 7.1 à 7.10
- 2.2 Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé doit utiliser un niveau de croisière qui est choisi dans le tableau des niveaux de croisière figurant à la page ENR 1.7-4.  
Toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau, ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ou dans les publications d'information aéronautique.

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

- 3.1 Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé doit utiliser un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié dans le tableau des niveaux de croisière figurant à la page ENR 1.7-4

**ENR 1.3.1 Rules applicable to all IFR flights**

- 1.1 Aircraft must be equipped with suitable instruments and navigation equipment appropriate to the route to be flown.
- 1.2 Except when necessary for take-off or landing, an IFR flight must be flown at least 450m (1500 ft) above the highest obstacle located within 8 km radius round the estimated position of the aircraft.

The determination of the estimated position of the aircraft must take into account the navigational accuracy can be obtained on the relevant route portion, given the available means of navigation on the ground and aboard aircraft.

- 1.3 An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules must notify the appropriate air traffic services unit specifically that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.

When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions, it must not cancel its IFR flight unless it is expected that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.

**ENR 1.3.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace**

- 2.1 IFR flight must comply with the provisions of ENR 1.1.7 paragraphs 7.1 to 7.10 when operated in controlled airspace.
- 2.2 An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace must be flown at a cruising level selected from the table of cruising levels in page ENR 1.7-4.

Except that the correlation of levels to track prescribed therein does not apply whenever otherwise indicated in ATC clearances or specified in the aeronautical information publications.

**ENR 1.3.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace**

- 3.1 An IFR flight operating in level cruising flight outside controlled airspace must be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in the table of cruising levels in page ENR 1.7-4.

3.2 Un aéronef qui vole en IFR hors de l'espace aérien contrôlé doit garder l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié, et doit établir des communications bilatérales avec l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne

3.3 Un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé doit:

- déposer un plan de vol,
- garder l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié et établir, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne. Cet aéronef rendra compte de sa position conformément aux dispositions de ENR 1.1.7 paragraphe 7.7.

Les aéronefs désirant faire usage du service consultatif de la circulation aérienne lorsqu'ils sont en vol à l'intérieur d'un espace aérien de classe F doivent se conformer aux dispositions de ENR 1.1.7 paragraphes 7.1 à 7.10. Toutefois, leur plan de vol et les modifications à ce plan de vol ne feront pas l'objet d'autorisations de contrôle de la circulation aérienne.

#### **ENR 1.3.4 Mesures à prendre en cas d'interruption des communications AIR-SOL dans la FIR/UIR Tunis**

4.1 Dès qu'il a connaissance d'une interruption de communications bidirectionnelles, l'ATC doit maintenir la séparation entre l'aéronef qui subit cette interruption des communications et les autres aéronefs, en tenant pour acquis que l'aéronef opérera conformément aux paragraphes 4.2 ou 4.3.

4.2 Conditions Météorologiques de Vol à vue (VMC)

4.2.1 A l'exception des dispositions du paragraphe 4.3.1, un vol contrôlé qui subit une interruption des communications dans les conditions VMC doit:

- A) Régler le transpondeur sur le code 7600 Mode A ;
- B) continuer à voler dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
- C) atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche ;
- D) signaler son heure d'arrivée, par les moyens les plus rapides, à l'organisme ATS approprié.

En dehors de la couverture RADAR, l'ATC Tunisien n'assure la séparation qu'à l'aéronef se conformant au paragraphe 4.3 ci-dessous.

4.3 Conditions Météorologiques de Vol aux Instruments (IMC)

4.3.1 Un vol IFR contrôlé qui subit une interruption de communications dans des conditions IMC, ou dans l'impossibilité de poursuivre le vol conformément au para 4.2 ci-dessus doit :

3.2 An aircraft in IFR flight operating outside controlled airspace must maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish two-way communication with the air traffic services unit .

3.3 An aircraft in IFR flight operating outside controlled airspace must:

- submit a flight plan,
- maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish, as necessary, two-way communication with the concerned air traffic services unit. This aircraft will report its position in accordance with provisions of ENR 1.1.7 paragraph 7.7 .

Aircraft wishing to use the air traffic advisory service when flying within airspace Class F must comply with the provisions of ENR 1.1.7 paragraphs 7.1 to 7.10. However, their flight plan and changes to this flight plan will not be the object of ATC clearances.

#### **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 must maintain separation between the aircraft having the communication failure and other aircraft, based in assumption that the aircraft will operate in accordance with paragraphs 4.2 or 4.3.

4.2 Visual Meteorological Conditions (VMC)

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

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

Outside RADAR coverage, the Tunisian ATC insures the separation only for the aircraft conforming to paragraph 4.3 below.

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 paragraph 4.2 above must :

- A) régler le transpondeur sur le code 7600 ;
- B) maintenir pendant 7 minutes la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol, si celle-ci est plus élevée que le dernier niveau assigné.

La période de 7 minutes commence:

- I) si l'aéronef se trouve sur une route dépourvue de points de compte rendu obligatoires ou s'il lui a été demandé d'omettre les comptes rendus de position:

- 1) au moment où il atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol, ou
- 2) au moment où le pilote règle le transpondeur sur le code 7600, si ce dernier moment est postérieur au premier ; ou

- II) si l'aéronef se trouve sur une route qui comporte des points de compte rendu obligatoires et s'il ne lui a pas été demandé d'omettre les comptes rendus de position :

- 1) au moment où l'aéronef atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol, ou
- 2) à la dernière estimée signalée par le pilote concernant le point de compte rendu obligatoire, ou
- 3) au moment où le pilote aurait dû signaler sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, suivant le plus tardif de ces moments ;

Les 7 minutes représentent le laps de temps minimal pour prendre les mesures de coordination et de contrôle de la circulation aérienne.

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

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.

- D) si le vol fait l'objet d'un guidage radar ou d'un décalage RNAV sans spécification de limite, rejoindre par la voie la plus directe possible la route figurant au plan de vol en vigueur, au plus tard au significatif suivant, et en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable ;

- A) set the transponder to code 7600 ;

- B) maintain for a period of 7 minutes the last assigned speed and level, or the minimum flight altitude, whichever 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 last 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.

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;

With regard to changes to level 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) 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;

S'agissant de la route à suivre ou du moment d'entamer 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) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuivre son vol jusqu'à l'aide de navigation désignée qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer au paragraphe F) ci-après, attendre à la verticale de cette aide le moment de commencer à descendre ;
- F) Commencer la descente à partir de l'aide de navigation spécifiée au paragraphe E) précité à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commencera à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;
- G) effectuer la procédure normale d'approche aux instruments spécifiée pour l'aide à la navigation désignée ;
- H) atterrir, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée au paragraphe F) ci-dessus ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception, selon la plus tardive de ces heures.

il est rappelé aux pilotes que l'aéronef peut ne pas se trouver dans une zone à couverture de radar secondaire de surveillance.

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 designated navigation aid serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with paragraph F) below, hold over this aid until commencement of descent;
- F) commence descent from the navigation aid specified in paragraph E) above, 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;
- H) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in paragraph F) above or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

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