



AIP
DJIBOUTI
(GEN, ENR, AD)



1ère partie – Généralités (GEN)

Part 1 – General (GEN)

GEN 0

GEN 0.1 PREFACE PREFACE

1 Nom de l'administration responsable de la publication

L'AIP de la République de Djibouti est publiée par le Service d'Information Aéronautique sous l'autorité de l'Office de l'Aviation Civile.

2 Documents OACI pertinents

L'AIP est rédigée conformément aux normes et pratiques recommandées (SARPS) de l'Annexe 15 à la convention de l'aviation civile internationale et au Manuel des services d'information aéronautique (Doc 8126 de l'OACI). Les cartes contenues dans l'AIP ont été réalisées selon les dispositions de l'Annexe 4 à la convention de l'aviation civile internationale et celle du Manuel des cartes aéronautiques (Doc 8697 de l'OACI). Les différences par rapport aux normes et pratiques recommandées et procédures de l'OACI sont indiquées à la sous-section GEN 1.7.

3 Structure de l'AIP et intervalle d'amendement régulier établi

3.1. Structure de l'AIP

L'AIP constitue la partie du système intégré d'information aéronautique dont les détails figurent à la sous-section GEN 3.1. L'essentiel de la structure est représenté sous forme graphique à la page GEN 0.1-4.

L'AIP se présente en trois parties -Généralités (GEN), En route (ENR) et Aérodromes (AD), elles-mêmes subdivisées en sections et sous-sections traitant des divers genres de sujets d'information.

3.1.1. 1^{ère} Partie -Généralités (GEN)

La partie se compose de cinq sections contenant les informations succinctement énumérées ci-après.

1. Name of the publishing authority

The AIP of the Republic of Djibouti is published by the Aeronautical Information Service under the authority of the Civil Aviation Office.

2. Applicable ICAO documents

The AIP is prepared in accordance with the Standards and Recommended Practices (SARPS) of Annex 15 to the convention on international civil aviation and the Aeronautical information services Manual (ICAO Doc 8126). Charts contained in the AIP are produced in accordance with Annex 4 to the convention on international Civil Aviation and the Aeronautical Chart Manual (ICAO Doc 8697). Differences from ICAO standards, Recommended Practices and procedures are given in subsection GEN 1.7.

3. The AIP structure and established regular amendment interval

3.1 The AIP structure

The AIP forms part of the integrated Aeronautical information Package, details of which are given in subsection GEN 3.1. The main AIP structure is shown in graphic form on page GEN 0.1-4.

The AIP is made up of three parts, General (GEN), En route (ENR) and Aerodromes (AD), each divided into sections and subsections as applicable, containing various types of information subjects.

3.1.1. Part 1 -General (GEN)

Part 1 consists of five sections containing information as briefly described hereafter.

GEN 0 Préface ; Registre des amendements de l'AIP Registre des suppléments de l'AIP ; Liste récapitulative des pages de l'AIP ; Liste des amendements manuscrits de l'AIP Table des matières de la 1^{ère} partie.

GEN 1 Renseignements sur les règlements et exigences nationaux -Administrations désignées ; Entrée, transit et sortie des aéronefs ; Entrée, transit et sortie des passagers et des membres d'équipage - Entrée, transit et sortie des marchandises ; Instruments de bord, équipement et documents de vol des aéronefs ; résumé des règlements nationaux ainsi que des ententes et conventions internationales ; Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI

GEN 2. Tableaux et codes – Système de mesure, marques d'aéronefs, jours fériés; abréviations utilisées dans les publications AIS; signes conventionnels des cartes; indicateurs d'emplacement; Liste des aides de radionavigation, Tables de conversion; Tableaux des heures de lever et coucher du soleil

GEN 3 Services: Service d'Information Aéronautique; cartes aéronautiques ; services de la circulation aérienne ; services de télécommunication ; services météorologiques ; recherches et sauvetage.

GEN 4 Taxe et redevances d'aérodrome/d'hélistation et de services de navigation aérienne : redevance d'aérodrome/d'hélistation ; redevances de services de navigation aérienne.

3.1.2 2^{ème} Partie -En route (ENR)

La 2^{ème}partie est divisée en sept sections contenant les informations décrites ci-après.

ENR 0 Préface; Registre des amendements de l'AIP; registre des suppléments de l'AIP ; Listes récapitulatives des pages de l'AIP ; Listes des amendements manuscrits de l'AIP ; Table des matières de la 2^{ème} partie.

ENR 1 Règles et procédures générales -Règles générales ; Règles de vol à vue ; Règles de vol aux instruments ; Classification de l'espace aérien ATS ; Procédures d'attente, d'approche, de départ ; services et procédures radar ; Procédures de calage altimétrique ; Procédures complémentaires régionales ; Gestion des courants de trafic aérien ;

GEN 0 Preface; Record of AIP Amendments; Record of AIP Supplements; Checklist of AIP pages; List of manual amendments to the AIP, and the Table of Contents to Part 1.

GEN 1 National regulations and requirements-Designated authorities; Entry, transit and departure of aircraft; Entry, transit and departure of passengers and crew; Entry, transit and departure of cargo; Aircraft instruments equipment and flight documents; summary of national regulations and international agreements / conventions; and Differences from ICAO standards; Recommended Practices and Procedures.

GEN 2. Tables and codes - markings, holidays; abbreviations used in AIS; Publications; Chart symbols, location indicators; List of radio navigation aids; Conversion tables, and sunrise/sunset tables.

GEN 3 Services: Aeronautical information services; Aeronautical charts; Air Traffic services; Communication services; Meteorological services and Search and rescue services.

GEN 4 Charges for aerodromes/heliports and air navigation services -Aerodromes/heliport charges and air navigation services charges.

3.1.2 Part 2 -En-route (ENR)

Part 2 consists of seven sections containing information as briefly described hereafter.

ENR 0 Preface; Record of AIP Amendments; Record of AIP Supplements; Checklist of AIP pages; List of hand amendments to the AIP, and the Table of Contents to Part 2.

ENR 1 General rules and procedures -General rules; visual flight rules; instrument flight rules; ATS airspace classification; Holding, approach and departure procedures; Radar services and procedures; Altimetry setting procedures; Air traffic flow management; Flight planning; Addressing of flight plan messages; Interception of civil aircraft; Unlawful interference and Air traffic incidents.

Planification des vols ; Adressage des messages de plan de vol ; Interception des aéronefs civils ; intervention illicite ; Incidents de la circulation aérienne.

ENR 2 Espace aérien des services de la circulation aérienne Description détaillée des : Régions d'information de vol (FIR) ; Régions supérieures d'information de vol (UIR). Régions de contrôle terminales (TMA); Autre espace aérien réglementé.

ENR 3 Routes ATS -Description détaillée des routes ATS supérieures et inférieures ; routes de navigation de surface ; routes d'hélicoptères ; autres routes ; attente en route.

Note -A propos des procédures de circulation à destination et en partance d'aérodromes, d'autres types de route sont spécifiés dans la partie appropriée de la 3e partie -Aérodromes.

ENR 4 Aides/Systèmes de Radionavigation : Aides de radionavigation de route ; Systèmes spéciaux de navigation ; Système mondial de navigation par satellite (GNSS) ; Indicatifs codés des points significatifs ; Feux aéronautiques au sol route.

ENR 5 Avertissements à la navigation -Zones interdites, réglementées ou dangereuses ; Zones de manœuvre et d'entraînement militaires ; Autres activités de nature dangereuse ; Obstacles à la navigation aérienne de route ; Zones d'activités aériennes sportives et récréatives; Migrations d'oiseaux et zones fréquentées par une faune sensible.

ENR 6 Cartes de croisière - Carte de croisière -OACI et tableaux d'assemblage.

3.1.3 3^{ème} Partie -Aérodromes (AD)

La 3^{ème} partie se compose de quatre sections contenant les informations succinctement énumérées ci-après.

AD 0 Préface; Registre des amendements de l'AIP ; Registre des suppléments de l'AIP ; Liste récapitulative des pages de l'AIP ; Liste des amendements manuscrits de l'AIP ; Table des matières de la 3^{ème} partie.

AD.1 Aérodrome/hélistations -Introduction - Disponibilité des aérodromes/hélistations; Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, et plan neige; Index des aérodromes et hélistations ; Regroupement des aérodromes/hélistations

ENR 2 Air traffic services airspace -Detailed description of flight information region (FIR); Upper flight information region's (UIR); Terminal control areas (TMA); other regulated air-space.

ENR 3 ATS routes -Detailed description of upper and lower ATS routes; area navigation routes; helicopters routes; other routes; and En-route holding.

Note -Other types of route which are specified in connection with procedures for traffic to and from aerodromes are described in the relevant section and subsections of part 3 -Aerodromes.

ENR 4 Radio navigation aids/systems: Radio navigation aids -en-route; Special navigation systems; Global navigation satellite system (GNSS); Name-code designators for significant points; Aeronautical ground lights -en-route.

ENR 5 Navigation warnings -Prohibited, restricted and danger areas; Military exercise and training areas; other activities of a dangerous nature; Air navigation obstacles -enroute; Aerial sporting and recreational activities; and bird migration and areas with sensitive fauna.

ENR 6 En-route charts -En route Chart -ICAO and index charts

3.1.3 Part 3 - Aerodrome (AD)

Part 3 consists of four sections containing information as briefly described hereafter.

AD 0 Preface; Record of AIP Amendments; Record of AIP Supplements, Checklist of AIP pages; List of hand amendments to the AIP; and the Table of Contents to Part 3.

AD 1 Aerodromes/Heliports -Introduction – Aerodromes/heliports availability; Rescue and fire fighting services and Snow plan; Index to aerodromes and heliports ; and Grouping of aerodromes/heliports

AD 2 Aérodromes -Renseignements détaillés, dans les 24 sous-sections, sur les aérodromes, ainsi que sur les aires d'atterrissement d'hélicoptères que comprend éventuellement un aérodrome.

AD 3 Hélistations -Renseignements détaillés, dans les 23 sous-sections, sur les hélistations (non situées sur un aérodrome).

3.2. Intervalle d'amendement régulier établi

Les amendements réguliers de l'AIP seront diffusés une fois par semestre. Ils seront publiés le premier jour des mois d'Avril et Octobre, de chaque année.

4 Service à contacter pour signaler des erreurs ou omissions dans l'AIP

En rédigeant l'AIP, il convient de s'assurer que les renseignements portés dans ce document sont exacts et complets. Toute correspondance relative à une erreur ou omission éventuellement constatée ou au Système intégré d'information aéronautique, doit être adressée à :

AD 2 Aerodromes -Detailed information about aerodromes including helicopter landing areas, if Located at the aerodromes, listed under the 24 subsections.

AD 3 Heliports -Detailed information about heliports (not located at aerodromes) listed under the 23 subsections.

3.2 Established regular amendment interval

Regular amendments to the AIP will be issued once every six months. The publication dates will be on the first day of April and October of each year.

4. Service to contact in case of detected AIP errors or omissions

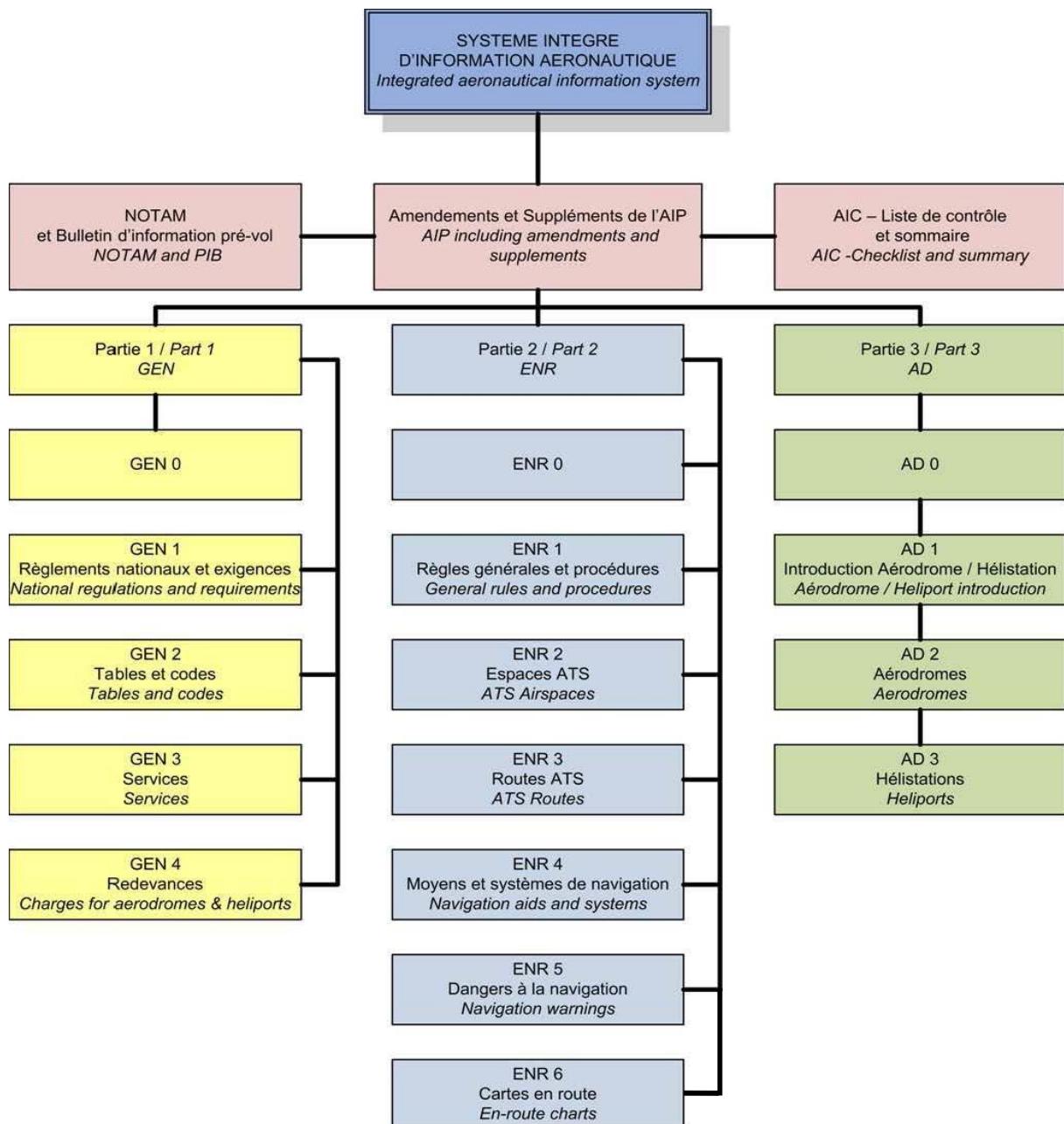
In the compilation of the AIP, care has been taken to ensure that the information contained therein is accurate and complete. Any errors and omissions which may nevertheless be detected, as well as any correspondence concerning the Integrated Aeronautical Information Package, should be referred

Direction de l'Aéroport de Djibouti/Ambouli

DTA, Service de l'Information Aéronautique

BP.204 Djibouti

République de Djibouti



Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 0.2 REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP

RECORD OF AIP AMENDMENTS

Amendement de l'AIP AIP amendment				Amendement de l'AIP AIRAC AIP AIRAC amendment			
Numéro / Année Nr / Year	Date de publication Publication date	Date d'entrée en vigueur Effective date	Inséré par Inserted by	Numéro / Année Nr / Year	Date de publication Publication date	Date d'entrée en vigueur Effective date	Inséré par Inserted by
				01/2015	08 JAN 15	NIL	NIL
				02/2015	05 FEB 15	NIL	NIL
				03/2015	05 MAR 15	05 MAR 15	
				13/2015	10 DEC 15	10 DEC 15	
				04/2016	31 MAR 16	31 MAR 16	
				05/2016	28 APR 16	28 APR 16	
				07/2016	23 JUN 16	23 JUN 16	
				06/2017	25 MAY 17	25 MAY 17	
				08/2017	20 JUL 17	20 JUL 17	
				10/2017	14 SEP 17	14 SEP 17	
				12/2017	09 NOV 17	09 NOV 17	
				11/2018	11 OCT 18	11 OCT 18	

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 0.3 REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP

RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

Numéro / Année Nr / Year	Objet Subject	Section de l'AIP Concernée AIP section affected	Période de validité Period of validity	Registre d'annulation Cancellation record
004 / A / 2016	Runway 27 overrun repair	AD2	APR 02 to JUN 11 2016	

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 0.4 LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE L'AIP

CHECKLIST OF AIP PAGES

PAGE	DATE	PAGE	DATE	PAGE	DATE
PART 1- GENERAL (GEN)		PART 2- EN ROUTE (ENR)		PART 3- AERODROME (AD)	
GEN 0		ENR 0		AD 0	
GEN 0.1-1	19 SEP 13	ENR 0.6-1	19 SEP 13	AD 0.6-1	19 SEP 13
GEN 0.1-2	19 SEP 13	ENR 0.6-2	19 SEP 13	AD 0.6-2	19 SEP 13
GEN 0.1-3	19 SEP 13			AD 0.6-3	19 SEP 13
GEN 0.1-4	19 SEP 13				
GEN 0.1-5	19 SEP 13				
GEN 0.2-1	11 OCT 18				
GEN 0.3-1	28 APR 16				
GEN 0.4-1	11 OCT 18				
GEN 0.4-2	11 OCT 18				
GEN 0.4-3	11 OCT 18				
GEN 0.5-1	19 SEP 13				
GEN 0.6-1	19 SEP 13				
GEN 0.6-2	19 SEP 13				
GEN 0.6-3	19 SEP 13				
GEN 0.6-4	19 SEP 13				
National regulation and requirements (GEN-1)		General rules and procedure (ENR-1)		Aerodromes – Introduction (AD-1)	
GEN 1.1-1	19 SEP 13	ENR 1.1-1	19 SEP 13	AD 1.1-1	19 SEP 13
GEN 1.1-2	19 SEP 13	ENR 1.1-2	19 SEP 13	AD 1.1-2	19 SEP 13
GEN 1.1-3	19 SEP 13	ENR 1.1-3	19 SEP 13	AD 1.1-3	19 SEP 13
GEN 1.2-1	19 SEP 13	ENR 1.2-1	19 SEP 13	AD 1.1-4	19 SEP 13
GEN 1.2-2	19 SEP 13	ENR 1.2-2	19 SEP 13	AD 1.2-1	19 SEP 13
GEN 1.2-3	19 SEP 13	ENR 1.2-3	19 SEP 13	AD 1.3-1	13 SEP 18
GEN 1.2-4	19 SEP 13	ENR 1.2-4	19 SEP 13	AD 1.4-1	19 SEP 13
GEN 1.3-1	19 SEP 13	ENR 1.2-5	19 SEP 13		
GEN 1.3-2	19 SEP 13	ENR 1.3-1	19 SEP 13		
GEN 1.4-1	19 SEP 13	ENR 1.3-2	19 SEP 13		
GEN 1.4-2	19 SEP 13	ENR 1.3-3	19 SEP 13		
GEN 1.4-3	19 SEP 13	ENR 1.4-1	19 SEP 13		
GEN 1.5-1	19 SEP 13	ENR 1.4-2	19 SEP 13		
GEN 1.5-2	19 SEP 13	ENR 1.4-3	19 SEP 13		
GEN 1.6-1	19 SEP 13	ENR 1.4-4	19 SEP 13		
GEN 1.7-1	19 SEP 13	ENR 1.5-1	19 SEP 13		
GEN 1.7-2	19 SEP 13	ENR 1.5-2	11 OCT 18		
GEN 1.7-3	19 SEP 13	ENR 1.5-3	19 SEP 13		
GEN 1.7-4	25 MAY 17	ENR 1.5-4	19 SEP 13		
		ENR 1.6-1	19 SEP 13		
		ENR 1.7-1	10 DEC 15		
		ENR 1.7-2	19 SEP 13		
		ENR 1.7-3	19 SEP 13		
		ENR 1.7-4	19 SEP 13		
		ENR 1.7-5	19 SEP 13		
		ENR 1.8-1	19 SEP 13		
		ENR 1.9-1	19 SEP 13		
		ENR 1.10-1	19 SEP 13		
		ENR 1.10-2	19 SEP 13		
		ENR 1.10-3	19 SEP 13		
		ENR 1.10-4	19 SEP 13		
		ENR 1.11-1	19 SEP 13		

PAGE	DATE	PAGE	DATE	PAGE	DATE
		ENR 1.12-1	19 SEP 13		
		ENR 1.12-2	19 SEP 13		
		ENR 1.12-3	19 SEP 13		
		ENR 1.12-4	19 SEP 13		
		ENR 1.12-5	19 SEP 13		
		ENR 1.12-6	19 SEP 13		
		ENR 1.12-7	19 SEP 13		
		ENR 1.13-1	19 SEP 13		
		ENR 1.13-2	19 SEP 13		
		ENR 1.14-1	19 SEP 13		
		ENR 1.14-2	19 SEP 13		
		ENR 1.14-3	19 SEP 13		
		ENR 1.14-4	19 SEP 13		
		ENR 1.14-5	19 SEP 13		
		ENR 1.14-6	19 SEP 13		
		ENR 1.14-7	19 SEP 13		
		ENR 1.14-8	19 SEP 13		
		ENR 1.14-9	19 SEP 13		
		ENR 1.14-10	19 SEP 13		
Tables and codes (GEN-2)		Air Traffic service Airspace (ENR-2)		Aerodromes (AD-2)	
GEN 2.1-1	19 SEP 13	ENR 2.1-1	19 SEP 13	AD 2 HDAM-1	11 OCT 18
GEN 2.1-2	19 SEP 13	ENR 2.1-2	19 SEP 13	AD 2 HDAM-2	25 MAY 17
GEN 2.1-3	11 OCT 18	ENR 2.2-1	19 SEP 13	AD 2 HDAM-3	19 SEP 13
GEN 2.2-1	19 SEP 13			AD 2 HDAM-4	25 MAY 17
GEN 2.2-2	23 JUN 16			AD 2 HDAM-5	25 MAY 17
GEN 2.2-3	23 JUN 16			AD 2 HDAM-6	19 SEP 13
GEN 2.2-4	23 JUN 16			AD 2 HDAM-7	11 OCT 18
GEN 2.2-5	23 JUN 16			AD 2 HDAM-8	11 OCT 18
GEN 2.2-6	23 JUN 16			AD 2 HDAM-9	11 OCT 18
GEN 2.2-7	23 JUN 16			AD 2 HDAM-10	11 OCT 18
GEN 2.3.1	19 SEP 13			AD 2 HDAM-11	19 SEP 13
GEN 2.3-2	19 SEP 13			AD 2 HDAM-12	11 OCT 18
GEN 2.3-3	09 NOV 17			AD 2 HDAM-13	11 OCT 18
GEN 2.3-4	19 SEP 13			AD 2 HDAM-14	11 OCT 18
GEN 2.3-5	14 SEP 17			AD 2 HDAM-15	11 OCT 18
GEN 2.3-6	19 SEP 13			AD 2 HDAM-16	10 DEC 15
GEN 2.3-7	23 JUN 16			AD 2 HDAM-17	11 OCT 18
GEN 2.3-8	19 SEP 13			AD 2 HDAM-18	19 SEP 13
GEN 2.3-9	09 NOV 17			AD 2 HDAM-19	19 SEP 13
GEN 2.3-10	09 NOV 17			AD 2 HDAM-20	19 SEP 13
GEN 2.3-11	19 SEP 13			AD 2 HDAM-21	31 MAR 16
GEN 2.3-12	31 MAR 16			AD 2 HDAM-22	31 MAR 16
GEN 2.3-13	19 SEP 13			AD 2 HDAM ADC 01	11 OCT 18
GEN 2.3-14	19 SEP 13			AD 2 HDAM APDC 01	11 OCT 18
GEN 2.3-15	19 SEP 13			AD 2 HDAM AOC 01	11 OCT 18
GEN 2.3-16	19 SEP 13			AD 2 HDAM ARC	11 OCT 18
GEN 2.3-17	19 SEP 13			AD 2 HDAM SID 1	11 OCT 18
GEN 2.4-1	09 NOV 17			AD 2 HDAM SID 1a	11 OCT 18
GEN 2.5-1	19 SEP 13			AD 2 HDAM SID 1b	11 OCT 18
GEN 2.6-1	19 SEP 13			AD 2 HDAM SID 2	11 OCT 18
GEN 2.6-2	19 SEP 13			AD 2 HDAM SID 2a	11 OCT 18
GEN 2.7-1	19 SEP 13			AD 2 HDAM STAR 1	11 OCT 18
GEN 2.7-2	19 SEP 13			AD 2 HDAM STAR 2	11 OCT 18
				AD 2 HDAM DATA	11 OCT 18
				AD 2 HDAM IAC 01	11 OCT 18
				AD 2 HDAM IAC 02	09 NOV 17
				AD 2 HDAM IACD 02a	09 NOV 17
				AD 2 HDAM IAC 03	09 NOV 17
				AD 2 HDAM IACD 03a	09 NOV 17
				AD 2 HDAM IAC 04	11 OCT 18
				AD 2 HDAM IAC 05	11 OCT 18
				AD 2 HDAM IAC 06	11 OCT 18
				AD 2 HDAM IAC 07	09 NOV 17
				AD 2 HDAM IACD 07a	14 SEP 17

PAGE	DATE	PAGE	DATE	PAGE	DATE
				AD 2 HDAM IAC 08	09 NOV 17
				AD 2 HDAM IACD 08a	14 SEP 17
				AD 2 HDAM IAC 09	11 OCT 18
				AD 2 HDAM IAC 10	11 OCT 18
				AD 2 HDAM APP 01	11 OCT 18
				AD 2 HDAM TXT 01	11 OCT 18
				AD 2 HDAM ATT 01	11 OCT 18
Services (GEN-3)		ATS Route (ENR-3)		Helistation (AD-3)	
GEN 3.1-1	19 SEP 13	ENR 3.1-1	23 JUN 16		
GEN 3.1-2	19 SEP 13	ENR 3.1-2	23 JUN 16		
GEN 3.1-3	19 SEP 13	ENR 3.1-3	23 JUN 16		
GEN 3.1-4	19 SEP 13	ENR 3.2-1	19 SEP 13		
GEN 3.1-5	19 SEP 13	ENR 3.3-1	19 SEP 13		
GEN 3.1-6	19 SEP 13	ENR 3.4-1	19 SEP 13		
GEN 3.1-7	11 OCT 18	ENR 3.5-1	19 SEP 13		
GEN 3.1-8	11 OCT 18	ENR 3.6-1	19 SEP 13		
GEN 3.2-1	19 SEP 13				
GEN 3.2-2	19 SEP 13				
GEN 3.2-3	19 SEP 13				
GEN 3.2-4	19 SEP 13				
GEN 3.2-5	11 OCT 18				
GEN 3.2-6	19 SEP 13				
GEN 3.3-1	19 SEP 13				
GEN 3.3-2	19 SEP 13				
GEN 3.3-3	19 SEP 13				
GEN 3.4-1	19 SEP 13				
GEN 3.4-2	19 SEP 13				
GEN 3.4-3	19 SEP 13				
GEN 3.4-4	19 SEP 13				
GEN 3.4-5	09 NOV 17				
GEN 3.5-1	19 SEP 13				
GEN 3.5-2	19 SEP 13				
GEN 3.5-3	19 SEP 13				
GEN 3.5-4	19 SEP 13				
GEN 3.6-1	19 SEP 13				
GEN 3.6-2	19 SEP 13				
GEN 3.6-3	19 SEP 13				
GEN 3.6-4	19 SEP 13				
Charges (GEN- 4)		Radio navigation Aids (ENR-4)			
GEN 4.1-1	25 MAY 17	ENR 4.1-1	11 OCT 18		
GEN 4.1-2	25 MAY 17	ENR 4.2-1	19 SEP 13		
GEN 4.1-3	25 MAY 17	ENR 4.3-1	19 SEP 13		
GEN 4.1-4	25 MAY 17	ENR 4.4-1	05 MAR 15		
GEN 4.2-1	19 SEP 13	ENR 4.5-1	19 SEP 13		
GEN 4.2-2	19 SEP 13				
		Navigation warnings (ENR-5)			
		ENR 5.1-1	19 SEP 13		
		ENR 5.1-2	19 SEP 13		
		ENR 5.2-1	19 SEP 13		
		ENR 5.3-1	19 SEP 13		
		ENR 5.4-1	29 MAY14		
		ENR 5.4-2	09 NOV 17		
		ENR 5.5-1	19 SEP 13		
		ENR 5.6-1	19 SEP 13		
		ENR 5.6-2	19 SEP 13		
		ENR 5.6-3	19 SEP 13		

ENR 5.6-4 19 SEP 13

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 0.5 LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP*LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP*

Pages AIP concernées <i>AIP pages affected</i>	Texte de l'amendement <i>Amendment text</i>	Amendement AIP No <i>AIP amendment Nr</i>

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1

TABLE OF CONTENTS TO PART 1

GEN 0	GEN 0
GEN 0.1 PREFACE – NON APPLICABLE	GEN 0.1 PREFACE – NOT APPLICABLE
GEN 0.2 REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP – NON APPLICABLE	GEN 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS – NOT APPLICABLE
GEN 0.3 REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP – NON APPLICABLE	GEN 0.3 RECORD OF AIP SUPPLEMENTS – NOT APPLICABLE
GEN 0.4 LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE L'AIP – NON APPLICABLE	GEN 0.4 CHECK LIST OF AIP PAGES – NOT APPLICABLE
GEN 0.5 LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP – NON APPLICABLE	GEN 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP – NOT APPLICABLE
GEN 0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1 – NON APPLICABLE	GEN 0.6 TABLE OF CONTENTS TO PART 1 – NOT APPLICABLE

SECTION	TITRE / TITLE	PAGE
GEN 1	RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS	GEN 1.1-1
GEN 1.1	Administrations désignées Designated authorities	GEN 1.1-1
GEN 1.2	Entrée, transit et sortie des aéronefs Entry, transit and departure of aircraft	GEN 1.2-1
GEN 1.3	Entrée, transit et sortie des passagers et membres d'équipage Entry, transit and departure of passengers and crew	GEN 1.3-1
GEN 1.4	Entrée, transit et sortie des marchandises Entry, transit and departure of cargo	GEN 1.4-1
GEN 1.5	Instruments de bord, équipements et documents de vol des aéronefs Aircraft instruments, equipment and flight documents	GEN 1.5-1
GEN 1.6	Résumé des règlements nationaux ainsi que des ententes et conventions internationales Summary of national regulations and international agreements / conventions	GEN 1.6-1
GEN 1.7	Différences par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI Differences from ICAO standards, recommended practices and procedures	GEN 1.7-1
GEN 2	TABLEAUX ET CODES TABLES AND CODES	GEN 2.1-1
GEN 2.1	Système de mesure, marques d'aéronef et jours fériés Measuring system, aircraft markings and public holidays	GEN 2.1-1

GEN 2.1. 1	Unités de mesure Units of measurement	GEN 2.1-1
GEN 2.1.2	Système de référence temporel Temporal reference system	GEN 2.1-2
GEN 2.1.3	Système de référence horizontal Horizontal reference datum	GEN 2.1-2
GEN 2.1.4	Système de référence vertical Vertical reference system	GEN 2.1-2
GEN 2.1.5	Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs <i>Aircraft nationality and registration marks</i>	GEN 2.1-2
GEN 2.1.6	Jours fériés <i>Public holidays</i>	GEN 2.1-3
GEN 2.2	Abréviations utilisées dans les publications AIS <i>Abbreviations used in AIS publications</i>	GEN 2.2-1
GEN 2.3	Signes conventionnels des cartes <i>Chart symbols</i>	GEN 2.3-1
GEN 2.4	Indicateurs d'emplacement <i>Location indicators</i>	GEN 2.4-1
GEN 2.5	Liste des aides de radionavigation <i>Liste des aides de radionavigation</i>	GEN 2.5-1
GEN 2.6	Tables de conversion <i>Conversion tables</i>	GEN 2.6-1
GEN 2.7	Tableau des heures de lever et de coucher du soleil <i>Sunrise / sunset tables</i>	GEN 2.7-1
GEN 3	SERVICES <i>SERVICES</i>	GEN 3.1-1
GEN 3.1	Service d'information aéronautique <i>Aeronautical information services</i>	GEN 3.1-1
GEN 3.1.1	Service compétent <i>Responsible service</i>	GEN 3.1-1
GEN 3.1.2	Zone pour laquelle le service est fourni <i>Area of responsibility</i>	GEN 3.1-2
GEN 3.1.3	Publications aéronautiques <i>Aeronautical publications</i>	GEN 3.1-2
GEN 3.1.4	Système AIRAC <i>AIRAC system</i>	GEN 3.1-7
GEN 3.1.5	Services d'information prévol sur aérodromes/hélistations <i>Pre-fight information service at aerodromes/heliports</i>	GEN 3.1-7
GEN 3.1.6	eTOD : Données électroniques de terrain et d'obstacles	GEN 3.1-7
GEN 3.2	Cartes aéronautiques <i>Aeronautical charts</i>	GEN 3.2-1
GEN 3.2.1	Service compétent <i>Responsible service</i>	GEN 3.2-1
GEN 3.2.2	Tenue des cartes <i>Maintenance of charts</i>	GEN 3.2-1

GEN 3.2.3	Modalités d'achat <i>Purchase arrangements</i>	GEN 3.2-1
GEN 3.2.4	Séries de cartes aéronautiques disponibles <i>Aeronautical chart series available</i>	GEN 3.2-2
GEN 3.2.5	Liste des cartes aéronautiques disponibles <i>List of aeronautical charts available</i>	GEN 3.2-5
GEN 3.2.6	Tableau d'assemblage de la carte aéronautique du monde – OACI au 1 : 1 000 000 <i>Index to the World Aeronautical Chart (WAC) – ICAO 1 : 1.000.000</i>	GEN 3.2-6
GEN 3.2.7	Cartes topographiques <i>Topographical charts</i>	GEN 3.2-6
GEN 3.2.8	Corrections des cartes qui ne figurent pas dans l'AIP <i>Corrections to charts not contained in the AIP</i>	GEN 3.2-6
GEN 3.3	Services de la circulation aérienne <i>Air traffic services</i>	GEN 3.3-1
GEN 3.3.1	Service compétent <i>Responsible service</i>	GEN 3.3-1
GEN 3.3.2	Zone pour laquelle le service est fourni <i>Area of responsibility</i>	GEN 3.3-1
GEN 3.3.3	Types de service <i>Types of service</i>	GEN 3.3-2
GEN 3.3.4	Coordination entre l'exploitant et les services ATS <i>Coordination between the operator and ATS</i>	GEN 3.3-2
GEN 3.3.5	Altitude minimale de vol <i>Minimum flight altitude</i>	GEN 3.3-2
GEN 3.3.6	Liste des adresses des organismes ATS <i>ATS units address list</i>	GEN 3.3-3
GEN 3.4	Services de télécommunication <i>Communication services</i>	GEN 3.4-1
GEN 3.4.1	Service compétent <i>Responsible service</i>	GEN 3.4-1
GEN 3.4.2	Zone pour laquelle le service est fourni <i>Area of responsibility</i>	GEN 3.4-1
GEN 3.4.2	Types de service <i>Types of service</i>	GEN 3.4-2
GEN 3.4.4	Exigences et conditions <i>Requirements and conditions</i>	GEN 3.4-3
GEN 3.4.5	Services fixes aéronautiques (SFA) <i>Aeronautical fixed services (AFS)</i>	GEN 3.4-4
GEN 3.5	Services météorologiques <i>Meteorological services</i>	GEN 3.5-1
GEN 3.5.1	Service compétent <i>Responsible service</i>	GEN 3.5-1
GEN 3.5.2	Zone pour laquelle le service est fourni <i>Area of responsibility</i>	GEN 3.5-1
GEN 3.5.3	Observations et messages d'observation météorologiques	GEN 3.5-2

	<i>Meteorological observations and reports</i>	
GEN 3.5.4	Types de service <i>Types of service</i>	GEN 3.5-2
GEN 3.5.5	Avis préalables exigés des exploitants <i>Notification required from operators</i>	GEN 3.5-3
GEN 3.5.6	Comptes-rendus d'aéronef <i>Aircraft reports</i>	GEN 3.5-3
GEN 3.5.7	Service VOLMET <i>VOLMET service</i>	GEN 3.5-4
GEN 3.5.8	Service SIGMET et AIRMET <i>SIGMET and AIRMET service</i>	GEN 3.5-4
GEN 3.5.9	Autres services météorologiques automatisés <i>Other automated meteorological services</i>	GEN 3.5-4
GEN 3.6	Recherche et sauvetage <i>Search and Rescue</i>	GEN 3.6-1
GEN 3.6.1	Service compétent <i>Responsible service</i>	GEN 3.6-1
GEN 3.6.2	Zone pour laquelle le service est fourni <i>Area of responsibility</i>	GEN 3.6-1
GEN 3.6.3	Types de service <i>Types of service</i>	GEN 3.6-2
GEN 3.6.4	Accords SAR <i>SAR agreements</i>	GEN 3.6-2
GEN 3.6.5	Conditions d'utilisation <i>Conditions of availability</i>	GEN 3.6-3
GEN 3.6.6	Procédures et signaux utilisés <i>Procedures and signals used</i>	GEN 3.6-3
GEN 4	REDEVANCES D'AERODROME/HELISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE <i>CHARGES FOR AERODROME/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES</i>	GEN 4.1-1
GEN 4.1	Redevances d'aérodrome/hélistation <i>Aerodrome/ heliport charges</i>	GEN 4.1-1
GEN 4.2	Redevances de route et de navigation aérienne <i>Air navigation service charges</i>	GEN 4.2-1

GEN 1 RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX*NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS***GEN 1.1 ADMINISTRATIONS DESIGNEES***DESIGNATED AUTHORITIES*

Les adresses des Administrations désignées en ce qui concerne la facilitation de la Navigation Aérienne Internationale sont les suivantes / *The addresses of the designated authorities concerned with facilitation of international air navigation are as follows*

1 Aviation Civile / Civil Aviation**Adresse postale**
Postal address

Office de l'Aviation Civile
Ministère de l'équipement et des Transports
BP/P.O.BOX 2609
République de Djibouti
Tel : (+253) 21 34 01 51
Fax : (+253) 21 34 01 69
SFA/AFS HDA : HDAHYAYX
Email : civilaviation@intnet.dj

2 Météorologie / Meteorology**Adresse postale**
Postal address

Division de la Météorologie
BP/P.O.BOX 204. Djibouti
République de Djibouti
Tel : (253) 21 34 05 05 / 21 34 01 01 Poste / Extension 183/184/185/186
Fax : (253) 21 34 07 23
SFA/AFS : HDAMYMYX
Email : meteodj@intnet.dj

3 Douane / Customs**Adresse postale**
Postal address

Direction de la contribution indirecte
Ministère de l'Economie et des Finances
BP/P.O.BOX 1918 Djibouti
République de Djibouti
Tel : (253) 21 32 5202
Fax : (253) 21 35 5982
Brigade de l'aéroport
Tel : (253) 21 34 1745
SFA/AFS : Néant / Nil

4 Contrôle des personnes / Immigration

Adresse postale
Postal address

Direction de la Force Nationale de Police
Ministère de l'Intérieur
BP/P.O.BOX 22 Djibouti
République de Djibouti
Tel : (253) 21 35 11 71
Fax : (253) 21 32 29 92
Bureau PIF Aéroport
Tel : 21 34 04 89 / 21 34 1522
SFA/AFS : Néant/Nil

5 Santé / Health

Adresse postale
Postal address

Direction des services de Santé
Ministère de la Santé Publique
BP/PO BOX 1974. Djibouti
République de Djibouti
Tel : (253) 21 35 19 31
Fax : (253) 21 35 63 00
SFA/AFS : Néant/Nil

6 Redevance de Route et d'Aérodromes / En-route and Aerodrome Charges

Adresse postale
Postal address

Direction Générale de l'AID
Agence Comptable
Tel : (253) 21 32 29 30 / 21 32 29 34
Fax : (253) 21 34 07 23
Contact : Mr. Liban Hassan
Email : Mahdi.Aden@aeroport-jib.aero
SFA/AFS : HDAMYDYYX

7 Quarantaine Agricole / Agricultural Quarantine

Adresse postale
Postal address

Direction de l'Agriculture et des Forêts
Ministère de l'Agriculture et de l'Elevage
BP/PO BOX 453 Djibouti
République de Djibouti
Tel : (253) 21 35 12 97
Fax : (253) 21 35 58 79
SFA/AFS : Néant/Nil

8 Enquête sur les accidents d'aéronef / Aircraft Accident Investigation

Néant / *Nil*

9 Service de l'information Aéronautique / Aeronautical Information Service

Adresse postale
Postal address

BP/PO BOX 204 Djibouti
République de Djibouti
Tel : (253) 21 34 16 46
SFA/AFS : HDAMYAYX

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 1.2 ENTRÉE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS**ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT****1 Généralités**

1.1. Les vols internationaux à destination, en partance ou en transit au-dessus du territoire de la République de Djibouti sont assujettis à la réglementation en vigueur en matière d'Aviation Civile.

Cette réglementation est pour l'essentiel conforme aux normes et pratiques recommandées énoncées dans l'Annexe 9 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

1.2. Un aéronef à destination ou en partance de la République de Djibouti effectuera son premier atterrissage ou son dernier décollage sur l'Aérodrome Internationale de Djibouti/Ambouli (voir AD 2. HDAM).

1.3. L'Aérodrome de Djibouti est l'aérodrome de dégagement des aérodromes d'ADEN (OYAA), d'ADDIS ABEBA (HAAB), d'ASMARA (HHAS), de DJEDDAH (OEJN), de NAIROBI (HKJK), de SANA'A (OYSN) et de MOGADISCIO (HCMM) conformément au plan AFI. Tout aéronef civil effectuant un vol à destination de ces derniers aérodromes peut, s'il est dérouté dans les conditions normales de circulation et de navigation aérienne, utiliser l'aérodrome de Djibouti sans préavis particulier.

2 Vols réguliers :**2.1. Survols ou escales techniques :**

2.1.1. Les aéronefs des pays signataires de l'Accord de Transit ou bénéficiant de droit équivalent en vertu d'un accord aérien bilatéral, peuvent survoler le Territoire Djiboutien et y effectuer des escales techniques dans les conditions prescrites dans les dits accords.

2.2. Escales commerciales

2.2.1. L'exploitation à des fins commerciales d'un service régulier doit être effectuée sous couvert :

- soit des dispositions contenues dans l'accord bilatéral de transport aérien conclu entre Djibouti et le pays dont relève la compagnie exploitante,
- soit d'une autorisation particulière du Ministère de l'Equipement et des Transports.

1 General

1.1. International flight into, from or over the territory of the Republic of Djibouti shall be subject to the valid regulations relating to Civil Aviation.

These regulations correspond in all essentials to the standards and recommended Practices contained in Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation.

1.2. Aircraft flying into or departing from Djibouti territory shall make their first landing at or final departure from Djibouti/Ambouli international airport (see AD 2. HDAM).

1.3. Djibouti airport is alternate for ADEN (OYAA), ADDIS-ABEBA (HAAB), ASMARA (HHAS), DJEDDAH (OEJN), NAIROBI (HKJK), SANA'A (OYSN) and MOGADISCIO (HCMM) airports, according to AFI air navigation plan. Civil aircraft flying towards these airports may, in case of diversion for normal air navigation reasons, use Djibouti airport as alternate without particular notice.

2 Scheduled flights:**2.1. Overflights and technical stops:**

2.1.1. Aircraft belonging to a State being a party of the international Air Services Transit Agreement or benefiting from a bilateral air agreement may overfly the Territory of Djibouti or make technical stops under provisions prescribed in these agreements.

2.2. Commercial stops

2.2.1. The operation of scheduled flight for commercial purpose must be done under cover of:

- either provisions contained in the air transport bilateral agreements concluded between Djibouti and the State to which the operating carrier belongs,
- or specific permissions granted by the Ministère de l'Equipement et des Transports.

Dans tous les cas, le programme d'exploitation doit être approuvé par l'Office de l'Aviation Civile (cf. adresse page GEN 1.1-1).

A cet effet, une demande d'autorisation accompagnée d'un programme détaillé doit être adressée au Ministère mentionné plus haut au moins 6 semaines avant le jour prévu pour le commencement des vols.

In either case the operation schedule must be approved by the Civil Aviation Office (cf. address page GEN 1.1-1).

For this purpose, an application for permission accompanied with detailed schedule must be transmitted to the Ministry mentioned hereinabove, at least 6 weeks before the beginning of flights.

2.2.2. Documents de bord nécessaires (arrivée et départ)

Aircraft documents required (arrival and departure)

Demandé par Required by	Déclaration générale General declaration	Manifeste de Passagers Passengers Manifest	Manifeste de Marchandise Cargo Manifest	Formulaires du Trafic Air Transport reporting format
Service de contributions Taxation service			1 (un) 1 (one)	
Service Sûreté Police service		1 (un) 1 (one)		
Service Santé Health service	1 (un) 1 (one)			
Service administration Administration service				3 (trois) 3 (three)

a) L'exemplaire de la déclaration générale que l'administration des douanes retourne dûment visé par ses soins constitue le titre de congé.

b) Si aucun passager n'embarque ou ne débarque et si aucun article n'est chargé ou déchargé, il n'y a pas lieu de présenter aux autorités mentionnées ci-dessus d'autres documents que les exemplaires de la déclaration.

a) One copy of the general declaration is endorsed and returned by customs signifying clearance.

b) If no passengers are embarking or disembarking and no articles are loaded or unloaded, no aircraft documents, except copies of the general declaration, need to be submitted to the above authorities.

3 Vols non réguliers**3.1. Généralités**

Tout survol du territoire de la République de Djibouti avec ou sans escales, doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable.

Tout aéronef doit obligatoirement établir un contact radio avec l'approche de Djibouti sur 121.10 ou avec la tour de Djibouti sur 122.10, quel que soit son niveau de vol, 10 minutes avant de pénétrer sur l'espace aérien de Djibouti.

3.2. Survols et escales techniques

Si un exploitant envisage d'effectuer des vols non réguliers qui l'amènent à transiter par le territoire de la République de Djibouti ou à y faire des escales non commerciales, il demandera à l'administration de l'Office de l'Aviation Civile l'autorisation de les faire, pas moins de 72 heures avant les vols prévus.

3.3. Escales commerciales

Si un exploitant envisage d'effectuer des vols non réguliers à destination de l'aéroport International de Djibouti afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, il demandera au Ministère des Transports l'autorisation de les faire, au moins 6 semaines avant la date prévue des vols. A titre exception, 10 jours avant la date du vol pour les pays suivants : la Somalie, le Yémen, l'Ethiopie, et l'Arabie Saoudite. L'accord doit être confirmé avant le vol. La demande devra comprendre les renseignements suivants, dans l'ordre indiqué ci-après :

- a) Nom de l'exploitant.
- b) Numéro du vol, type de l'aéronef et marques d'immatriculation.
- c) Date et heure d'arrivée et de départ de l'aéroport international de Djibouti/Ambouli.
- d) Lieu d'embarquement ou de débarquement à l'étranger, selon les cas, de passagers et/ou de marchandises.
- e) Objet du vol et nombre de passagers et / ou nature et quantité de marchandises.
- f) Nom, adresse et profession de l'affréteur, s'il y a lieu.
- g) Autorité responsable du paiement des redevances de navigation aérienne, d'atterrissement et de stationnement : avec adresse complète pour la facturation (adresse postale, Tel, Fax, adresse e-mail).

3.4. Documents exigés pour le congé d'un aéronef :

Mêmes exigences que pour les vols réguliers.

3 Non - scheduled flights**3.1. General**

The overflight of the Republic of Djibouti territory is subject to prior permission.

It is mandatory to establish contact with Djibouti APP. on 121.1 or Djibouti Tower on 122.1, at any altitude, 10 minutes prior to entering Djibouti airspace.

3.2. Overflying and technical stops

If an operator intends to carry out a non-scheduled flight for purpose of transiting or making technical stops at Republic of Djibouti territory, he shall apply to the Civil Aviation Office authority, for permission, no less than 72 hours in advance of the intended flight.

3.3. Commercial stops.

If an operator intends to perform non-scheduled flights in Djibouti International Airport for purpose of embarking or disembarking passengers, cargo or mail, he shall apply to the Ministry of Transport for permission at least six (6) weeks in advance of the intended date of operation. Exceptionally, ten days before the date of the flight, for the following countries: Somalia, Yemen, Ethiopia, and Saudi-Arabia.

Approval must be confirmed before flight. The application must include the following information in the order shown below :

- a) Name of operator.
- b) Call sign, type of aircraft and registration marks.
- c) Date and time of arrival and departure from Djibouti/Ambouli International Airport.
- d) Point of departure or destination as the case may be of passengers and/or cargo.
- e) Purpose of the flight, number of passengers and/or nature and amount of freight.
- f) Name, address and business of charterer, if any.
- g) Responsible authority for air navigation, landing, and parking charges: full billing address (postal address, Tel, Fax, and e-mail address).

3.4. Documentary requirements for clearance of aircraft:

Same requirements as for scheduled flights.

4 Vols privés

4.1. Préavis d'arrivée :

Tous les vols privés sont soumis aux conditions mentionnées ci-après :

Une demande d'autorisation préalable doit être adressée à l'OAC au moins **72 heures** avant la date prévue d'arrivée.

Envoi d'un plan de vol dans les délais réglementaires, même pour les vols VFR.

Contact radio établi avec la Tour de Contrôle au moins 10mn avant la TMA de Djibouti.

L'arrivée et le départ doivent être effectués sur l'aéroport international de Djibouti/Ambouli.

4.2. Documents exigés pour le congé d'un aéronef

Mêmes exigences que pour les vols réguliers (ci-dessus en 2.2.2)

5 Vols militaires et diplomatiques

Néant

4 Private flights

4.1. Advance notification of arrival

All private flights are subject to the requirements described hereafter:

An application of permission must be addressed to the OAC at least **72 hours** before the estimated time of arrival.

A flight plan must be filed, even for VFR flights and sent within required time.

Establish communication with the control tower at least 10 mn before entering DJIBOUTI TMA.

Arriving and departure must be carried out at Djibouti/Ambouli International Airport.

4.2. Documentary requirements for clearance of an aircraft

Same requirements as for scheduled flights (above in 2.2.2.).

5 Military and diplomatic flights

Nil

GEN 1.3 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE**ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW****1 Exigences de la douane**

1.1. Les bagages ou articles appartenant à des passagers ou à des membres d'équipage qui débarquent sont immédiatement dédouanés, à l'exception de ceux que les autorités douanières ont choisis d'inspecter. Hormis le cas des citoyens qui rentrent dans leur pays, ces bagages seront dédouanés sur la foi de déclarations verbales.

1.2. Aucune formalité douanière n'est normalement exigée au départ.

2 Exigences du contrôle des personnes

2.1. Aucun document ou visa n'est exigé des passagers à l'arrivée et au départ d'un vol direct ou assurant une correspondance avec un autre vol sur le même aéroport.

2.2. Tous les passagers étrangers arrivant en République de Djibouti avec l'intention d'y entrer doivent être en possession d'un passeport valide et d'un visa d'entrée ou de transit.

Les ressortissants de certains pays qui ont des relations particulières avec Djibouti peuvent obtenir un visa de court séjour à l'Aéroport de Djibouti.

Les passagers en visite temporaire peuvent obtenir un visa d'entrée de 3 jours à l'Aéroport de Djibouti à condition d'être titulaire d'un passeport valide, d'un billet de retour ou de continuation avec réservation ferme.

2.3. Tout passager étranger est soumis à un visa de sortie, si son visa d'entrée n'est plus valable, lors de son départ de Djibouti.

Le visa de sortie et la prolongation du visa de séjour peuvent être obtenus au département de la Police Nationale, en ville.

2.4. Tarif des visas

Charges perçues de visa d'entrée (aéroport de Djibouti) :

Visa de transit (3 jours)	10000 DJF
Visa de court séjour (1 mois)	15000 DJF
Charges perçues de visa de long séjour (Djibouti ville) :	

1 Customs requirements

1.1. Baggage or articles belonging to disembarking passengers or crew are immediately released except for those selected by the taxation authorities. Except for citizens who come back in their own country, only an oral declaration of contents is required.

1.2. No taxation formality is normally required on departure.

2 Immigration requirements

2.1. No documents or visas are required of passengers arriving and departing on direct flight or transferring to another flight, at the same airport.

2.2. All foreign passengers arriving in Republic of Djibouti intending to entry, must be in possession of a valid passport and an entry or transit visa.

Citizens of some states which have particular agreements with Djibouti can obtain a short stay visa at Djibouti Airport.

Temporary visitors can obtain three (3) days entry visa at Djibouti Airport, if they hold a valid passport, a return ticket or continuation with a firm booking.

2.3. All foreign passengers are required to an exit visa if their entry visa is no longer valid, when they leave Djibouti.

Exit visa and extension of stay can be obtained from the National Police Department, in the city.

2.4. Fees of visas

Fees levied for entry visa (Djibouti - Airport) :

Transit visa (3 days)	DJF 10000
Short-stay visa (1 month)	DJF 15000
Fees payable for long stay visa (Djibouti, Town):	

Visa de long séjour (1 an)	20000 DJF	Long-stay visa (1 year)	DJF 20000
----------------------------	------------------	-------------------------	------------------

2.5. Les cartes d'embarquements ou de débarquement modèles OACI sont exigées de la part de tous les passagers à l'arrivée et au départ à l'exception de ceux mentionnés en 2-1 ci-dessus.

2.6. Les membres d'équipage non immigrants peuvent obtenir à leur arrivée à l'aéroport de Djibouti un sauf-conduit valable pour 72 heures, sur présentation d'un passeport en cours de validité. Le même sauf-conduit en cours de validité est utilisable pour la sortie.

Note : L'importation, l'exportation ou la transaction des devises étrangères, en République de Djibouti est libre.

3 Exigences relatives à la santé publique

3.1. Les passagers ou l'équipage qui débarquent ne sont pas tenus de présenter un certificat de vaccination, à moins qu'ils ne soient en provenance directe d'une région infectée par le choléra, la fièvre jaune ou la variole.

3.2. Au départ, aucune formalité sanitaire n'est imposée.

2.5. ICAO model cards for embarking or disembarking are required from all passengers arriving or departing, with the exception of those mentioned in 2-1 above.

2.6. Non-immigrant crew can obtain at Djibouti airport a pass valuable for 72 hours if they hold a current valid passport. The same card pass can be used for departing.

Note: In Republic of Djibouti, the foreign currency import, export or transaction is free.

3 Public health requirements

3.1. Disembarking passengers and crew are not required to present any certificates of vaccination except when coming directly from an area infected with cholera, yellow fever or small pox.

3.2. For departure, no health formalities are required.

GEN 1.4 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES***ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO*****1 Exigences douanières relatives aux marchandises et aux autres articles**

1.1. Les marchandises qui entrent ou qui sortent du territoire doivent faire l'objet d'une déclaration déposée au service des contributions indirectes. A cette déclaration doivent être annexés les documents suivants :

- a) Une facture commerciale ;
- b) L'autorisation d'importation ;
- c) Le manifeste des marchandises.

1.2. Il est perçu sur toutes marchandises introduites dans le Territoire et destinées à y être consommées :

- a) Une taxe intérieure de consommation ;
- b) Des surtaxes sur certains produits tels que :
 - tabac ;
 - alcool ;
 - khat ;
 - produits pétroliers, etc...

1.3. Des formalités particulières sont exigées pour les articles suivants :

- prohibitions à titre relatif

- a) Marchandises en admission temporaire ;
- b) Stupéfiants et substances psychotropes (autorisation du Ministère de la Santé Publique - Inspection de la pharmacie) ;
- c) Médicaments (importations réservées aux pharmaciens locaux) ;
- d) Végétaux, semences, terres et leurs emballages (contrôle phytosanitaire par le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural et exigibilité à l'importation d'un certificat phytosanitaire du pays d'origine) ;
- e) Produits parasitaires réputés dangereux (autorisation du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural) ;
- f) Animaux vivants, produits et denrées d'origine animale ainsi que produits de la pêche (Autorisation du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural) ;
- g) Animaux sur pieds (exportations

1 Taxation requirements concerning cargo and other articles

1.1. Cargo entering or departing from the territory must be subject to a declaration filed through the taxation service. To this declaration the following documents must be joined:

- a) Commercial invoice;
- b) Import permit;
- c) Cargo manifest.

1.2. The following taxes are levied on all goods imported in the country and intended for consumption:

- a) An inside consumption tax;
- b) Surtaxes on some foods products such as:
 - tobacco;
 - alcohol;
 - khat;
 - oil products, etc...

1.3. Special formalities are required for the following Items:

- relative prohibitions

- a) Temporary entry goods;
- b) Drugs and psychotropic drugs (authorisation of the Public Health Ministry and the Inspection of Pharmacy);
- c) Medicine items (importations reserved to local chemists);
- d) Plants, seeds and their packing (fertilizers control by Agriculture Department and Rural Development. A fertilizer certificate is required for import and from origin country);
- e) Parasitic produces considered to be dangerous (authorisation of Agriculture Department and Rural Development);
- f) Living animals and produces of animal origin as well as fishing products (authorisation of Agriculture Department and Rural Development);
- g) Standing animals (exportations reserved to

réservées à des exportateurs agréés par le Ministère du Commerce) ;

- h) Khat (importations réservées à des importateurs de nationalité djiboutienne agréés par le Ministère du Commerce) ;
- i) Matériaux de construction (visa préalable du Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics) ;
- j) Armes, articles d'armement, munitions, matériels de guerre, équipement et d'une manière générale tous matériels ou produits à usage militaire ainsi que les armes de chasse et de défense (autorisation du Ministère de l'Intérieur) ;
- k) Matériels ressortant au monopole des postes et télécommunications (autorisation du Ministère chargé des Postes et Télécommunications).

- Prohibées à titre absolu

- a) les importations, exportations et transits de produits originaires ou en provenance d'Israël ;
- b) l'importation et la commercialisation de certains produits cosmétiques et d'hygiène corporelle ;
- c) L'importation de déchets ou résidus industriels toxiques, radioactifs ou polluants ;
- d) L'importation de toutes publications, de films sous forme de vidéocassette ou sous forme d'autres procédés, de disques, de photos ou d'enregistrements sonores à caractère pornographique.

1.4. Exportations

Les exportations ne sont pas soumises à des procédures particulières sauf à tenir compte des prohibitions à titre relatif ou absolu en vigueur.

1.5. Transbordement

Les marchandises en transbordement sont soumises au dépôt d'une déclaration modèle.

1.6. Exemptions

Certaines marchandises sont exonérées de toute taxation. Leur énumération est reprise au titre VIII du Code Générale des Impôts, 2ème partie, Fiscalité Indirecte.

exporters approved by Department of Trade);

- h) Khat (importations reserved only to Djiboutian importers approved by the Department of Trade);
- i) Building materials (previous visa of Building and Public Works Laboratory);
- j) Firearms, arming articles, munitions, war materials and products for military use as well as hunting and defence arms (authorisation of Home Office);
- k) Materials reserved to postal services monopoly (authorisation of Department in charge of Postal Services).

- Absolutely prohibited articles

- a) importations, exportations and transit of produces coming from Israel;
- b) importation and marketing of some cosmetic and hygienic produces;
- c) importation of toxic industrial, radioactive or polluting wastes;
- d) importation of all publication, videocassette films, or the same methods, records, photos or sound recording with a pornographic intended purpose.

1.4. Exportations

Exportations are not subject to special procedures but they must take in relative or absolute prohibition considerations.

1.5. Transhipment

Foods in transhipment are subject to a model notification registration.

1.6. Exemptions

Some foods are completely exempted from import duty. Their list is given again in the General Code of taxes, Title VIII, part 2, Indirect Fiscal.

2 Contrôle vétérinaire et phytosanitaire**2.1. Contrôle vétérinaire**

- a) Pour les animaux vivants, viande, charcutier et produits animaux, un certificat sanitaire d'origine est exigé à l'arrivée et donne lieu à la délivrance d'un certificat d'importation par la Direction de l'Elevage et des Pêches.
- b) Pour le transit, un certificat sanitaire d'origine doit accompagner les produits énumérés ci-dessus et un laissez-passer sanitaire est délivré par la Direction de l'Elevage et des Pêches.

2.2. Contrôle phytosanitaire

- a) Les végétaux ou emballages importés ou exportés sont dotés d'un certificat phytosanitaire garantissant leur qualité.
- b) Ce certificat est délivré par le Chef de la Section Protection des végétaux du Service de l'Agriculture et des Forêts. La délivrance du dit certificat peut donner lieu à la perception d'un droit de contrôle (expertise).

2 Agricultural quarantine requirements**2.1. Quarantine requirements**

- a) For living animals, meat, delicatessen and animal produces, an original quarantine requirement certificate is required at arrival and leads to an importation certificate given by the Breeding and Fishing Management.
- b) For transit, an original medical certificate is given by the Breeding and Fishing Management.

2.2. Agricultural requirement

- a) Imported or exported vegetables and their packing are endowed with an agricultural requirement certificate with a guarantee of quality.
- b) This certificate is delivered by the Responsible of Vegetal Protection Section of Agriculture and Forest Service. The delivery of that certificate can lead to the perception of a control right (expert).

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 1.5 INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENTS ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS

AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS

1 Généralités

Les avions de transport aérien commerciaux volant en République de Djibouti doivent être mis en œuvre conformément aux dispositions de l'Annexe 6 de l'OACI.

Exploitation technique des aéronefs 1ère partie – Aviation de transport commercial international – Avions, Chapitre 6 (équipements, instruments de bord et documents de vol des avions) et Chapitre 7 (Equipement de communications et de navigations de bord des avions)

2 Equipement spécial de bord

Néant

3 Equipement à prendre à bord pour tous les types de vol

L'équipement radioélectrique et de navigation suivant devra être emporté par tous les types de vol dans les limites de l'espace aérien djiboutien :

- a) capable de maintenir des communications bilatérales à tout moment de vol avec les stations aéronautiques appropriées.
- b) capable de permettre à l'aéronef de voler conformément :
 - à son plan de vol
 - et aux exigences des services de la Circulation Aérienne

4 Equipement à prendre à bord pour tous les vols intérieurs et pour certains autres vols

4.1. Pour tous les vols intérieurs et pour les vols d'aéronefs monomoteurs ou multimoteurs, quand ces derniers ne sont pas capables de maintenir l'altitude minimale de sécurité en cas de panne de moteur, l'équipement de secours suivant devra être emporté :

4.2. Matériel de signalisation

- a) Un émetteur de localisation d'urgence (ELT)
- b) Deux fusées pyrotechniques pour le jour et la nuit
- c) Un panneau de signalisation (1x1 m) d'une couleur réfléchissante

1 General

Commercial air transport aircraft operating in Republic of Djibouti must adhere to the provisions of ICAO Annex 6.

Operation of aircraft Part 1 – International Commercial Air Transport – Aeroplanes, Chapter 6 (Aeroplane instruments, equipment and flight documents) and Chapter 7 (Aeroplane communication and navigation equipment).

2 Special equipment to be carried

Nil

3 Equipment to be carried by all types of flight

Following radio and radionavigation equipment will be carried by all aircraft flying within Djibouti airspace:

- a) capability of maintaining two-way communications with the appropriate aeronautical radio stations at all time.
- b) capability of enabling the aircraft to flying in accordance with :
 - its flight plan
 - and requirement of the air Traffic Services

4 Equipment to be carried on all internal and on certain flights

4.1. On all internal flights and on flights with single-engine and multi-engined aircraft which are not capable of maintaining the prescribed minimum safe altitude in the event of engine failure, the following emergency equipment shall be carried:

4.2. Signalling equipment

- a) An emergency location transmitter (ELT)
- b) Two signal flares of the day and night type
- c) Signal sheet (1 x 1 m) in a reflecting colour

- d) Un miroir de signalisation
- e) Une lampe de poche électrique

4.3. Matériel de survie

- a) Un couteau
- b) 4 boîtes d'allumettes dans des contenants imperméables
- c) Une boussole
- d) Une pelote de ficelle

- d) Signal mirror
- e) An electric hand torch

4.3. Survival equipment

- a) A knife
- b) 4 boxes of matches in waterproof containers
- c) A compass
- d) A ball of string

**GEN 1.6 RESUME DES REGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET
CONVENTIONS INTERNATIONALES**

*SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS /
CONVENTIONS*

En cours / In process.

Pour plus d'information, veuillez contacter l'Office de l'Aviation Civile (voir détails dans la section GEN 1.1).
For more information, please contact the Civil Aviation Office (see details in section GEN 1.1).

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 1.7 DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDÉES ET PROCÉDURES DE L'OACI

DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

PANS-RAC, DOC 4444

- 1 - ANNEXE 1 : Licences du personnel**
(10eme édition de Juillet 2010) : Néant
- 2 - ANNEXE 2 : Règles de l'AIR**
(10ème édition de Juillet 2010)

Chap. 3 - (3.3.1.2. a) - Dépôt des plans de vol

Le dépôt d'un plan de vol est obligatoire pour tous les vols VFR effectués en dehors des limites de la CTR de Djibouti/Ambouli.

Chap.4 - (4.3) - Nuit aéronautique

A l'intérieur de la République de DJIBOUTI, la nuit aéronautique commence 15 minutes après le coucher du soleil et se termine 15 minutes avant le lever du soleil.

Chap.4 - (4.3) - VFR de nuit

Les vols VFR sont autorisés de nuit à l'intérieur de la CTR de DJIBOUTI/Ambouli, sous des conditions spécifiées (météorologie, équipement aéronef et qualifications d'équipage).

Chap.4 - (4.5) - Hauteur minimale de sécurité

- a) En dehors des besoins du décollage et de l'atterrissement, les aéronefs voleront à une hauteur d'au moins 150 mètres (500 pieds) au dessus du sol, de l'eau ou de tout obstacle fixe ou mobile, en quelque lieu qu'ils se trouvent.
 - b) Sauf autorisation des autorités compétentes, le survol de la ville de DJIBOUTI est interdit en dessous de 1000 mètres (3000 pieds MSL).
 - c) Sur le reste du territoire de la République de DJIBOUTI, le survol des agglomérations et des rassemblements de personnes en plein air est fixé à 300 mètres (1000 pieds MSL)
- Procédures pour les Services de Navigation Aérienne
 - Règles de l'air et services de la Circulation Aérienne

PANS-RAC, DOC 4444

- 1 - ANNEX 1: Personnel licensing**
(10th edition of July 2010): Nil

2 - ANNEX 2: Rules of the AIR
(10th edition of July 2010)

Chap. 3 - (3.3.1.2. a) - Flight plan file

The flight plan file is required for all VFR flights outside the DJIBOUTI/Ambouli CTR.

Chap.4 - (4.3) - Aeronautical Night

Inside the Republic of DJIBOUTI, aeronautical night starts 15 minutes after sunset and ends 15 minutes before sunrise.

Chap.4 - (4.3) - VFR at night

VFR flights are authorized at night within DJIBOUTI/Ambouli CTR, under specified conditions (meteorology, aircraft equipment and crew qualifications).

Chap.4 - (4.5) - Minimum security height

- a) Outside taking off and landing needs, aircraft will fly at least 150 metres (500ft) high above the ground, water or any fix or movable obstacle anywhere they could be.
- b) Except for responsible authorities permission, flying over DJIBOUTI town is forbidden under 1000 metres (3000 ft MSL).
- c) On the other parts of the Republic of DJIBOUTI territory, flying over the agglomerations and outdoor people meetings is fixed to 300metres (1000 ft MSL).

- Procedures For Air Navigation Services

- Rules of the air and air traffic services

(5e partie - § 16.) - Vols VFR spéciaux

Lorsque les conditions de la circulation aérienne le permettent, des vols en régime de VFR Spécial peuvent être autorisés à l'intérieur de la CTR de l'Aéroport de DJIBOUTI/Ambouli.

En l'absence de tout trafic IFR interférant avec ces vols, les autorisations resteront conformes avec les conditions météorologiques minimales applicables aux vols VFR en dehors de tout espace aérien contrôlé.

3 - ANNEXE 3 : Météorologie (6ème édition)

Chap.4 - (4-7)

Les observations de la portée visuelle de piste ne sont pas faites.

4 - ANNEXE 4 :

Cartes Aéronautiques (10ème édition) Néant

5 - ANNEXE 5 :

Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol

(4ème édition) : Néant

6 - ANNEXE 6 : Exploitation technique des aéronefs

1ère partie : 8ème édition (Aviation de transport commercial international - Avions)
Néant

2ème partie : 7ème édition (Aviation générale internationale – Avions) Néant

3ème partie : 6ème édition (vols internationaux d'hélicoptères) Néant

7 - ANNEXE 7 :

Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs.

(5ème édition) : Néant

8 - ANNEXE 8 :

Navigabilité d'aéronefs
(10ème édition) Néant

(5e partie - § 16.) - Special VFR flights

When air traffic conditions allow to, special VFR flights can be authorized inside DJIBOUTI/Ambouli airport CTR.

If any existing IFR traffic interferes with these flights, the authorizations will remain conformed with minimal meteorological conditions applying to VFR flights outside any controlled airspace.

3 - ANNEX 3: Meteorology (6th edition)

Chap.4 - (4-7)

Observations of RVR are not made.

4. ANNEX 4:

Aeronautical charts (10th edition) Nil

5. ANNEX 5:

Units of measurement to be used in the Air and ground operations

(4th edition): Nil

6 - ANNEX 6: Operation of aircraft

Party 1: 8th edition (International Commercial Air Transport- Aeroplanes) Nil.

Party 2: 7th edition (International General Aviation- Aeroplane) Nil.

Party 3: 6th edition (International Operations of Helicopters) Nil

7 - ANNEX 7:

Aircraft Nationality and Registration Marks

(5th edition): Nil

8 - ANNEX 8 :

Airworthiness of Aircraft
(10th edition) Nil

9 - ANNEXE 9 :

Facilitation (12^{ème} édition) Néant

10 - ANNEXE 10 :

Télécommunications Aéronautiques
(5e édition) Néant

Vol. I - 6^{ème} édition - aides radio à la navigation

Vol. II - 6^{ème} édition - procédures de
Télécommunication y compris celles qui ont
le caractère de procédures pour les services
de navigation aérienne

Vol. III - 2^{ème} édition - système de
Télécommunication

Partie 1 : système de communication de données
numériques

Partie2 : système de communications vocales

Vol. IV - 4^{ème} édition - systèmes radar de
surveillance et système anticollision

Vol. V - 2^{ème} édition - emploi du spectre de
radiofréquences aéronautiques

11 - ANNEXE 11 :

Services de la Circulation Aérienne
(13ème édition) : Néant

12 - ANNEXE 12 :

Recherches et Sauvetage
(8ème édition) : Néant

13 - ANNEXE 13 :

Enquêtes sur les accidents et incidents d'avions
(13ème édition) : Néant

14 - ANNEXE 14 :

Aérodromes :

Vol. I - 5^{ème} édition - Conception et
exploitation des aérodromes

Vol. II - 3^{ème} édition - Hélistations

15 - ANNEXE 15 :

Services d'Information Aéronautique
(12^{ème} édition) : Néant

16 - ANNEXE 16 :

Protection de l'environnement

Vol. I (5ème édition) - Bruit des aéronefs

Vol. II (3ème édition) - Emissions des moteurs
d'aviation

9 - ANNEX 9:

Facilitation (12 th edition) Nil

10 - ANNEX 10:

Aeronautical Telecommunications
(5th edition) Nil

Vol. I- 6th edition - Radio navigation aids

Vol. II - 6th edition - Communication procedures
including those with Pans status

Vol. III - 2nd edition - Communication system

Part 1: data communication system

Part 2: voice communication system

Vol. IV- 4th edition - Surveillance radar and
collision avoidance systems

Vol. V - 2nd edition - Aeronautical radio frequency
spectrum utilization

11 - ANNEX 11:

Air Traffic Services
(13th edition): Nil

12 - ANNEX 12:

Search and Rescue
(8th edition): Nil

13 - ANNEX 13:

Aircraft accident investigation
(13th edition): Nil

14 - ANNEX 14:

Aerodromes:

Vol. I (5th edition) aerodrome design and operations

Vol. II (3rd edition) Heliport

15 - ANNEX 15:

Aeronautical Information Services
(12th edition): Nil

16 - ANNEX 16:

Environmental Protection

Vol. I (5th edition) - Aircraft noise

Vol. II (3rd edition) - Aircraft engine emissions

17 - ANNEXE 17 :

Sûreté - Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite
(8ème édition) : Néant

17 - ANNEX 17 :

Security - Safeguarding International Civil Aviation against acts of unlawful interference
(8th edition): Nil

18 - ANNEXE 18 :

Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses
(3ème édition) : Néant

18 - ANNEX 18 :

The safe transport of dangerous goods by air
(3rd edition) :Nil

19 - ANNEXE 19 :

Gestion de la sécurité
(1ère édition) : Néant

19 - ANNEX 19 :

Safety Management
(1st edition) :Nil

GEN 2 TABLEAUX ET CODES

TABLES AND CODES

GEN 2.1 SYSTEME DE MESURE, MARQUES D'AREONEF, JOURS FERIES

MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, HOLIDAYS

1 Unités de mesure

La table d'unités de mesure utilisée dans la publication d'information aéronautique (AIP), dans les NOTAM et les circulaires d'information aéronautique est donnée ci-après :

1 Units of measurement

The table of dimensional units used in the case of AIP, NOTAM and AIC is given below:

Grandeurs à mesurer / for measurement of	Unités employées / Units used
Distances, généralement de plus de 2 milles marins, mesurées en navigation pour indiquer une position <i>Distance used in navigation, position reporting etc, generally in excess of 2 nautical miles</i>	Milles marins et dixièmes <i>Nautical Miles and tenths</i>
Distances, relativement courtes, comme celles qui se rapportent aux aérodromes (par exemple longueurs de piste) <i>Relatively short distances such as those relating to aerodromes (e.g. runway lengths)</i>	Mètres <i>Metres</i>
Altitude et hauteurs <i>Altitude, elevations and heights</i>	Pieds, Mètres <i>Feet, Metres</i>
Vitesses horizontales, notamment celle du vent <i>Horizontal speed including wind speed</i>	Noeuds <i>Knots</i>
Vitesses verticales <i>Vertical speed</i>	Pieds par minute <i>Feet per minute</i>
Direction du vent pour l'atterrissement et le décollage <i>Wind direction for landing and taking off</i>	Degrés magnétiques <i>Magnetic degrees</i>
Direction du vent, sauf pour l'atterrissement et le décollage <i>Wind direction except for landing and taking-off</i>	Degrés vrais <i>True degrees</i>
Visibilité (dont la portée visuelle de piste) <i>Visibility including runway visual range</i>	Kilomètres ou mètres <i>Kilometres or metres</i>
Calage altimétrique <i>Altimetric setting</i>	Hectopascal <i>Hectopascal</i>
Température <i>Temperature</i>	Degrés Celsius <i>Celsius degrees</i>
Masse <i>Weight</i>	Tonnes métriques ou kilogrammes <i>Metric tonnes or Kilogrammes</i>
Temps <i>Time</i>	Heures et minutes (le jour, qui a 24 heures, commence à minuit UTC) <i>Hours and minutes (beginning at midnight UTC)</i>

2 Système de référence temporel

Les services de la navigation aérienne et les publications diffusées par le service d'information aéronautique utilisent le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC). Pour indiquer l'heure arrondie à la minute la plus proche, par exemple 12 h 40 mn 35 s, on écrit 1241.

En République de Djibouti, l'heure locale est celle du temps universel coordonné (UTC) plus **3 heures**.

3 Système de référence horizontal

Le Système de référence horizontal utilisé à Djibouti est le système géodésique mondial 1984 (WGS-84).

Les coordonnées géographiques aéronautiques (pour indiquer latitude et longitude) sont exprimées selon le référentiel géodésique WGS-84.

La zone d'utilisation des coordonnées géographiques coïncide avec la zone dont le service d'information aéronautique est chargé. Il s'agit donc de tout le territoire de la République de Djibouti, ainsi que l'espace aérien qui s'élève au-dessus de l'étendue de haute mer que délimite la TMA de Djibouti, conformément à l'accord régional de navigation aérienne.

4 Système de référence vertical

En république de Djibouti, le niveau moyen de la mer (MSL) est utilisé comme système de référence vertical pour la navigation aérienne.

Le modèle gravitationnel de la terre (EGM-96) est utilisé comme le modèle gravitationnel mondial.

Un astérisque () servira à signaler les coordonnées géographiques transformées en coordonnées WGS-84 mais avec une précision qui, pour ce qui est de travaux d'origine, ne répond pas aux exigences de l'Annexe 11 de l'OACI, Chapitre 2, ni à celles de l'Annexe 14 Volumes I et II, Chapitre 2.*

5 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

La marque de nationalité des aéronefs de Djibouti est la **lettre J** suivie du **chiffre 2**.

2 Temporal reference system

Gregorian calendar and coordinated universal time (UTC) are used by air navigation services and in publications issued by the Aeronautical Information Service. Reporting of time is expressed to the nearest minute, e.g. 12:40:35 is reported as 1241.

Local time in Republic of Djibouti is UTC plus **3 hours**.

3 Horizontal reference system

The horizontal reference system used in Djibouti is the world geodetic system of 1984 (WGS-84)

The aeronautical geographical coordinates (indicating latitude and longitude) are expressed in terms of the WGS84 geodetic.

The area of application for published geographical coordinates coincides with the area of responsibility of the Aeronautical Information Service, i.e. the entire territory of the Republic of Djibouti as well as the airspace over the high seas encompassed by the Djibouti TMA in accordance with the regional agreement.

4 Vertical reference system

In the Republic of Djibouti, mean sea level (MSL) datum is used as the vertical reference system for air navigation

The Earth gravitational Model – 1996 (EGM-96) is used as the global gravity model.

An asterisk () will be used to identify those published geographical coordinates which have been transformed into WGS-84 coordinates but whose accuracy of original field work does not meet the requirements in ICAO Annex 11, Chapter 2 and those ICAO Annex 14, Volumes I and II, Chapter 2.*

5 Aircraft nationality and registration marks

The nationality mark of aircraft registered in Djibouti is the **letter J** followed by the **figure 2**.

La marque de nationalité est suivie d'un trait d'union suivi de la marque d'immatriculation composée de **3 lettres**.

Exemple : **J2-KBC**

The nationality is followed by a hyphen and a registration mark consisting of **three letters**.

Example: **J2-KBC**

6 Jours fériés / Publics holidays

**Les dates citées ci-après sont déclarées jours fériés pour l'année 2018 /
The following dates are notified as public holidays during 2018**

Tous les vendredis et samedis ALL FRIDAYS and SATURDAYS		
Date Date	Nom Name	Nombre de jours fériés Holidays number
1er Janvier 1 st January	Jour du nouvel an New year's day	1 jour 1 day
1 ^{er} Mai 1 st May	Fête du travail Labour day AI-ISRA'/AL-MI'RAJ Ascension	1 jour 1 day
15 et 16 Juin 15th and 16th June	Aid al Fitr End of Ramadan	2 jours 2 days
(*) 27 et 28 Juin (*) 27 th and 28 th June	Jour de l'Indépendance Independence day	2 jours 2 days
(*) 21 , 22 et 23 Août (*) 21 st , 22 nd and 23 rd August	Araft + Aid -Adha	3 jours 3 days
(*) 11 Septembre (*) 11 th September	Nouvel an musulman Muslim new year	1 jour 1 day
(*) 21 Novembre (*) 21 st November	Naissance du Prophète Mohammed Birthday of prophet Mohammed	1 jour 1 day

(*) Ces jours fériés (de l'Islam) qui dépendent de l'apparition de la lune, varient environ 10 jours par an. Autrement, une année HIJRI (islamique) est plus courte que l'année grégorienne d'environ 10 jours.

(*) These (Islamic) holidays which are dependent on moon sightings, will move forward by approximately 10 days per year. Otherwise, HIJRI (Islamic) year is approximately 10 days shorter than the Gregorian year.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 2.2 ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS

ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS

La présente liste regroupe l'ensemble des abréviations utilisées dans les publications d'information aéronautique de la République de DJIBOUTI, avec leurs définitions en français et en anglais.

This list contains all the abbreviations used in the aeronautical information publications of DJIBOUTI Republic, with their definition in French and in English.

A	Ambre	A	Amber
A/A	Radiocommunications Air/Air	A/A	Air-to-air radio communications
AAL	Au dessus du niveau de l'aérodrome	AAL	Above aerodrome level
ABM	Par le travers de	ABM	Abeam
ACB	Aéroclub	ACB	Flying club
ACFT	Aéronef	ACFT	Aircraft
ACN	Numéro de classification avion	ACN	Aircraft classification number
AD	Aérodrome	AD	Aerodrome
ADC	Carte d'aérodrome OACI	ADC	Aerodrome chart
Aé	Phare marin utilisable par les aéronefs	Aé	Marine light usable by aircrafts
AFI	Région AFRIQUE - OCEAN INDIEN	AFI	AFRICA - INDIAN OCEAN region
AFIL	Plan de vol déposé en vol	AFIL	Flight plan filed in the air
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome	AFIS	Aerodrome flight information service
A/G	Radiocommunications Air/Sol	A/G	Air-to-ground radio communications
AGA	Aérodromes et installations au sol	AGA	Aerodromes and ground aids
AGL	Au dessus du niveau du sol	AGL	Above ground level
AIC	Circulaire d'information aéronautique	AIC	Aeronautical information circular
AIP	Publication d'information aéronautique	AIP	Aeronautical information publication
AIRAC	Régulation et contrôle des renseignements aéronautiques	AIRAC	Aeronautical information regulation and Control
AIREP	Compte-rendu en vol	AIREP	Air-report
AIS	Service d'information aéronautique	AIS	Aeronautical information service
ALERFA	Phase d'alerte	ALERFA	Alert phase
ALT	Altitude	ALT	Altitude
ALTN	Dégagement (aérodrome de)	ALTN	Alternate (aerodrome)
AMSL	Au dessus du niveau moyen de la mer	AMSL	Above mean sea level
AOC	Carte d'obstacles d'aérodrome	AOC	Aerodrome obstruction chart
AP	Aéroport	AP	Airport
APCH	Approche	APCH	Approach
API	Approche interrompue	API	Missed approach
APP	Centre de contrôle d'approche	APP	Approach control office
APR	Avril	APR	April
APPR	Approche de précision	APPR	Precision approach
ARP	Point de référence aérodrome	ARP	Aerodrome reference point
ARR	Arrivée	ARR	Arrival
ASDA	Longueur utilisable pour l'accélération-arrêt	ASDA	Accelerate stop distance available
ASI	Aire à signaux	ASI	Signal area
ATC	Contrôle de la circulation aérienne	ATC	Air traffic control
ATIS	Service automatique d'information de région terminale	ATIS	Automatic terminal information service
ATS	Services de la circulation aérienne	ATS	Air traffic services
ATTN	Attention	ATTN	Attention
AUG	Août	AUG	August
AUX	Auxiliaire	AUX	Auxiliary
AVA	Administration de l'Aviation Civile	AVA	Civil aviation authority
AVGAS	Carburant d'Aviation	AVGAS	Aviation gasoline
AVT	Avitaillement	AVT	Refuelling
AVTUR*	Carburant turbine d'Aviation	AVTUR*	Aviation Turbine Fuel
AWY	Voie aérienne	AWY	Airway
AZM	Azimut	AZM	Azimuth

B	Bleu	B	Blue
BAR	Barrière d'arrêt	BAR Jet	Barrier
Baro VNAV	Système de navigation verticale barométrique	Baro VNAV	Barometric vertical navigation system
BDP	Bureau de piste	BDP	ATS reporting office
BI	Basse intensité lumineuse	BI	Light intensity low
BIA	Bureau d'information aéronautique	BIA	AIS office
BMJ	Bulletin de mise à jour	BMJ	Updating bulletin
BRG	Relèvement	BRG	Bearing
°C	Degré Celsius	°C	Degree Celsius
CAP	Circulation aérienne publique	CAP	Public air traffic
CAT	Catégorie	CAT	Category
CAVOK	Plafond et visibilité OK	CAVOK	Ceiling and visibility OK
CDT	Commandant	CDT	Officer in charge
CH	Canal (télécommunications)	CH	Channel (communications)
CIV	Civil	CIV	Civil
CLR	Clairance	CLR	Clearance
CM	Centimètre	CM	Centimetre
CNL	Annulé	CNL	Cancelled
COM	Télécommunications	COM	Communications
CTA	Région de contrôle	CTA	Control area
CTL	Contrôle	CTL	Control
CTR	Zone de contrôle	CTR	Control zone
CUST	Douane	CUST	Customs
CWY	Prolongement dégagé	CWY	Clearway
D...	Zone dangereuse	D...	Danger area
DCT	Direct	DCT	Direct
DEC	Décembre	DEC	December
DEC	Déclinaison	VAR	Magnetic variation
DEG	Degré	DEG	Degree
DEP	Départ ou message départ	DEP	Departure or departure message
DEST	Destination	DEST	Destination
DETRESFA	Phase de détresse	DETRESFA	Distress phase
DF	Direct jusqu'à un repère	DF	Direct to fix
DH	Hauteur de décision	DH	Decision height
DIST	Distance	DIST	Distance
DJF	Franc DJIBOUTI	DJF	DJIBOUTI Franc
DJI*	DJIBOUTI	DJI*	DJIBOUTI
DME	Dispositif de mesure de distance	DME	Distance measuring equipment
DOC	Document	DOC	Document
DTHR	Seuil décalé	DTHR	Displaced threshold
E	Est	E	East
EGM	Modèle gravitationnel de la terre	EGM	Earth gravitational model
EM	Emission	EM	Emission
EN	Anglais	EN	English
ENR	En route	ENR	En route
EQPT	Equipement	EQPT	Equipment
EST	Estimée	EST	Estimate
ETA	Heure d'arrivée prévue	ETA	Estimated time of arrival
ETD	Heure de départ prévue	ETD	Estimated time of departure
FAF	Repère d'approche finale	FAF	Final approach fix
FAL	Facilitation du transport international	FAL	Facilitation of international transport
FAP	Point d'approche finale	FAP	Final approach point
FATO	Air d'approche finale et décollage	FATO	Final approach and take-off. Area
FEB	Février	FEB	February
FIC	Centre d'information de vol	FIC	Flight information centre
FIR	Région d'information de vol	FIR	Flight information region
FIS	Service d'information de vol	FIS	Flight information service
FL	Niveau de vol	FL	Flight level
FLT	Vol	FLT	Flight

FPL	Message plan de vol déposé	FPL	<i>Filed flight plan message</i>
ft/min	Pieds par minute	ft/min	<i>Feet per minute</i>
FR	Français	FR	<i>French</i>
FREQ	Fréquence	FREQ	<i>Frequency</i>
FRI	Vendredi	FRI	<i>Friday</i>
ft	Pieds	ft	<i>Feet</i>
G	Vert	G	<i>Green</i>
g	Gramme	g	<i>Gram</i>
G/A	Radiocommunications air:sol	G/A	<i>Ground-to-air</i>
G/A/G	Radiocommunications sol/air et air/sol	G/A/G	<i>Ground-to-air and air-to-ground</i>
GEN	Généralités	GEN	<i>General</i>
GNSS	Système de navigation global par satellite	GNSS	<i>Global navigation system by satellite</i>
GP	Radiophare d'alignement de descente	GP	<i>Glide path</i>
h	Heure	h	<i>Hour</i>
H24	Service permanent de jour et de nuit	H24	<i>Continuous day and night service</i>
HAP	Heure d'approche prévue	EAT	<i>Expected approach time</i>
HAUT	Hauteur	HGT	<i>Height</i>
HBN	Phare de danger	HBN	<i>Hazard beacon</i>
HEL	Hélicoptère	HEL	<i>Helicopter</i>
HF	Haute fréquence (3 000 à 30 000 kHz)	HF	<i>High frequency (3 000 to 30 000 kHz)</i>
HI	Haute intensité	HI	<i>Light intensity high</i>
HJ	Horaire de jour	HJ	<i>Daytime</i>
hl	Hectolitre	hl	<i>Hectolitre</i>
HDLG	Attente	HDLG	<i>Holding</i>
HN	Horaire de nuit	HN	<i>During night</i>
hPa	Hectopascal	hPa	<i>Hectopascal</i>
HX	Pas d'heures précises de fonctionnement	HX	<i>No specific working hours</i>
Hz	Hertz	Hz	<i>Hertz</i>
IAF	Repère d'approche initiale	IAF	<i>Initial approach fix</i>
IAC	Carte d'approche ou d'atterrissement aux Instruments	IAC	<i>Instrument approach or landing chart</i>
IAS	Vitesse indiquée	IAS	<i>Indicated air-speed</i>
IBN	Phare d'identification	IBN	<i>Identification beacon</i>
IDENT/ID	Identification	IDENT/ID	<i>Identification</i>
IF	Repère d'approche intermédiaire	IF	<i>Intermediate approach fix</i>
IFR	Règles de vol aux instruments	IFR	<i>Instrument flight rules</i>
ILS	Système d'atterrissement aux instruments	ILS	<i>Instrument landing system</i>
IMC	Conditions météorologiques de vol aux Instruments	IMC	<i>Instrument meteorological conditions</i>
INCERFA	Phase d'incertitude	INCERFA	<i>Uncertainty phase</i>
INFO	Information	INFO	<i>Information</i>
INOP	Hors de fonctionnement	INOP	<i>Inoperative</i>
INS	Système de navigation par inertie	INS	<i>Inertial navigation system</i>
INT	Intersection	INT	<i>Intersection</i>
INTL	International	INTL	<i>International</i>
ISA	Atmosphère type internationale	ISA	<i>International standard atmosphere</i>
JAN	Janvier	JAN	<i>January</i>
JUL	Juillet	JUL	<i>July</i>
JUN	Juin	JUN	<i>June</i>
kg	Kilogramme	kg	<i>Kilogram</i>
kHz	Kilohertz	kHz	<i>Kilohertz</i>
km	Kilomètre	km	<i>Kilometre</i>
km/h	Kilomètre à l'heure	km/h	<i>Kilometres per hour</i>
KT	Noeud	KT	<i>Knot</i>
kW	Kilowatt	kW	<i>Kilowatt</i>

L	Radiobalise MF	L	Locator
L	Litre	L	Litre
LAT	Latitude	LAT	Latitude
LDA	Longueur disponible à l'atterrissement	LDA	Landing distance available
LDG	Atterrissage	LDG	Landing
LDI	Té	LDI	Landing direction indicator
LF	Basse fréquence (30 à 300 kHz)	LF	Low frequency (30 to 300 kHz)
LNAV	Navigation latérale	LNAV	Lateral navigation
LNAV VNAV	Minimum system baro VNAV	LNAV VNAV	Baro VNAV system minima
LOC	Radiophare d'alignement de piste	LOC	Localizer
LOC	Localement	LOC	Locally
LONG	Longitude	LONG	Longitude
m	Mètre	m	Metre
MAG	Magnétique	MAG	Magnetic
MAP	Cartes aéronautiques	MAP	Aeronautical maps and charts
MAPT	Point d'approche interrompue	MAPT	Missed approach point
MAR	Mars	MAR	March
MAX	Maximum	MAX	Maximum
MAY	Mai	MAY	May
MDH	Hauteur minimale de descente	MDH	Minimum descent height
MET	Météorologique	MET	Meteorological
METAR	Message d'observation météorologique	METAR	Aviation routine weather report
MF	Moyenne fréquence (300 à 3 000 kHz)	MF	Medium frequency (300 to 3 000 kHz)
MHz	Mégahertz	MHz	Megahertz
MIL	Militaire	MIL	Military
MIN	Minute	MIN	Minute
MNM	Minimum	MNM	Minimum
MON	Lundi	MON	Monday
MPa	Mégapascal	MPa	Megapascal
MPS	Mètres par seconde	M/S	Metres per second
MRP	Point de compte-rendu ATS-MET	MRP	ATS-MET reporting point
MSA	Altitude minimale de sécurité	MSA	Minimum safe altitude
MSG	Message	MSG	Message
MSL	Niveau moyen de la mer	MSL	Mean sea level
MVL	Manoeuvres à vue libres	MVL	Visual manoeuvring without prescribed track
N	Nord	N	North
NAV	Navigation	NAV	Navigation
NIL	Néant	NIL	None
NM	Mile marin	NM	Nautical mile
NOF	Bureau NOTAM international	NOF	International NOTAM office
NOSIG	Sans changement significatif	NOSIG	No significant change
NOTAM	Avis aux navigateurs aériens	NOTAM	Notice to airmen
NOV	Novembre	NOV	November
NR	Numéro	NR	Number
NXT	Suivant	NXT	Next
OACI	Organisation de l'aviation civile Internationale	OACI	International civil aviation organization
OBS	Observation	OBS	Observation
OBST	Obstacle	OBST	Obstacle
OCA	Altitude de franchissement d'obstacle	OCA	Obstacle clearance altitude
OCH	Hauteur de franchissement d'obstacle	OCH	Obstacle clearance height
OCT	Octobre	OCT	October
OMM	Organisation mondiale de la météorologie	WMO	World meteorological organization
OMS	Organisation mondiale de la santé	WHO	World health organization
OPS	Exploitation	OPS	Operations
O/R	Sur demande	O/R	On request
OR	Orange	OR	Orange
P...	Zone interdite	P...	Prohibited area
PA	Prolongement d'arrêt	SWY	Stopway

PANS	Procédures pour les services de la navigation aérienne	PANS	Procedures for air navigation services
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision	PAPI	<i>Precision approach path indicator</i>
PC	Poste de coordination	PC	<i>Coordination post</i>
PCN	Numéro de classification de chaussée	PCN	<i>Pavement classification number</i>
PD	Prolongement dégagé	CLW	<i>Clearway</i>
PLN	Plan de vol	PLN	<i>Flight plan</i>
PN	Préavis exigé	PN	<i>Prior notice required</i>
PPR	Autorisation préalable nécessaire	PPR	<i>Prior permission required</i>
PRKG	Aire de stationnement	PRKG	<i>Parking area</i>
PROC	Procédure	PROC	<i>Procedure</i>
PROV	Provisoirement	PROV	<i>Provisional</i>
PSGR	Passager	PSGR	<i>Passenger</i>
PSN	Position	PSN	<i>Position</i>
QD*	Quand	QD*	<i>When</i>
QDM	Cap magnétique	QDM	<i>Magnetic heading</i>
QDR	Relèvement magnétique	QDR	<i>Magnetic bearing</i>
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	QFE	<i>Atmospheric pressure at aerodrome elevation</i>
QFU	Direction magnétique de la piste	QFU	<i>Magnetic orientation of runway</i>
QNH	Calage altimétrique requis pour lire, une fois au sol, l'altitude de l'aérodrome	QNH	<i>Altimetre setting to obtain aerodrome elevation when on the ground</i>
R	Rouge	R	<i>Red</i>
R...	Zone réglementée	R...	<i>Restricted area</i>
RAC	Règles de l'air et services de la circulation aérienne	RAC	<i>Rules of the air and air traffic services</i>
RAG	Barrière d'arrêt	RAG	<i>Runway arrestation gear</i>
RB	Embarcation de sauvetage	RB	<i>Rescue boat</i>
RCC	Centre de coordination de sauvetage	RCC	<i>Rescue coordination centre</i>
RDH	Hauteur de point de repère pour ILS	RDH	<i>Reference datum height for ILS</i>
RDL	Radial	RDL	<i>Radial</i>
REF	Référence	REF	<i>Reference</i>
REG	Immatriculation	REG	<i>Registration</i>
REP	Point de compte-rendu	REP	<i>Reporting point</i>
REQ	Demandé	REQ	<i>Requested</i>
RM	Route magnétique	RM	<i>Magnetic track</i>
RMK	Remarque	RMK	<i>Remark</i>
RNAV	Remarque	RNAV	<i>Area navigation</i>
RSC	Centre secondaire de sauvetage	RSC	<i>Rescue sub-centre</i>
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques	RSFTA	<i>Aeronautical fixed telecommunication Network</i>
RTT	Radiotéléimprimeur	RTT	<i>Radioteletypewriter</i>
RV	Navire de sauvetage	RV	<i>Rescue vessel</i>
RVR	Portée visuelle de piste	RVR	<i>Runway visual range</i>
RWY	Piste	RWY	<i>Runway</i>
S	Sud	S	<i>South</i>
S	Supplétive	S	<i>Supplementary</i>
SAR	Recherches et sauvetage	SAR	<i>Search and rescue</i>
SAT	Samedi	SAT	<i>Saturday</i>
SDE	Seuil d'atterrissement décalé	SDE	<i>Landing displaced threshold</i>
sec	Seconde	sec	<i>Second</i>
SEP	Septembre	SEP	<i>September</i>
SFC	Surface (sol ou mer)	SFC	<i>Surface (ground or sea)</i>
SHF	Fréquence supérieure (3 000 à 30 000 MHz)	SHF	<i>Super high frequency (3 000 to 30 000 MHz)</i>
SIA	Service de l'information aéronautique	AIS	<i>Aeronautical information service</i>
SID	Départ normalisé aux instruments	SID	<i>Standard instrument departure</i>
SOL	Sol	GND	<i>Ground</i>
SR	Lever du soleil	SR	<i>Sunrise</i>

SRE	Radar de surveillance	SRE	Surveillance radar
SRR	Région de recherches et sauvetage	SRR	Search and rescue region
SS	Coucher du soleil	SS	Sunset
SSIS	Service de sécurité incendie et sauvetage	SSIS	Rescue and fire fighting service
SSR	Radar secondaire de surveillance	SSR	Secondary surveillance radar
STAR	Arrivée normalisée aux instruments	STAR	Standard instrument arrival
STN	Station	STN	Station
SUN	Dimanche	SUN	Sunday
SUP	Supérieur	SUP	Above
SUPPS	Procédures complémentaires régionales	SUPPS	Regional supplementary procedures
T	Tonne	T	Ton
T	Température	T	Temperature
TA	Altitude de transition	TA	Transition altitude
TACAN	Système de navigation aérienne tactique	TACAN	Tactical air navigation aid
TDZ	Zone de toucher des roues	TDZ	Touch down zone
TEL	Téléphone	TEL	Telephone
TEMPO	Temporairement	TEMPO	Temporary
TFC	Trafic	TFC	Traffic
THR	Seuil	THR	Threshold
THU	Jeudi	THU	Thursday
TIL	Jusqu'à	TIL	Until
TKOF	Décollage	TKOF	Take-off
TL	Niveau de transition	TL	Transition level
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol	TLOF	Touch down and lift-off area
TMA	Région terminale de contrôle	TMA	Terminal control area
TODA	Longueur utilisable au décollage	TODA	Take-off distance available
TORA	Longueur de roulement utilisable au décollage	TORA	Take-off run distance available
TP	Point de virage	TP	Turning point
TUE	Mardi	TUE	Tuesday
TURB	Turbulence	TURB	Turbulence
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome	TWR	Aerodrome control tower
TWY	Voie de circulation	TWY	Taxiway
TXT	Texte	TXT	Text
TYP	Type d'aéronef	TYP	Type of aircraft
UHF	Ultra haute fréquence (300 à 3 000 MHz)	UHF	Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz)
UIR	Région supérieure d'information de vol	UIR	Upper flight information region
UIT	Union internationale des	ITU	International telecommunication union
UNL	Illimité	UNL	Unlimited
U/S	Hors-service	U/S	Unserviceable
UTC	Temps universel coordonné	UTC	Universel time coordinated
VAC	Carte d'approche ou d'atterrissement à vue	VAC	Visual approach or landing chart
VAR	Déclinaison magnétique	VAR	Magnetic variation
VDF	Station radiogoniométrique VHF	VDF	VHF direction finding station
VFR	Règles de vol à vue	VFR	Visual flight rules
VH	Visibilité horizontale	VH	Horizontal visibility
VHF	Très haute fréquence (30 à 300 MHz)	VHF	Very high frequency (30 to 300 MHz)
VI	Vitesse indiquée	IAS	Indicated air speed
VIBAL	Visibilité balise	VIBAL	Runway-marker visibility
VIC	Véhicule d'intervention courante (SSIS)	VIC	Common intervention vehicle
VIM	Véhicule d'intervention massive (SSIS)	VIM	Massive intervention vehicle
VIP	Personnalité importante	VIP	Very important person
VIS	Visibilité	VIS	Visibility
VLF	Très basse fréquence (3 à 30 KHz)	VLF	Very low frequency (3 to 30 KHz)
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue	VMC	Visual meteorological conditions
VOLMET	Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol	VOLMET	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	Radiophare omnidirectionnel VHF	VOR	VHF omnidirectional radio range
VP	Vitesse propre	TAS	True air speed
VPA	Angle de trajectoire verticale	VPA	Vertical path angle

VPT	Manoeuvres à vue imposées	VPT	<i>Visual manoeuvring with Prescribed Track</i>
VRB	Variable	VRB	<i>Variable</i>
VRSI	Vedette rapide de secours incendie	VRSI	<i>Fast fire-emergency boat</i>
VS	Vitesse sol	GS	<i>Ground speed</i>
VSP	Vitesse verticale	VSP	<i>Vertical speed</i>
VV	Visibilité verticale	VV	<i>Vertical visibility</i>
W	Blanc	W	<i>White</i>
W	Ouest	W	<i>West</i>
W	Watt	W	<i>Watt</i>
WDI	Indicateur de direction du vent	WDI	<i>Wind direction indicator</i>
WED	Mercredi	WED	<i>Wednesday</i>
WIP	Travaux en cours	WIP	<i>Works in progress</i>
WPT	Point de cheminement	WPT	<i>Way-point</i>
WRNG	Avertissement	WRNG	<i>Warning</i>
Y	Jaune	Y	<i>Yellow</i>
ZP	Altitude pression	ZP	<i>Pressure altitude</i>

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

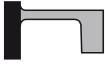
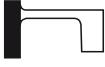
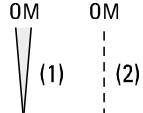
GEN 2.3 SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES / CHART SYMBOLS

TABLEAUX DES SIGNES CONVENTIONNELS POUR LES CARTES IAC
AERODROME, APPROCHE, APPROCHE EN « manoeuvres à vue imposées (VPT) »

SYMBOLS FOR IAC CHARTS

AERODROME, APPROACH, APPROACH FOR « CIRCLINGS »

ESPACES AERIENS / AIRSPACE		APP et AD APCH and AD
ESPACE REGLEMENTÉ RESTRICTED AIRSPACE	Réglémenté (R) <i>Restricted airspace (R)</i>	
	Interdit (P) <i>Prohibited (P)</i>	
	Dangereux (D) <i>Dangerous (D)</i>	
ESPACE CONTROLE CONTROLLED AIRSPACE	TMA, CTR et CTA de classe A, B, C, D, E	
	Limite de FIR <i>FIR boundary</i>	
ALTITUDE MINIMALE de ZONE		
AERODROMES / AERODROMES	APPROCHE APPROACH	AERODROME AERODROME
POINT DE REFERENCE (ARP) AERODROME REFERENCE POINT (ARP)	NIL	
PISTE RUNWAY	(1)	
Rêtue (DTHR : seuil d'atterrissement décalé) <i>Paved (DTHR : landing displaced threshold)</i>		
Non revêtue (seuil d'atterrissement décalé) <i>Unpaved (landing displaced threshold)</i>	NIL	
Prolongement d'arrêt (PA) <i>Stopway (SWY)</i>	NIL	
Prolongement dégagé (PD) <i>Clearway (CWY)</i>	NIL	
(1)Localisation de l'AD faisant l'objet de la carte. <i>Localization of the AD, described on the chart.</i>		

	APPROCHE APPROACH	AERODROME AERODROME
INFRASTRUCTURES <i>GROUND FACILITIES</i>		
Voie de circulation revêtue <i>Paved taxiway</i>	NIL	
Voie de circulation non revêtue <i>Unpaved taxiway</i>	NIL	
Route interne à l'AD <i>Aerodrome service road</i>	NIL	
Bâtiment (2) <i>Building</i>	NIL	
Aire de stationnement <i>Parking</i>	NIL	
Clôture <i>Fence</i>	NIL	
Aire de posé « hélico » <i>Helicopter landing area</i>	NIL	
BALISAGE ET AIDES A L'ATTERRISSAGE <i>MARKING, LIGHTING AND LANDING FACILITIES</i>		
Marque blanche, cornière <i>White mark, corner</i>	NIL	
Manche à vent <i>Wind direction indicator</i>	NIL	
Manche à vent éclairée <i>Lighted wind direction indicator</i>	NIL	
Indicateur de direction d'atterrissement <i>Landing direction indicator</i>	NIL	
Indicateur de direction d'atterrissement éclairé <i>Lighted landing direction indicator</i>	NIL	
Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS/PAPI) Visual approach slope indicator system	NIL	
Feu à éclat <i>Flashing light</i>	NIL	
Radiobornes en éventail (vue en plan) <i>Fan marker beacons</i>		
Radioborne non implanté (vue en plan) <i>No located marker beacon (plane view)</i>		NIL
Radioborne (1) implanté (2) non implanté (vue de profil) <i>Marker beacon (1) located (2) no located (profile view)</i>		NIL
Transmissomètre,Diffusomètre <i>Transmissometer,Diffusometer</i>	NIL	
Rampe d'approche <i>Approach lights</i>	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 revêtue
Paved runway

Plus de 1000m
More than 1000m

Moins de 1000m
Less than 1000m

Piste non revêtue
Unpaved runway

A usage restreint (symbole noir) et réservé aux administrations de l'Etat (**symbole rouge**)
Approved for restricted use (black symbol) and reserved for French state aircraft (**red symbol**)

Piste revêtue
Paved runway

Plus de 1000m
More than 1000m

Moins de 1000m
Less than 1000m

Piste non revêtue
Unpaved runway

Hélistation
Heliport

Terrain fermé / *Airfield closed*

APPROCHE APPROACH	AERODROME AERODROME
	NIL

**OBSTACLES (AD ou hors AD) /
OBSTRUCTIONS (On or outside AD)**

APP et AD
APCH and AD

Obstacle, groupe d'obstacles
Obstruction, obstructions group

▲ ▲

Obstacle, groupe d'obstacles balisés de jour
Obstruction, marked obstructions group

▲ ▲

Obstacle, groupe d'obstacles balisés de nuit
Obstruction, lighted obstructions group

★ ★

Obstacle, groupe d'obstacles balisés de jour et de nuit
Obstruction, lighted and marked obstructions group

★ ★

Obstacle élevé (300 pieds et plus) balisé de jour
Marked high obstruction (300 feet and more)

Obstacle élevé (300 pieds et plus) balisé de jour et de nuit
Marked and lighted high obstruction (300 feet and more)

Antenne (LOC, GP, VDF) constituant un obstacle
Antenna (LOC, GP, VDF) constituting an obstruction (1)

Antenne (LOC, GP, VDF) balisée de nuit et constituant un obstacle
Lighted antenna (LLZ, GP, VDF) constituting an obstruction

Feu d'obstacle
Obstruction light

△ ★

Altitude (AMSL) du sommet de l'obstacle (en pieds)
Elevation (AMSL) on top (in feet)

90

Hauteur (AAL) (en pieds)
Height (AAL) (in feet)

(20)

Ligne de transport de force
Prominent transmission line

— — — — —

Feu aéronautique
Aeronautical light

★ ["Q" (8.5 s)]

Bouée, bouée éclairée (HBN)
Buoy, lighted buoy (HBN)

□ ★

- (1) Les autres moyens radio constituant un obstacle à proximité des pistes (VOR, DME, ILS, NDB) sont cotés (altitude AMSL du sommet de l'antenne et hauteur AAL totale de l'obstacle)
Other radioaids that constitute an obstruction nearby the runways (VOR, DME, ILS, NDB) are mentioned (with altitude AMSL on top and height AAL)

TRAJECTOIRES / TRACKS

- (1) Circuit d'attente
Holding pattern
- (2) Route
Route
- (3) Route d'arrivée spécifiée
Specified arrival route
- (4) Approche interrompue
Missed approach
- (5) Axe de piste, pour les approches finales non dans l'axe
RWY axis, for the approaches out of axis
- (6) Point caractéristique d'une trajectoire
Characteristic point of a track

**MANOEUVRE A VUE IMPOSEE (VPT)
VISUAL PRESCRIBED TRACKS (VPT)**

- (7) Circuits différents suivant CAT d'aéronefs
Separate circuits for different ACFT CAT

Indication du hors champs de la carte
Informations out of chart

Croix de Malte Repère au FAF
Malta cross Final Approach Fix mark

NAVIGATION / NAVIGATION

MOYENS DE RADIONAVIGATION
RADIO NAVIGATION AIDS

NDB



VOR



DME



VOR et DME co-implantés
VOR and DME collocated



TACAN



POINTS DE COMPTE RENDU
REPORTING POINTS
Obligatoire / *Compulsory*

▲ POMEg

Sur demande / *On request*

△ POMEg

APPROCHE APPROACH	AERODROME AERODROME
	NIL
	NIL
	NIL
	NIL
APP et AD APP and AD	

WAY POINTS (1)
WAY POINTS

A survoler
Fly over

Avec anticipation de virage
Fly by

(1) Ces deux symboles peuvent se superposer à d'autres signes de moyen radio

These two symbols may be surimposed to other radio aid symbol

APP et AD
APP and AD



TOPOGRAPHIE / TOPOGRAPHY

Autoroute et voie de type autoroutier, barrière de péage
Motorway and road with motorway characteristic, toll gate

Route large (3 voies et plus)
Wide (3 lanes and more)

Autre route importante
Other mayor road

Route étroite
Narrow road

Voie ferrée à une voie
Single track railway

Voie ferrée à deux voies
Double track railway

Plan d'eau
Stretch of water

Fleuve ou rivière
River

Canal
Canal

Barrage
Dam

Récif ou écueil
Reef or ledge

Marécage
Swamp

Sable humide
Wet sand

Marais salant
Salted swamp

Falaise, escarpement rocheux ou levée de terre
Cliff, rock escarpment or embankment

Point coté (en pieds)
Spot elevation (in feet)

APP et AD
APP and AD



Agglomération
Built-up area

Teintes isohypses
Isohypses tints

Limite de terrain
Airfield boundary

Limite d'Etat
State boundary

Bâtiments repères isolés (1)
Reference isolated buildings

Bâtiment important
Large building

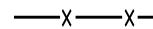
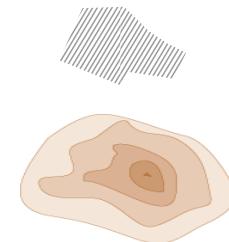
Mosquée
Mosque

Ruines
Ruins

Réservoir : hydrocarbure, eau
Tank: oil, water

- (1) Autres que ceux constituant des obstacles à la navigation aérienne.
Other than those constitute obstructions to air navigation.

APPROCHE – VPT
APPROACH – CIRCLINGS



VPT

VISUAL PRESCRIBED TRACKS



TABLEAUX DES SIGNES CONVENTIONNELS POUR LES CARTES VAC

Symbols for VAC charts

ESPACES AERIENS ET ACTIVITES PARTICULIERES (1)
AIRSPACE AND PARTICULAR ACTIVITIES (1)

ZONES A STATUT PARTICULIER / PARTICULAR AIRSPACE

Zone réglementée (R) ou réglementée temporaire (ZRT)
Restricted area (R) or temporary restricted (ZRT)

APP et ATT
APCH and LDG



Zone interdite (P) / ZIT
Prohibited area (P) / ZIT



Zone dangereuse (D)
Dangerous area (D)



Activités parachutisme, montgolfière, voltige, planeur
Parachuting, ballooning, aerobic, gliding activities



Activités treuillées
Winched activities

CABLE

Secteur de travail hélico
Area reserved for helicopters



ESPACE CONTROLE / CONTROLLED AIRSPACE:

CTR de classe A



CTR de classe B, C, D



TMA de classe A



TMA de classe B, C, D



TMA de classe E



Classe d'espace aérien contrôlé constante pendant les heures d'activité
Controlled airspace whose class remains constant during operating hours

A B C D E

Classe d'espace aérien la plus restrictive pendant les heures d'activité
The most restrictive class of airspace during operating hours

A B C D E

APP et ATT APCH and LDG		
	FIR	
Limite de FIR / FIR boundary		
Limite de SIV / SIV boundary		
Limite de secteur de communication Communication sector boundary		
Installation portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude Site with special marking of prohibited low overflying		
Zone d'habitation dont le survol doit être évité Built up area, the overflying of which must be avoided		
(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 (whichever is higher) is shown.		
	APPROCHE APPROACH	ATTERRISSAGE LANDING
AERODROMES / AERODROMES		
POINT DE REFERENCE (ARP) AERODROME REFERENCE POINT (ARP)	NIL	
PISTE / RUNWAY :		
Revêtue (DTHR : seuil d'atterrissement décalé) Paved (DTHR : landing displaced threshold)		
Non revêtue (seuil d'atterrissement décalé) Unpaved (landing displaced threshold)		
Points d'arrêts, Intermédiaire Holding points, Intermediate	NIL	
Axe de piste Runway axis		
Prolongement d'arrêt (PA) Stopway (SWY)	NIL	
Prolongement dégagé (PD) Clearway (CWY)	NIL	
QFU préférentiel Preferred QFU	NIL	
Point chaud Hot spot		

CLASSEMENT DES AD, (autres que celui faisant l'objet de la carte)
AD CLASSIFICATION, (other than the AD described on the chart)

Ouvert à la CAP / *Open to public air traffic*

Piste revêtue / *Paved runway*

Plus de 1000 m / *More than 1000 m*

**APPROCHE
APPROACH**

**ATTERRISSAGE
LANDING**



NIL



NIL

Piste non revêtue / *Unpaved runway*



NIL



NIL

A usage restreint / *Approved for restricted use*

Piste revêtue / *Paved runway*



NIL



NIL

Piste non revêtue / *Unpaved runway*



NIL



(H)

Hélistation ou FATO (ATT) / *Heliport or FATO (ATT)*



Hélistation / *Heliport*



(H)

Terrain fermé / *Airfield closed*



(X)

Réserve aux administrations de l'état / *Reserved for state aircraft*

Piste revêtue / *Paved runway*



NIL



NIL

Moins de 1000 m / *Less than 1000 m*



NIL

Piste non revêtue / *Unpaved runway*



NIL

Hélistation / *Heliport*



NIL

Hélistation hospitalière / *Hospital heliport*



NIL

CIRCUIT "EN VOL" / AERODROME CIRCUIT

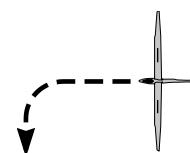
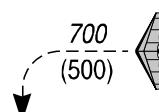
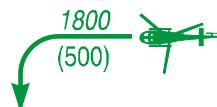
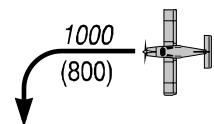
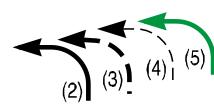
Représentation des circuits
Circuits design

Spécialisation des circuits
et altitude (hauteur ASFC)
*Circuit specialization and
altitude (height ASFC)*

Avion
Plane
Hélicoptère
Helicopter
ULM
ULM
Planeur
Glider

Circuit particulier
Specific circuit

Trajectoire de départ
Departure trajectory

ATTERRISSAGE
LANDING

— ACFT MIL —



-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.

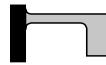
Altitudes and heights are indicated for all the circuits except for gliders circuits.

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

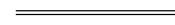
INFRASTRUCTURES / GROUND FACILITIES

Voie de circulation revêtue
Paved taxiway

ATTERRISSAGE
LANDING



Voie de circulation non revêtue
Unpaved taxiway



Voie de circulation en translation pour hélicoptères
Air taxiway for helicopter



Route interne à l'AD
Aerodrome service road



Bâtiment
Building



Aire de stationnement
Apron



Clôture
Fence



Aire de poser « hélico »
Helicopter landing area



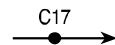
Aire de poser « hélico » Hors Service
Helicopter landing area Out of Order



Point d'arrêt, intermédiaire
Holding point, intermediate



Poste INS
INS stand



BALISAGE ET AIDE A L'ATTERRISSAGE
MARKING, LIGHTING AND LANDING FACILITIES

Manche à aire
Wind direction indicator



Manche à air éclairée
Lighted wind direction indicator



Cible para
Parachute jumping target



Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS/PAPI)
Visual approach slope indicator system



Feu à éclat
Flashing light



Rampe d'approche
Approach line



OBSTACLES / OBSTRUCTIONS

Ligne électrique
Prominent transmission line

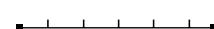
APP et ATT
APCH and LDG



Câble suspendu
Suspended cable



Remontée mécanique
Chair lift or cable car



Obstacles remarquables ou supérieurs à 150 ft /
Significant obstructions or higher than 150 ft

Arbre, grue
Tree, crane



Bâtiment
Building



Cheminée d'usine, clocher
Factory chimney, belfry



Château d'eau, phare
Water tower, beacon



Pylône, antenne
Pylon, aerial



Eolienne, groupe d'éoliennes
Windmotor, group of windmotors



Réservoir, silo à grains
Reservoir, grain silo



Tour métallique ou derrick, pont suspendu important
Metal tower or derrick, important hanging bridge



Feu d'obstacle
Obstruction light

△

Altitude (AMSL) du sommet de l'obstacle (en pieds)
Elevation (AMSL) on top of obstruction (in feet)

90

Autres obstacles / Other obstruction

Antenne, autre petit obstacle
Antenna, other small obstruction



Antenne éclairée, autre petit obstacle éclair
Lighted antenna, other lighted small obstruction



NAVIGATION / NAVIGATION

**MOYENS DE RADIONAVIGATION
RADIO NAVIGATION AIDS**

Signe général d'installation radio électrique
Basic radio air symbol

NDB



VOR



DME



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

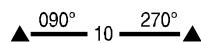


TACAN

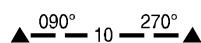


ITINERAIRE VFR / VFR ROUTE

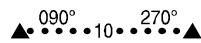
Obligatoire (avec contact radio)
Compulsory (with radio contact)



Obligatoire (sans contact radio)
Compulsory (without radio contact)

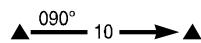


Recommandé
Recommended

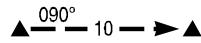


Itinéraire à sens unique / *One way route*

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



**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

OBOCK
185° 25 NM

Obstacle 656
117° 15 NM

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)

TOPOGRAPHIE / TOPOGRAPHY

Autoroute et voie de type autoroutier
Motorway and road with motorway characteristic

Barrière de péage
Toll gate

Aire de service ou de repos
Service or rest area

Autoroute en construction *Motorway under construction*

Route large (3 voies et plus)
Wide (3 lanes and more)

Autre route importante
Other mayor road

Route étroite
Narrow road

Voie ferrée à une voie
Single track railway

Voie ferrée à deux voies *Double track railway*

Agglomération (habitat dense)
Built-up area

Village

Agglomération (habitat dispersé) *Built-up area (scattered)*

APP et ATT
APCH and LDG

(D) DTI 113.9
269° 4.6 NM

 F.é.R. (60 s) 2388
087° 17 NM

"Q" (8.5 s)

2

七

APPROCHE APPROACH	ATTERRISSAGE LANDING
NIL	
NIL	
OBOCK	NIL
NIL	

	APPROCHE APPROACH	ATTERRISSEMENT LANDING
Bâtiments repères isolés (6) <i>Reference isolated buildings</i>		
Bâtimenit important <i>Large building</i>	NIL	
Mosquée <i>Mosque</i>		
Château <i>Castle</i>		
Ruines <i>Ruins</i>		
Réervoir: hydrocarbure, eau <i>Reservoir: oil, water</i>		
Serres <i>Greenhouses</i>		

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

	APP et ATT APCH and LDG
Plan d'eau <i>Strech 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>	
Point coté (en pieds) <i>Spot elevation (in feet)</i>	• 355

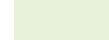
Point coté le plus élevé (en pieds)
Highest spot elevation (in feet)

[607]

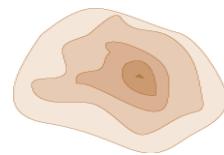
Limite d'état
State boundary



Forêt, bois
Forest, wood



Teintes isohypes
Isohypse tints



Parc ou réserve naturelle
Park or nature reserve



Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 2.4 INDICATEURS D'EMPLACEMENT*LOCATION INDICATORS*

Seuls les indicateurs d'emplacement marqués d'un astérisque (*) peuvent être utilisés dans la composition de l'adresse d'un message SFA.

Only the location indicators marked with an asterisk () can be used in the address component of AFS messages*

Emplacement / Location	Indicateur / Indicator
ALI SABIEH	HDAS
AMBOULI	HDAM*
CHABELLEY (MIL)	HDCH
TADJOURAH	HDTJ

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 2.5 LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION*LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS*

Indicatif <i>ID</i>	Nom de la station <i>Name of facility</i>	Installation <i>Facility</i>	Objet <i>Purpose</i>
ABI	TACAN ABI	TACAN	AE
DJ	ILS DJ	ILS	A
DTI	VOR/DME DJIBOUTI DTI	VOR/DME	AE

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 2.6 TABLES DE CONVERSION

CONVERSION TABLES

NM to / en KM 1 NM=1.852 KM		KM en / to NM 1 KM=0.54 NM		FT en / to M 1 FT = 0.3048 M		M en / to FT 1 M = 3.281 FT	
NM	KM	KM	NM	FT	M	M	FT
0.1	0.185	0.1	0,05	1	0,305	1	3,28
0.2	0.370	0.2	0,11	2	0,610	2	6,56
0.3	0.556	0.3	0,16	3	0,914	3	9,84
0.4	0.741	0.4	0,22	4	1,219	4	13,12
0.5	0.926	0.5	0,27	5	1,524	5	16,40
0.6	1.111	0.6	0,32	6	1,829	6	19,69
0.7	1.196	0.7	0,38	7	2,134	7	22,97
0.8	1.482	0.8	0,43	8	2,438	8	26,25
0.9	1.665	0.9	0,49	9	2,743	9	29,53
1	1.852	1	0,54	10	3,048	10	32,81
2	3.704	2	1,08	20	6,096	20	65,62
3	5.556	3	1,62	30	9,144	30	98,43
4	7.408	4	2,16	40	12,192	40	131,23
5	9.260	5	2,70	50	15,240	50	164,04
6	11.112	6	3,24	60	18,288	60	196,85
7	12.964	7	3,78	70	21,336	70	229,66
8	14.816	8	4,32	80	24,384	80	262,47
9	16.668	9	4,86	90	27,432	90	295,28
10	18.520	10	5,40	100	30,480	100	328,08
20	37.040	20	10,80	200	60,960	200	656,17
30	55.560	30	16,20	300	91,440	300	984,25
40	74.080	40	21,60	400	121,920	400	1312,34
50	92.600	50	27,00	500	152,400	500	1640,42
60	111.120	60	32,40	600	182,880	600	1 968,50
70	129.640	70	37,80	700	213,360	700	2 296,59
80	148.160	80	43,20	800	243,840	800	2 624,67
90	166.680	90	48,60	900	274,320	900	2 962,76
100	185.200	100	54,00	1000	304,800	1000	3 280,84
200	370.400	200	107,99	2000	609,600	2000	6 561,68
300	555.600	300	161,90	3000	914,400	3000	9 842,52
400	740.800	400	215,98	4000	1219,200	4000	13 123,36
500	926.000	500	269,98	5000	1 524,000	5000	16 404,20
				6000	1 828,800		
				7000	2 133,600		
				8000	2 438,400		
				9000	2 743,200		
				10000	3 048,000		

Des minutes décimales d'arc en secondes d'arc / *from decimal minutes of an arc to second of an arc*

MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC
0.01	0.6	0.26	15.6	0.51	30.6	0.76	45.6
0.02	1.2	0.27	16.2	0.52	31.2	0.77	46.2
0.03	1.8	0.28	16.8	0.53	31.8	0.78	46.8
0.04	2.4	0.29	17.4	0.54	32.4	0.79	47.4
0.05	3.0	0.30	18.0	0.55	33.0	0.80	48.0
0.06	3.6	0.30	18.6	0.56	33.6	0.81	48.6
0.07	4.2	0.32	19.2	0.57	34.2	0.82	49.2
0.08	4.8	0.33	19.8	0.58	34.8	0.83	4.8
0.09	3.4	0.34	20.4	0.59	35.4	0.84	50.4
0.10	6.0	0.35	21.0	0.60	36.0	0.85	51.0
0.11	6.6	0.36	21.6	0.61	36.6	0.86	51.6
0.12	7.2	0.37	22.2	0.62	37.2	0.87	52.2
0.13	7.8	0.38	22.8	0.63	37.8	0.88	52.8
0.14	8.4	0.39	23.4	0.64	38.4	0.89	53.4
0.15	9.0	0.40	24.0	0.65	39.0	0.90	54.0
0.16	9.6	0.41	24.6	0.66	39.6	0.91	54.6
0.17	10.2	0.42	25.2	0.67	40.2	0.92	55.2
0.18	10.8	0.43	25.8	0.68	40.8	0.93	55.8
0.19	11.4	0.44	26.4	0.69	41.4	0.94	56.4
0.20	12.0	0.45	27.0	0.70	42.0	0.95	57.0
0.21	12.6	0.46	27.6	0.71	42.6	0.96	57.6
0.22	13.2	0.47	28.2	0.72	43.2	0.97	58.2
0.23	13.8	0.48	28.8	0.73	43.8	0.98	58.8
0.24	14.4	0.49	29.4	0.74	44.4	099	59.4
0.25	15.0	0.50	30.0	0.75	45.0		

Des secondes d'arc en minutes décimales d'arc / *From second of an arc to decimal minutes of an arc*

SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN
1	0.02	16	0.27	31	0.52	46	0.77
2	0.03	17	0.28	32	0.53	47	0.78
3	0.05	18	0.29	33	0.55	48	0.80
4	0.07	19	0.30	34	0.57	49	0.82
5	0.08	20	0.32	35	0.58	50	0.83
6	0.10	21	0.33	36	0.60	51	0.85
7	0.12	22	0.35	37	0.62	52	0.87
8	0.13	23	0.37	38	0.63	53	0.88
9	0.15	24	0.38	39	0.65	54	0.90
10	0.17	25	0.40	40	0.67	55	0.92
11	0.18	26	0.42	41	0.68	56	0.93
12	0.20	27	0.45	42	0.70	57	0.95
13	0.22	28	0.47	43	0.72	58	0.97
14	0.23	29	0.48	44	0.73	59	0.98
15	0.25	30	0.50	45	0.75		

GEN 2.7 TABLEAUX DES HEURES DE LEVER ET DE COUCHER DU SOLEIL**SUNRISE / SUNSET TABLES****1 Généralités**

Les tableaux indiquent en UTC les heures de début du crépuscule civil du matin (twil from), du lever du soleil (SR), du coucher du soleil (SS) et de la fin du crépuscule civil du soir (twil to) pour la période des années 2009-2015

1 General

The times in the table are given in UTC for the beginning of the civil morning twilight (twil from), sunrise (SR), Sunset (SS) and end of civil evening twilight (twil to) for the years from 2009 up to 2015.

2 Liste alphabétique*Alphabetical index*

Lieu / Location	Page	Lieu / Location	Page
DJIBOUTI/AMBOULI/ INTERNATIONAL	GEN.2.7.1		

3 Tableau des heures de lever et de coucher du soleil
Sunrise - Sunset Tables

Aéroport international de Djibouti / Djibouti international airport

HDMA 11°32'50,39" N

043°09'33,07" E

Mois jours	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Mois Jours	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	Mois Jours	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
JAN 1	0304	0328	1455	1519	MAI 1	0227	0250	1520	1543	SEPT 3	0235	0258	1517	1540
<i>JAN 6</i>	0304	0328	1455	1519	<i>MAY 6</i>	0227	0250	1520	1543	<i>SEPT 8</i>	0235	0258	1517	1540
11	0308	0328	1502	1519	11	0227	0250	1520	1543	13	0235	0258	1517	1540
17	0308	0332	1502	1519	16	0222	0246	1522	1546	18	0236	0258	1507	1529
21	0308	0332	1502	1519	21	0222	0246	1522	1546	23	0236	0258	1507	1529
26	0308	0332	1502	1519	26	0222	0246	1522	1546	28	0236	0258	1507	1529
31	0308	0332	1502	1519	31	0222	0246	1522	1546					
FEV 5	0310	0333	1509	1532	JUIN 5	0221	0245	1526	1550	OCT 3	0235	0257	1457	1519
<i>FEB 10</i>	0310	0333	1509	1532	<i>JUNE 10</i>	0221	0245	1526	1550	<i>OCT 8</i>	0235	0257	1457	1519
15	0306	0329	1514	1537	15	0221	0245	1531	1555	13	0235	0257	1457	1519
20	0306	0329	1514	1537	20	0221	0245	1531	1555	18	0236	0258	1457	1510
25	0306	0329	1514	1537	25	0221	0245	1531	1555	23	0236	0258	1457	1510
25	0306	0329	1514	1537	30	0221	0245	1531	1555	28	0236	0258	1457	1510
MARS 2	0302	0325	1516	1539	JUIL 5	0225	0249	1533	1557	NOV 2	0238	0301	1441	1504
<i>MARCH 7</i>	0302	0325	1516	1539	<i>JUL 10</i>	0225	0249	1533	1557	<i>NOV 7</i>	0238	0301	1441	1504
12	0302	0325	1516	1539	15	0225	0249	1537	1558	12	0238	0301	1441	1504
17	0254	0316	1457	1519	20	0225	0249	1537	1558	17	0241	0305	1439	1503
22	0254	0316	1457	1519	25	0225	0249	1537	1558	22	0241	0305	1439	1503
27	0254	0316	1457	1519	30	0225	0249	1537	1558	27	0241	0305	1439	1503
AVRIL 1	0233	0306	1518	1541	AOUT 4	0234	0237	1531	1554	DEC 2	0248	0312	1441	1505
<i>APRIL 6</i>	0233	0306	1518	1541	<i>AUG 9</i>	0234	0237	1531	1554	<i>DEC 7</i>	0248	0312	1441	1505
11	0233	0306	1518	1541	15	0234	0237	1531	1554	12	0248	0312	1441	1505
16	0237	0257	1519	1542	20	0235	0258	1526	1549	17	0257	0321	1444	1508
21	0237	0257	1519	1542	25	0235	0258	1526	1549	19	0257	0321	1444	1508
28	0237	0257	1519	1542	30	0235	0258	1526	1549	22	0257	0321	1444	1508
										27	0257	0321	1444	1508

GEN 3 SERVICES**SERVICES****GEN 3.1 SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE (SIA)****AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE (AIS)****1 Service compétent**

1.1 Le service d'information aéronautique qui relève de la Division de la circulation aérienne sous la responsabilité de l'autorité de l'aéroport de Djibouti, assure la diffusion des informations nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale et nationale dans les conditions précisées ci-après en GEN 3.1.2. Le service est assuré H24.

Siège du SIA :

Service d'information aéronautique
Division du trafic aérien
Aéroport de Djibouti/Ambouli
BP 204 Djibouti
Téléphone : (253) 21 34 16 46
ou 21 34 01 01 Poste/172
Telefax : (253)21 34 07 23
AFTN : HDAMYNYX

Bureau Notam international (NOF)

Le Bureau Notam international d'Addis-Abeba assure la diffusion des NOTAMS de Class 1 intéressant la République de Djibouti.

Bureau NOTAM Internationale Addis-Abeba
B.P. 978 ADDIS-ABEBA

Téléphone : (251) -1-180458/61 02 77 poste / 280
Telefax : (251) -1-612 533 AFTN : HAABYNYX

Le service est assuré conformément aux dispositions de l'annexe 15 de l'OACI -Service d'Information Aéronautique

1. Responsible service

1.1 The Aeronautical information service, which forms part of the ATS Division of the Directorate of Djibouti Airport, ensures the flow of information necessary for the safety, regularity and efficiency of international and national air navigation within area of its responsibility as indicated under GEN3.1.2 below. The service is provided H24.

AIS headquarters:

Aeronautical Information Service
Air Traffic Division
Djibouti/Ambouli Airport
PO BOX 204 Djibouti
Telephone: (253) 21 34 16 46
or 21 34 01 01/ Ext/172
Telefax: (253) 21 34 07 23
AFTN: HDAMYNYX

International NOTAM office (NOF)

The ADDIS ABEBA international office ensures the dissemination of the Republic of Djibouti Class 1 NOTAM.

Addis-Abeba International NOTAM Office PO
BOX 978 ADDIS-ABEBA

Téléphone: (251) -1-180458/61 02 77 Ext / 280
Telefax: (251) -1-612 533 AFTN: HAABYNYX

The service is provided in accordance with the provisions contained in ICAO Annex 15 - Aeronautical Information Service.

2 Zone pour laquelle le service est fourni

Le service d'information aéronautique est chargé de la collecte et, de la diffusion de l'information sur tout le territoire de la République de Djibouti et pour l'espace aérien s'élevant au-dessus de la haute mer dans les limites de la TMA de Djibouti.

3 Publications aéronautiques

3.1 L'information aéronautique est fournie dans le cadre du système intégré d'information aéronautique qui se compose des éléments suivants :

- Publication d'information aéronautique (AIP) ;
- Service des amendements d'AIP (AMDT d'AIP) ;
- Supplément d'AIP (SUP d'AIP) ;
- NOTAM et bulletins d'information prévol (PIB)
- Circulaires d'information aéronautique (AIC) ;
- Listes récapitulatives et résumés.

Les NOTAM et les listes récapitulatives mensuelles qui s'y rapportent sont diffusés par le service fixe aéronautique (SFA) tandis que les PIB se trouvent dans les bureaux AIS des aérodromes. Tous les autres éléments de l'ensemble sont acheminés par la poste.

3.2 Publication d'information aéronautique (AIP)

L'AIP, document aéronautique de base, vise principalement à répondre aux exigences internationales en fait d'échange d'informations aéronautiques permanentes et de modifications temporaires de longue durée, informations et modifications dont la diffusion est indispensable à la navigation aérienne.

L'AIP de Djibouti est publiée en un seul volume.

L'AIP se présente en feuilles volantes avec un texte bilingue (français et anglais) pour les besoins internationaux et nationaux de l'aviation commerciale ou privée.

3.3 Service des amendements aux AIP (AMDT d'AIP)

Les amendements des AIP se présentent sous forme de feuilles de remplacement. Il existe deux sortes d'AMDT d'AIP:

2. Area of responsibility

The Aeronautical Information Service is responsible for the collection and dissemination of information for the entire territory of Republic of Djibouti and for the airspace over the high sea encompassed by the Djibouti TMA.

3. Aeronautical publications

3.1 The Aeronautical Information is provided in the form of the integrated Aeronautical Information package consisting of the following elements:

- Aeronautical Information Publication (AIP);
- Amendment service to the AIP (AIP AMDT);
- Supplement to the AIP (AIP SUP);
- NOTAM and pre-flight information Bulletins (PIB);
- Aeronautical Information Circulars (AIC);
- Check list and summaries.

NOTAM and the related monthly checklists are issued via the Aeronautical fixed service (AFS); while PIB are made available at aerodrome AIS units. All other elements of the package are distributed by air mail.

3.2 Aeronautical Information Publication (AIP)

The AIP is the basic aviation document intended primarily to satisfy international requirements for the exchange of permanent aeronautical information and long duration temporary changes essential for air navigation.

The DJIBOUTI AIP is published in one volume.

The AIP is published in a loose-leaf form in French and English for use in international and domestic operations, whether the flight is a commercial or a private one.

3.3 Amendment service to the AIP (AIP AMDT)

Amendments to the AIP are made by means of replacement sheets. Two types of AIP AMDT are produced:

- les amendements normaux d'AIP (AMDT d'AIP), qui sont diffusés à intervalles réguliers prédéterminés (réf. GEN .1.2) sous couverture bleu clair, modifient l'AIP de façon permanente à la date de publication indiquée;
- les amendements AIP AIRAC (AMDT d'AIP AIRAC), qui sont diffusés au titre du système AIRAC sous couverture rose portant l'acronyme AIRAC, portent sur les changements importants apportés à l'AIP de façon permanente à la date d'entrée en vigueur de l'AIRAC qui est indiquée.

Une brève description des sujets concernés par l'amendement figure sur le feuillet de couverture des amendements AIP. Les nouvelles informations reproduites sur les pages AIP sont annotées ou repérées par une ligne verticale soit dans la marge gauche soit immédiatement à gauche du changement ou de l'ajout.

Chaque page d'AIP et chaque page de remplacement d'AIP résultant d'un amendement, y compris la feuille de couverture de cet amendement, est datée. La date se compose du jour, du mois (en toutes lettres) et de l'année de publication (AMDT d'AIP normal) ou de la date d'entrée en vigueur de l'AIRAC (AMDT d'AIP AIRAC) de l'information. Chaque feuille de couverture d'un amendement AIP porte, le cas échéant, les références du numéro de série de ces éléments du système intégré d'information aéronautique incorporé à l'AIP par l'amendement et qui sont annulées de ce fait.

Tout AMDT d'AIP ou AMDT d'AIP AIRAC fait l'objet de numéros de série distincts qui sont consécutifs et fondés sur l'année civile. L'année, indiquée par deux chiffres, fait partie du numéro de série de l'amendement. Exemple : AMDT d'AIP 1/96; AMDT d'AIP AIRAC 1/96.

Une liste récapitulative des pages d'AIP contenant le numéro de page, le titre de la carte et la date de publication ou d'entrée en vigueur (jour, mois en toutes lettres et année), des informations, est l'objet d'une nouvelle diffusion lors de chaque amendement et elle fait partie intégrante de l'AIP.

3.4. Supplément d'AIP (SUP d'AIP)

Les modifications temporaires de longue durée (au moins trois mois) et les informations de courte durée qui contiennent un long texte et/ou des éléments graphiques qui complètent les informations permanentes contenues dans l'AIP, seront publiées sous forme de suppléments d'AIP, (SUP d'AIP). Les modifications temporaires de l'AIP

- regular AIP amendments (AIP AMDT), issued in accordance with the established regular interval (ref GEN 1.2) and identified by a plain cover sheet, incorporate permanent changes into the AIP on the indicated publication date; and
- AIRAC AIP Amendments (AIRAC AIP AMDT), issued in accordance with the AIRAC system and identified by a plain cover sheet and the acronym - AIRAC, incorporate operationally significant permanent changes into the AIP on the indicated AIRAC effective date.

A brief description of the subjects affected by the amendment is given on the AIP amendment cover sheet. New information included on the reprinted AIP pages is annotated or identified by a vertical line in the left margin (or immediately to the left) of the change/addition.

Each AIP page and each AIP replacement page introduced by an amendment, including the amendment cover sheet, are dated. The date consists of the day, month (by name) and year of the publication date (regular AIP AMDT) or of the AIRAC effective date (AIRAC AIP AMDT) of the information. Each AIP amendment cover sheet includes references to the serial number of those elements, if any, of the Integrated Aeronautical Information Package which have been incorporated in the AIP by the amendment and are consequently cancelled.

Each AIP AMDT and each AIRAC AIP AMDT are allocated separate serial numbers which are consecutive and based on the calendar year, indicated by two digits, is a part of the serial number of the amendment, e.g. AIP AMDT 1/96; AIRAC AIP AMDT 1/96.

A checklist of AIP pages containing page number/chart title and the publication or effective date (day, month by name and year) of the information is reissued with each amendment and is an integral part of the AIP.

3.4 Supplement to the AIP (AIP SUP)

Temporary changes of long duration (three months at least) and information of short duration which consists of extensive text and/or graphics, supplementing the permanent information contained in the AIP, are published as AIP Supplements (AIP SUP). Operationally significant temporary changes to the AIP are published in accordance with the

ayant de l'importance pour l'exploitation seront publiées selon le système AIRAC et leurs dates de prise d'effet apparaissent nettement sous l'acronyme SUP d'AIP AIRAC.

Les suppléments d'AIP sont séparés des informations groupées par sujets (Généralités -- GEN, En route --ENR et Aérodromes --AD) et placés au début de chaque partie de l'AIP. Les suppléments sont publiés sur un papier jaune qui les distingue du reste de l'AIP. Chaque supplément d'AIP (normal ou AIRAC) fait l'objet d'un numéro de série. Les numéros de série sont consécutifs et fondés sur l'année civile, par exemple SUP d'AIP 1/96; SUP d'AIP AIRAC 1/96.

Le supplément d'AIP est conservé dans l'AIP aussi longtemps que tout ou partie de son contenu reste valide. La période de validité des informations contenues dans le supplément d'AIP sera normalement indiquée dans le supplément lui-même. On pourra, par ailleurs, recourir à un NOTAM pour indiquer les modifications apportées à la période de validité ou l'annulation du supplément.

Une liste récapitulative des suppléments d'AIP actuellement en vigueur sera publiée au moyen du sommaire mensuel (imprimé en langage clair) des NOTAM en vigueur.

3.5. NOTAM et bulletins d'information prévol (PIB)

Les NOTAM contiennent les informations concernant l'établissement ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes. Le texte de chaque NOTAM, qui présente les informations dans l'ordre de formatage du NOTAM OACI, est rédigé à l'aide d'abréviations du Code NOTAM de l'OACI complétées par des indicateurs, des indicatifs d'appel, des fréquences, des chiffres et du texte en langage clair. Les NOTAM sont rédigés et diffusés pour la TMA de Djibouti en 2 séries identifiées par les lettres A et B.

Série A Règles générales, installations de navigation et de télécommunication de route, restrictions d'utilisation de l'espace aérien, activités se déroulant au-dessus du FL 245 et informations concernant l'aéroport international de Djibouti.

AIRAC system and its established effective dates and are identified clearly by the acronym AIRAC AIP SUP.

AIP Supplements are separated by information subjects (General-GEN, En route-ENR and Aerodromes-AD) and are placed accordingly at the beginning of each AIP part. Supplements are published on yellow paper to be conspicuous and to stand out from the rest of the AIP. Each AIP supplement (regular or AIRAC) is allocated a social number which is consecutive and based on the calendar year, i.e. AIP SUP1/96; AIRAC AIP SUP 1/96.

An AIP Supplement is kept in the AIP as long as all or some of its contents remain valid. The period of validity of the information contained in the AIP Supplement will normally be given in the supplement itself. Alternatively, NOTAM may be used to indicate changes to the period of validity or cancellation of the supplement.

The checklist of AIP Supplements currently in force is issued in the monthly printed plain language summary of NOTAM in force.

3.5. NOTAM and Pre-flight Information Bulletins (PIB)

NOTAM contain information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential for personnel concerned with flight operations. The text of each NOTAM contains the information in the order shown in the ICAO NOTAM Format and is composed of the significations/uniformed abbreviated phraseology assigned to the ICAO NOTAM Code complemented by abbreviations, indicators, identifiers, designators, call signs, frequencies, figures and plain language. NOTAM are originated and issued for Djibouti TMA are distributed in two identified by the letters A and B.

Series A General rules, en-route navigation and communication facilities, airspace restrictions and information concerning Djibouti International Airport.

Série B Informations sur les aérodromes nationaux

Les informations concernant les aérodromes nationaux sont diffusées sur le plan national.

3.6. Circulaires d'information aéronautique (AIC)

Les circulaires d'information aéronautique (AIC) contiennent des informations sur les prévisions à longue échéance relatives à des changements importants dans la législation, la réglementation, les procédures, les installations et les services; des informations d'un caractère purement explicatif ou consultatif de nature à influer sur la sécurité aérienne; des renseignements ou avis de caractère explicatif ou consultatif concernant des questions techniques, législatives ou purement administratives.

Les AIC sont subdivisés selon les sujets et leurs conséquences et ils sont diffusés en deux séries (A et B). Les AIC de la série A contiennent des informations relatives à l'aviation civile internationale et font l'objet d'une diffusion internationale tandis que les AIC de la série B, qui contiennent des informations relatives à l'aviation nationale seulement font l'objet d'une diffusion nationale.

Les AIC sont numérotés consécutivement dans chaque série et par année civile. Les deux chiffres d'indication de l'année font partie du numéro de série de l'AIC; par exemple, AIC A1/96; AIC B 1/96. Une liste récapitulative des AIC en vigueur est diffusée en tant qu'AIC deux fois par an.

3.7. Liste de vérification et résumé des NOTAM

Une liste récapitulative des NOTAM en vigueur est diffusée chaque mois par le SFA. Suivie d'un sommaire imprimé des NOTAM distribués par la poste à tous les destinataires du Système intégré d'information aéronautique, elle contient un inventaire en langage clair (en français ou et anglais) des NOTAM et des informations en vigueur sur le numéro des derniers AMDT d'AIP, AMDT d'AIP AIRAC, SUP d'AIP et AIC ainsi que les numéros des AIRAC-NOTAM qui doivent entrer en vigueur ou, s'il n'y en a pas, la notification AIRAC NEANT.

3.8. Vente des publications

Les publications d'information aéronautique sont adressées à titre gratuit aux AIS étrangers sur une

Series B Information on national aerodromes

Information concerning national aerodromes are given national distribution.

3.6. Aeronautical Information Circulars (AIC)

The Aeronautical Information Circulars (AIC) contain information on the long-term forecast of any major change in legislation, regulations, procedures or facilities; information of a purely explanatory or advisory nature liable to affect flight safety; and information or notification of an explanatory or advisory nature concerning technical, legislative or purely administrative matters.

AICs are divided by subject and are issued in two series (A and B). AIC series A contains information affecting international civil aviation and is given international distribution, while AIC Series B contains information affecting national distribution.

Each AIC is numbered consecutively within each series on a calendar year basis. The year, indicated by two digits, is part of the serial number of the AIC, e.g. AIC A 1/96; AIC B 1/96. A checklist of AIC currently in force is issued as an AIC twice a year.

3.7. Checklist and summary of NOTAM

A checklist of valid NOTAM is issued monthly via AFS. The checklist is followed by a printed summary of NOTAM distributed by mail to all recipients of the Integrated Aeronautical Information Package. It contains a plain language (in French and or English) presentation of the valid NOTAM and information about the number of the latest issued AIP AMDT, AIRAC AIP AMDT, AIP SUP and AIC as well as the numbers of the elements issued under the AIRAC that will become effective or, if none, the NIL AIRAC notification.

3.8. Sale of publications

The Aeronautical information publications are addressed freely to the foreign AIS on reciprocity

base de réciprocité conformément aux dispositions de l'OACI sur l'échange des informations aéronautiques (Réf Annexe 15 chapitre 3).

On peut se procurer les publications auprès du service d'information aéronautique. Les prix d'achat sont publiés dans les AIC, séries A.

4 Système AIRAC

4.1 Afin de contrôler et de régulariser le déroulement des changements qui obligent à remanier les cartes, manuels de route, etc., ces changements feront, dans la mesure du possible, l'objet de diffusions à des dates prédéterminées selon le système AIRAC. Ce genre d'information sera publié sous forme d'AMDT d'AIP AIRAC ou SUP d'AIP AIRAC. Si par manque de temps un AMDT ou un SUP d'AIRAC ne peut pas être élaboré, un NOTAM portant distinctement l'indication AIRAC sera diffusé. Un tel NOTAM sera immédiatement suivi d'un AMDT ou d'un SUP.

4.2. Le tableau ci-dessous indique les dates d'entrée en vigueur AIRAC pour les années à venir. Les renseignements AIRAC seront diffusés de façon à parvenir à leurs destinataires au plus tard 28 jours --et pour les changements importants au plus 56 jours --avant la date d'entrée en vigueur. On diffusera aux dates AIRAC un NOTAM initial indiquant brièvement la teneur, la date d'entrée en vigueur et le numéro de référence de l'AMDT d'AIRAC ou du SUP d'AIRAC. Ce NOTAM entrera en vigueur à cette date. Le NOTAM initial restera en vigueur pour mémoire dans le PIB jusqu'à la diffusion d'une nouvelle liste récapitulative ou d'un nouveau sommaire.

Si aucune information n'est parvenue pour publication à la date AIRAC, un avis NEANT sera diffusé par NOTAM au plus tard un cycle AIRAC avant la date d'entrée en vigueur de l'AIRAC dont il s'agit.

basis in compliance with ICAO prescription about aeronautical information (Ref. Annex 15 chapter 3).

The said publications can be obtained from the Aeronautical Information Service. Purchase prices are published in AIC, series A.

4 AIRAC system

4.1 In order to control and regulate the operationally significant changes requiring amendments to charts, route manuals etc., such changes, whenever possible, will be issued on predetermined dates according to the AIRAC System. This type of information will be published as an AIRAC AIP AMDT or an AIRAC AIP SUP. If an AIRAC AMDT or SUP cannot be produced due to lack of time, NOTAM clearly marked AIRAC will be issued. Such NOTAM will immediately be followed by an AMDT or SUP.

4.2. The table below indicates AIRAC effective dates for the coming years. AIRAC information will be issued so that the information will be received by the user not later than 28 days, and for major changes not later than 56 days, before the effective date. At AIRAC effective date, a trigger NOTAM will be issued giving brief description of the contents, effective date and reference number of the AIRAC AIP AMDT or AIRAC AIP SUP that will become effective on that date. Trigger NOTAM will remain in force as a reminder in the PIB until the new checklist/summary is issued.

If no information was submitted for publication at the AIRAC date, a NIL notification will be issued by NOTAM not later than one AIRAC cycle before AIRAC effective date concerned.

Tableaux des dates d'entrée en vigueur AIRAC / Schedule of AIRAC effective dates

2017	2018	2019	2020
05 JAN	04 JAN	03 JAN	20 JAN
02 FEB	01 FEB	31 JAN	30 JAN
02 MAR	01 MAR	28 FEB	27 FEB
30 MAR	29 MAR	28 MAR	26 MAR
27 APR	26 APR	25 APR	23 APR
25 MAY	24 MAY	23 MAY	21 MAY
22 JUN	21 JUN	20 JUN	18 JUN
20 JUL	19 JUL	18 JUL	16 JUL
17 AUG	16 AUG	15 AUG	13 AUG
14 SEP	13 SEP	12 SEP	10 SEP
12 OCT	11 OCT	10 OCT	08 OCT
09 NOV	08 NOV	07 NOV	05 NOV
07 DEC	06 DEC	05 DEC	31 DEC

5 Service d'information prévol aux aérodromes/hélistations : Néant*Pre-flight information service at aerodromes/heliports: Nil***6 eTOD: Données électroniques de terrain et d'obstacles**

Les données (eTOD) suivantes sont disponibles:

6 eTOD: Electronic terrain and obstacle data

Data (eTOD) are available according to that table:

Area	Terrain	Obstacle		AIP	Remarques / Remarks	Legend	
1	Nil	Nil		Nil		Y	Oui/ Yes
2	Nil	a	P	AD2.10	Survey: February 2018	P	Partie/ Partial
		b	P	AD2.10	Survey: February 2018	Nil	Non disponible/ Non available
		c	P	AD2.10	Survey: February 2018		
		d	Nil	Nil			
3	Nil	Nil		Nil			
4					Absence d'approches CAT II / No Cat II approaches		

Les données sont disponibles en deux formats:

- Excel (.csv)
- AiXM 5.1 (.xml)

Data are available in two formats:

- Excel (.csv)
- AiXM 5.1 (.xml)

Pour les obtenir, connectez-vous au site de l'eAIP:

- <http://djibouti-aip.cgxaero.com/WebSite/Pages/Login.aspx>

To download them, connect to eAIP website :

- <http://djibouti-aip.cgxaero.com/WebSite/Pages/Login.aspx>

Pour obtenir vos identifiants:

- par voie postale: BP: 204 Djibouti,
République de Djibouti
(Attn: Mr Mahdi Aden Guirreh)
- par Fax: 00 (253) 35 07 23
(Attn: Mr Mahdi Aden Guirreh)
- par e-mail: mahdi.aden@aeroport-jib.aero
cc: ibrahim.moussa@aeroport-jib.aero

To get login / password

- by mail: BP: 204 Djibouti,
République de Djibouti
(Attn: Mr Mahdi Aden Guirreh)
- by Fax: 00 (253) 35 07 23
(Attn: Mr Mahdi Aden Guirreh)
- par e-mail: mahdi.aden@aeroport-jib.aero
cc: ibrahim.moussa@aeroport-jib.aero

GEN 3.2 CARTES AERONAUTIQUES**AERONAUTICAL CHARTS****1 Service compétent**

1.1. Le service d'information aéronautique de l'aéroport de Djibouti met un large assortiment de cartes aéronautiques à la disposition de tous les secteurs de l'aviation civile. Le service d'information aéronautique réalise les cartes qui font partie de l'AIP. Toutes les autres cartes aéronautiques sont produites par l'Institut de cartographie. Les cartes servant à la préparation des vols et aux exposés météorologiques sont énumérées dans le Catalogue des cartes aéronautiques (Doc 7101). On peut les consulter ou se les procurer au service d'information aéronautique de l'aérodrome de Djibouti. Les adresses des fournisseurs de ces cartes figurent au paragraphe 3 ci-après. Les cartes sont dressées conformément aux dispositions de l'Annexe 4-Cartes aéronautiques, de l'OACI. Les différences par rapport à ces dispositions sont énoncées à la section GEN 1.7.

2 Tenue des cartes

2.1. Les cartes aéronautiques qui font partie de l'AIP sont tenues à jour au moyen des amendements à l'AIP. Les corrections apportées aux cartes aéronautiques qui ne font pas partie de l'AIP sont diffusées par amendement d'AIP et informations concernant la préparation ou la diffusion de nouvelles cartes sont notifiées par circulaire d'information aéronautique.

2.2. Les erreurs constatées sur des cartes publiées sont corrigées par NOTAM si elles ont de l'importance pour l'exploitation.

3 Modalités d'achat

3.1. Les cartes dont la liste figure au paragraphe 5 de la présente section sont en vente au :

Service d'information aéronautique
Aéroport de Djibouti
BP.204 Djibouti
République de Djibouti
Téléphone : (253) 21 34 16 46 ou / or 21 34 01 01
Poste /EXT 172
Tel – Fax : (253) 21 34 07 23
Email : ais@aeroport-jib.aero
AFS : HDAMYAYN

1. Responsible service

1.1. The aeronautical information service of Djibouti airport provides a wide range of aeronautical charts for use by all types of civil aviation. The Aeronautical Information Service produces the charts which are part of the AIP. All other aeronautical charts are produced by the Department of Surveys. Charts, suitable for pre-flight planning and briefing, selected from those listed in the ICAO Aeronautical Chart Catalogue (DOC 7101), are available for reference at aerodrome AIS units. Their addresses can be found under parag.3 below. The charts are produced in accordance with the provisions contained in ICAO Annex-4-Aeronautical Charts. Differences to these provisions are detailed in subsection GEN 1.7.

2. Maintenance of charts

2.1. The aeronautical charts included in the AIP are kept up to date by amendments to the AIP. Corrections to the aeronautical charts not contained in the AIP are promulgated by AIP amendments and are listed under 8 of this subsection. Information Circular.

2.2. If incorrect information detected on published charts is of operational significance, it is corrected by NOTAM.

3. Purchase arrangements

3.1. The charts as listed under 5, of this subsection may be obtained either from:

3.2. Le service d'information aéronautique de l'administration de l'aviation civile dispose d'exemplaires du catalogue des cartes aéronautique (Doc 7101) dans lequel sont énumérées toutes les cartes aéronautiques réalisées par divers pays, dont le nôtre, et connues pour être généralement disponibles pour l'aviation civile.

4 Séries de cartes aéronautiques disponibles

- 4.1.** Les cartes aéronautiques suivantes sont disponibles :
- a) Carte d'aérodrome – OACI.
 - b) Carte d'obstacles d'aérodrome OACI - type A (AOC)
 - c) Carte Régionale TMA DJIBOUTI .
 - d) Carte de départ normalisé aux instruments (SID)-OACI
 - e) Carte d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) -- OACI.
 - f) Carte d'approche à vue (VAC 01)
 - g) Carte d'atterrissement à vue (VAC 02)
 - h) Carte d'aérodrome aux instruments (IAC 01) - OACI.
 - i) Carte d'approche aux instruments (IAC 02 à 07) - OACI.
 - j) Carte d'approche aux instruments (IAC 08 à 09) - OACI.

Les cartes actuellement disponibles sont énumérées au paragraphe 5 de la présente sous-section.

4.2. Description générale de chaque série

a) Carte d'aérodrome – OACI

Cette carte donne aux équipages de conduite des renseignements de nature à faciliter la circulation au sol des aéronefs :

- de leurs postes de stationnement à la piste
- de la piste à leurs postes de stationnement.

Elle donne également les renseignements opérationnels essentiels concernant l'aérodrome.

b) Carte de stationnement d'aéronef

Cette carte supplémentaire d'aérodrome donne aux équipages de conduite les détails de nature à faciliter les mouvements au sol des aéronefs entre les voies de circulation et les postes de stationnement, ainsi que le stationnement.

3.2. The Aeronautical Information Service of the Civil aviation authority has copies of the ICAO aeronautical chart catalogue (Doc 7101) where all aeronautical charts or chart series produced by this and other countries are listed, and known to be generally available to civil aviation.

4. Aeronautical chart series available

- 4.1.** The following series of aeronautical charts are produced :
- a) Aerodrome Chart ICAO (ADC).
 - b) Aerodrome obstruction chart - ICAO - type(AOC)
 - c) Djibouti TMA Regional chart
 - d) Standard instrument departure chart (SID)-ICAO
 - e) Standard instrument arrival chart (STAR) - ICAO.
 - f) Visual approach chart (VAC 01)
 - g) Visual landing chart (VAC 02)
 - h) Instrument aerodrome chart (IAC 01) – ICAO
 - i) Instrument approach chart (IAC 02 to 07) - ICAO.
 - j) Instrument approach chart (IAC 08 and 09)- ICAO.

The charts presently available are listed under paragraph 5, of this subsection.

4.2. General description of each series

a) Aerodrome chart – ICAO

This chart contains detailed aerodrome data to provide flight crews with information which will facilitate the ground movement of aircraft:

- from the aircraft stand to the runway
- from the runway to the aircraft stand

It also provides the necessary operational information relating to the aerodrome.

b) Aircraft parking chart – ICAO

This supplementary chart of the aerodrome provides flight crews with detailed information to facilitate the ground movement of aircraft between the taxiways and the aircraft stands and the parking.

c) Carte d'obstacles d'aérodrome - OACI - Type A. (limites d'utilisation)

Cette carte contient des renseignements détaillés sur les obstacles se trouvant dans l'aire sous-jacente à la trajectoire de décollage d'un aérodrome.

Ces obstacles sont représentés en plan et de profil. Cette carte fournit les renseignements dont a besoin un exploitant pour satisfaire les limites d'emploi du chapitre 5, de l'Annexe 6 de l'OACI, 1ère et 2ème parties.

d) Carte d'approche aux instruments - OACI.

Cette carte est publiée pour l'aérodrome de Djibouti utilisée par l'aviation civile où des procédures d'approche aux instruments ont été établies. Une carte d'approche aux instruments - OACI distincte est fournie pour chaque procédure d'approche.

Les renseignements aéronautiques comportent notamment la représentation de l'aérodrome; des zones réglementées et dangereuses, des installations de radiocommunication et des aides de radionavigation, des altitudes minimales de secteurs, des trajectoires conventionnelles en plan et de profil, des minima opérationnels d'aérodrome.

Cette carte donne aux équipages de conduite des renseignements leur permettant d'exécuter une réelle procédure d'approche aux instruments de la piste d'atterrissage prévue, y compris des renseignements sur la procédure d'approche interrompue et, le cas échéant, les circuits d'attente que prévoient ces procédures.

e) Carte d'approche à vue – OACI

Cette carte contient des renseignements détaillés sur l'aérodrome, les obstacles, l'espace aérien désignés (CTR), des données sur l'approche à vue et l'atterrissement à vue, les zones réglementées, les aides de radionavigation.

f) Carte régionale - TMA – OACI

Cette carte représente de façon plus détaillée, l'aérodrome de départ et d'arrivée, les zones réglementées et dangereuses, les routes ATS, les limites latérales de la TMA, la CTR, les aides de radionavigation. Elle donne aux équipages de conduite les renseignements pour faciliter l'exécution des phases suivantes :

c) Aerodrome obstacles chart - ICAO - Type A (operating limitations)

This chart contains detailed information about obstacles in the take-off flight path areas of aerodromes.

It is shown in plan and profile view. This chart provides the data necessary to enable an operator to comply with the operating limitations of ICAO Annex 6, parts I and II, chapter 5.

d) Instrument approach chart - ICAO.

This chart is produced for Djibouti aerodrome used by civil aviation where instrument approach procedures have been established. A separate instrument Approach Chart – ICAO has been provided for each approach procedure.

The aeronautical data shown include information on aerodrome, restricted and danger areas, radio communication facilities and navigational aids, minimum sector altitude, procedure tracks portrayed in plan and profile view, aerodrome operating minima.

This chart provides flight crews with information which will enable them to perform an approved instrument approach procedure to the runway of intended landing including the missed approach procedure and where applicable, associated holding patterns.

e) Visual approach chart – ICAO

This chart contains detailed information about aerodrome, obstacles, designated airspace (CTR), visual approach and landing data, restricted areas, radionavigation aids.

f) Regional chart - TMA – ICAO

This chart shows with more details the departing and arriving aerodrome, the restricted and dangerous areas, ATS routes, lateral limitations of the TMA, the CTR, and the radionavigation aids necessary to facilitate the following operations:

- la transition entre la phase de croisière et l'approche vers l'aérodrome :
- la transition entre le décollage ou l'approche interrompue et la phase de croisière.

g) Carte de Départs Normalisés aux Instruments (SID) – OACI

Cette carte donne aux équipages de conduite des renseignements leur permettant de respecter l'itinéraire de départ normalisé aux instruments désigné, de la phase de décollage jusqu'à la phase de croisière.

h) Carte d'Arrivée Normalisée aux Instruments (STAR) – OACI

Cette carte donne aux équipages de conduite, des renseignements leur permettant de respecter l'itinéraire d'arrivée normalisée aux instruments désigné, de la phase de croisière jusqu'à la phase d'approche.

- transition between the cruising flight and the approach to the aerodrome.
- transition between the taking off or missed approach and the cruising flight.

g) Standard Instrument Departure chart (SID) – ICAO

This chart provides flight crews with information which will enable them to adhere to the standard instrument departure designated tracks from taking-off until cruising flight.

h) Standard Instrument Arrival chart (STAR) – ICAO

This chart provides flight crews with information which will enable them to adhere to the standard instrument arrival designated tracks from cruising flight until approach procedure.

5 Liste des cartes aéronautiques disponibles
List of aeronautical charts available

– La série des cartes marquées d'un astérisque constitue une partie de l'AIP.

– Those chart series marked by an asterisk are part of the AIP.

Titre de la série Title of series	Nom et/ou numéros Name and/or number	Echelle Scale	Prix Price (\$)	Date Date
Carte aéronautique du monde- OACI World aeronautical chart - ICAO	A - 9	1/1.000.000		
Cartes d'approche aux instruments * Instrument approach charts *	VOR - RWY 09 VOR-z- RWY 27 VOR-y- RWY 27 ILS RWY 27 RNAV GNSS-z- RWY 09 RNAV GNSS-y- RWY 09 RNAV GNSS-z- RWY 27 RNAV GNSS-y- RWY 27 HDAM VPT RWY 09 HDAM VPT RWY 27	1/310.000 1/300.000 1/250.000 1/310.000 1/440.000 1/480.000 1/400.000 1/400.000 1/120.000 1/120.000		
Carte d'approche à vue * Visual approach chart *	HDAM	1/190.000		
Carte d'atterrissement à vue * Visual landing chart *	HDAM	1/20.000		
Carte d'aérodrome (ADC) * Aerodrome chart *	HDAM	1/10.000		
Carte d'obstacles d'aérodrome –Type A- * Aerodrome obstructions chart (AOC)-Type A *	HDAM	H 1/15.000 V 1/1.500		
Cartes de départs normalisés aux instruments (SID) * Standard Instrument Departure charts (SID) - *	HDAM SID RWY 09 HDAM SID RNAV_1G_RWY09 HDAM SID RNAV_1P_RWY09 HDAM SID RWY 27 HDAM SID RNAV RWY 27	1/450.000 1/648.000 1/800.000 1/460.000 1/850.000		
Cartes d'arrivées normalisées aux instruments (STAR) * Standard Instrument Arrival charts (STAR) *	HDAM STAR RWY 09 HDAM STAR_RNAV_RWY09 HDAM STAR RWY27 HDAM STAR_RNAV_RWY27	1/580.000 1/880.000 1/600.000 1/850.000		
TMA de DJIBOUTI - carte régionale* DJIBOUTI TMA - Area Chart*	HDAM	1/1 450.000		

6 Tableau d'assemblage de la carte aéronautique du monde - OACI au 1 : 1 000 000
Index to the World Aeronautical Chart (WAC) – ICAO 1 : 1.000.000

7 Cartes topographiques
Topographical charts

Pour compléter les cartes aéronautiques, on peut se procurer un large assortiment de cartes topographiques à l'adresse ci-après :

To supplement the aeronautical charts, a wide range of topographical charts is available from:

Direction des Travaux Publics
Ministère de l'équipement et des Transports
BP./ PO BOX 2501 DJIBOUTI
République de Djibouti / Republic of Djibouti
Tel : 21 35 11 02

8 Corrections des cartes qui ne figurent pas dans l'AIP
Corrections to charts not contained in the AIP

Cartes / Charts	Coordonnées / Coordinates	Corrections / corrections

GEN 3.3 SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**AIR TRAFFIC SERVICES****1 Service compétent**

L'autorité responsable de la réglementation de la circulation aérienne et de la mise en œuvre des services de la circulation aérienne, en République de Djibouti, au bénéfice de l'Aviation civile nationale et internationale est :

Office de l'Aviation Civile
 Ministère de l'équipement et des Transports
 BP/P.O.BOX 2609
 République de Djibouti
 Tel : (+253) 21 34 01 51
 Fax : (+253) 21 34 01 69
 SFA/AFS HDA : HDHYAYX
 Email : civilaviation@intnet.dj

La division de la circulation aérienne qui relève de la Direction de l'aéroport international de Djibouti / Ambouli, assure les services de la circulation aérienne dans les limites de la TMA et de la CTR de Djibouti.

Direction Générale de l'Aéroport de Djibouti
 BP / PO BOX 204 Djibouti
 République de Djibouti
 Tel : (253) 21 34 16 47
 Fax : (253) 21 34 07 23
 AFS/AFTN : HDAMYDYX
 Email : aeropart@intnet.dj

Ces services sont assurés conformément aux dispositions contenues dans les documents suivants de l'OACI :

- Annexe 2 – Règles de l'air
- Annexe 11 – Services de la circulation aérienne
- Doc 4444 – Procédures pour les services de navigation aérienne – Règles de l'air et services de la circulation aérienne (PANS-RAC)
- Doc 8168 – Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS)
- Doc 7030 – Procédures complémentaires régionales

Les différences par rapport à ces dispositions sont indiquées en détails dans la sous-section GEN 1.7.

2 Zone pour laquelle le service est fourni

Les services de la circulation aérienne sont assurés sur tout le territoire de la République de

1 Responsible service

The authority responsible for the provisions and implementation of Air traffic services, in Republic of Djibouti, for national and international Civil Aviation is:

The air traffic Division which forms part of the Directorate of the Djibouti / Ambouli International Airport, ensures the ATS within Djibouti TMA and CTR.

These services are provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:

- Annex 2 – Rules of the Air
- Annex 11 – Air Traffic Services
- Doc 4444 – Procedures for Air Navigation Services – Rules of the Air and Air Traffic Services (PANS-RAC)
- Doc 8168 – Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS)

Doc 7030 – Regional Supplementary Procedures

Differences to these provisions are detailed in subsection GEN 1.7.

2 Area of responsibility

Air traffic services are provided for the entire territory of Republic of Djibouti, including its

Djibouti, ses eaux territoriales comprises, ainsi que dans l'espace aérien qui s'élève au-dessus du niveau de la mer dans les limites de la TMA de Djibouti.

Les services de la circulation aérienne à l'intérieur de l'espace aérien du Territoire de la République de Djibouti sont assurés de la manière suivante :

- Les services de la circulation aérienne dans les espaces contrôlés de la TMA et CTR de Djibouti sont exercés par les autorités aéronautiques de l'aéroport de Djibouti.
- En espace supérieur, conformément à l'accord régional de navigation aérienne en vigueur, l'ACC d'Addis-Abeba assure le service de contrôle, d'information de vol et d'alerte dans les limites de la FIR /UIR d'Addis-Abeba (voir section ENR 2).

3 Types de service

Les types de service assurés sont les suivants :

- Le service de contrôle d'aérodrome
- Le service de contrôle d'approche
- Le service d'information de vol et le service d'alerte.

4 Coordination entre l'exploitant et les services ATS

La coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne est réalisée selon les dispositions 2.15 de l'Annexe 11 de l'OACI, 2.1.1.4 et 2.1.1.5 de la 8e partie des procédures pour les services de la navigation aérienne - Règles de l'air et services de la circulation aérienne (Doc 4444, PANS-RAC).

5 Altitude minimale de vol

Les altitudes minimales de vol dans les routes ATS figurant à la Section ENR 3 ont été déterminées de façon à assurer une distance verticale minimale au-dessus de l'obstacle le plus élevé de la région dont il s'agit.

territorial waters as well as the airspace over the seas height within the Djibouti TMA.

Air traffic services within the airspace of the Republic of Djibouti, is provided as follow:

- The air traffic in controlled airspace Djibouti TMA and CTR are exercised by the aeronautical authorities of Djibouti airport.
- On the upper airspace, in accordance with regional agreement on air navigation in force, the ACC provides control, Flight Information Service and Alert Service within the boundaries of Addis-Abeba FIR/UIR (see section ENR 2).

3 Types of service

The following types of services are provided:

- Aerodrome control
- Approach control
- Flight information service and alert service.

4 Coordination between the operator and ATS

Coordination between the operator and air traffic services is effected in accordance with 2.15 of ICAO Annex 11 and 2.1.1.4 and 2.1.1.5 of part VIII of the Procedures for Air Navigation Services - Rules of the Air and Air Traffic Services (Doc 444, PANS-RAC).

5 Minimum flight altitude

The minimum flight altitudes on the ATS routes, as presented in section ENR 3, have been determined so as to ensure a minimum vertical clearance above the controlling obstacle in the area concerned.

6 Liste des adresses des organismes ATS
ATS units address list

Nom du département <i>Unit name</i>	Adresse postale <i>Postal address</i>	N°Téléphone <i>Tel. N°</i>	N°Télécopieur <i>Fax N°</i>	Adresse email <i>E-mail</i>	Adresse SFA <i>AFS address</i>
1	2	3	4	5	6
DJIBOUTI APP / Djibouti Tour	Service de la Circulation Aérienne Aéroport de Djibouti BP 204 DJIBOUTI APP. / Djibouti Tower Air Traffic Service Djibouti Airport PO BOX 204	(253)21 34 09 77 ou/or 21 34 21 30	(253) 21 34 07 23	aeroport@intnet.dj	HDAMZAZX HDAMZPZX

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 3.4 SERVICES DE TELECOMMUNICATION**COMMUNICATION SERVICES****1 Service compétent**

En République de Djibouti, le service chargé de la fourniture des installations de Télécommunication et de Navigation est la Division de la maintenance qui relève de la Direction de l'aéroport international de Djibouti / Ambouli.

Division de la Maintenance
Aéroport International de Djibouti
BP 204 Djibouti
République de Djibouti
Téléphone : (253) 21 34 01 01 postes 165/168
Fax : (253) 21 34 07 23
SFA/AFS : HDAMYTYX

Le service est assuré conformément aux dispositions contenues dans les documents suivants de l'OACI :

- Annexe 10 - Télécommunications Aéronautiques
- DOC 8400 - Procédures pour les services de navigation aérienne
- Abréviations et codes de l'OACI (PANS-ABC)
- Doc 8585 - Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques
- Doc 7030 - Procédures complémentaires régionales
- Doc 7910 - Indicateurs d'emplacement

2 Zone pour laquelle le service est fourni

Les services de Télécommunications sont assurés pour toute la TMA de DJIBOUTI. Des dispositions permettant d'assurer ces services à titre permanent devraient être prises avec le chef de division des services de Télécommunications, qui est également chargé de l'application du règlement relatif à la conception, au type et à l'installation des stations radioélectriques d'aéronefs. La responsabilité du fonctionnement au jour le jour de ces services incombe aux agents des Télécommunications en poste dans les stations l'Aéroport International de Djibouti. Les enquêtes, suggestions ou réclamations relatives à tout service de Télécommunications devraient être adressées à la Direction de l'Aéroport de Djibouti.

1. Responsible service

The responsible service for the provision of telecommunication and navigation facility service is the Maintenance Division which forms part of Directorate of Djibouti International Airport.

Maintenance Division
Djibouti International Airport
PO BOX 204 Djibouti
Republic of Djibouti
Telephone: (253) 21 34 01 01 ext 165//168
Fax: (253) 21 34 07 23
SFA/AFS: HDAMYTYX

The service is provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:

- Annex 10 - Aeronautical Telecommunications
- DOC 8400 - Procedures for Air Navigation Services
- Abbreviations and Codes (PANS-ABC)
- Doc 8585 - Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical authorities and Services
- Doc 7030 - Regional Supplementary Procedures
- Doc 7910 - Location Indicators.

2. Area of responsibility

Communication services are provided for the entire DJIBOUTI TMA. Arrangements for such services on a continuing basis should be made with the Responsible of communication Division Services, who is also responsible for the application of the regulations concerning the design, type and installations of aircraft radio stations. Responsibility for the day to day operation of these services is vested in the Senior Aeronautical Telecommunication Engineer located at the Djibouti International Airport. Any inquiries, suggestions or complaints regarding any telecommunication service should be referred to the Directorate of Djibouti Airport.

3 Types de service

3.1. Services de radionavigation

Les types d'aides radioélectriques à la navigation sont les suivants:

- Station de Radiogoniométrie VHF (VDF)
 - Système d'atterrissement aux instruments (ILS)
 - Radiophare omnidirectionnel VHF (VOR)
 - Equipement de mesure de distance (DME)
 - Système de navigation aérien tactique (TACAN)
- **Radar de Surveillance (SRE)**

Note : Les informations radar sont uniquement disponibles pendant les heures d'activation du trafic militaire.

3.2. Service mobile et service fixe

Service mobile

Sauf instructions contraires, les stations aéronautiques assurent pendant les heures de service publiées une veille permanente sur les fréquences indiquées.

Un aéronef doit normalement communiquer avec la station radio de contrôle air-sol chargée de la région dans laquelle il vole. Un aéronef doit assurer une veille permanente sur la fréquence appropriée de la station de contrôle et, sauf en cas d'urgence ne pas interrompre cette veille sans en informer la station radio de contrôle.

Service fixe

Un message à transmettre par l'intermédiaire du service fixe aéronautique (SFA) n'est accepté que :

- a) s'il est conforme aux dispositions de l'Annexe 10 de l'OACI, volume II, chapitre 3,3.3
- b) s'il est préparé dans les formes spécifiées à l'Annexe 10 de l'OACI
- c) si le texte de ce message ne comprend pas plus de 200 groupes

Les émissions de messages généraux d'exploitants d'aéronefs ne sont acceptées qu'à destination des pays qui ont accepté le trafic de classe « B ».

3. Types of service

3.1. Radio navigation services

The following types of radio aids to navigation are available:

- VHF direction-finding station (VDF)
- Instrument landing system (ILS)
- VHF omnidirectional radio range (VOR)
- Distance-measuring equipment (DME)
- Tactical air navigation aid (TACAN)

- Surveillance radar equipment (SRE)

Note: Surveillance Radar equipment information is only available during the military traffic activity.

3.2. Mobile/Fixed service

Mobile service

The aeronautical stations maintain a continuous watch on their stated frequencies during the published hours of services unless otherwise notified.

An aircraft should normally communicate with the air-ground control radio station that exercises control in the area in which the aircraft is flying. Aircraft should maintain a continuous watch on the appropriate frequency of the control station and should not abandon watch without informing the control radio station except in an emergency.

Fixed service

Message to be transmitted over the Aeronautical Fixed Service (AFS) is accepted only if:

- a) it satisfies the requirements of ICAO Annex 10, volume II, Chapter 3,3.3
- b) it is prepared in the form specified in ICAO Annex 10
- c) the text of the individual message does not exceed 200 groups

General aircraft operating agency messages are only accepted for transmission to countries that have agreed to accept Class 'B' traffic.

3.3. Service de Radiodiffusion	3.3. Broadcasting service
Néant	Nil
3.4. Langues utilisées : anglais, français	3.4. Languages used: English, French
3.5. Où obtenir des renseignements détaillés	3.5. Where detailed information can be obtained
Les détails relatifs aux diverses installations destinées aux aéronefs en croisière se trouvent dans la 2° partie , ENR 4.	Details of the various facilities available for the en-route traffic can be found in Part 2, ENR 4.
Les détails des installations disponibles dans chaque aérodrome se trouvent dans la section prévue à cet effet dans la 3e partie (AD). Dans les cas où une installation dessert aussi bien les aéronefs en croisière que les aérodromes, ces détails se trouvent à la fois dans la 2e Partie (ENR) et dans le 3e Partie (AD).	Details of the facilities available at the individual aerodrome can be found in the relevant sections of Part 3 (AD). In case a facility is serving both the en-route traffic and the aerodromes, details are given in the relevant section of Part 2 (ENR) and Part 3 (AD).

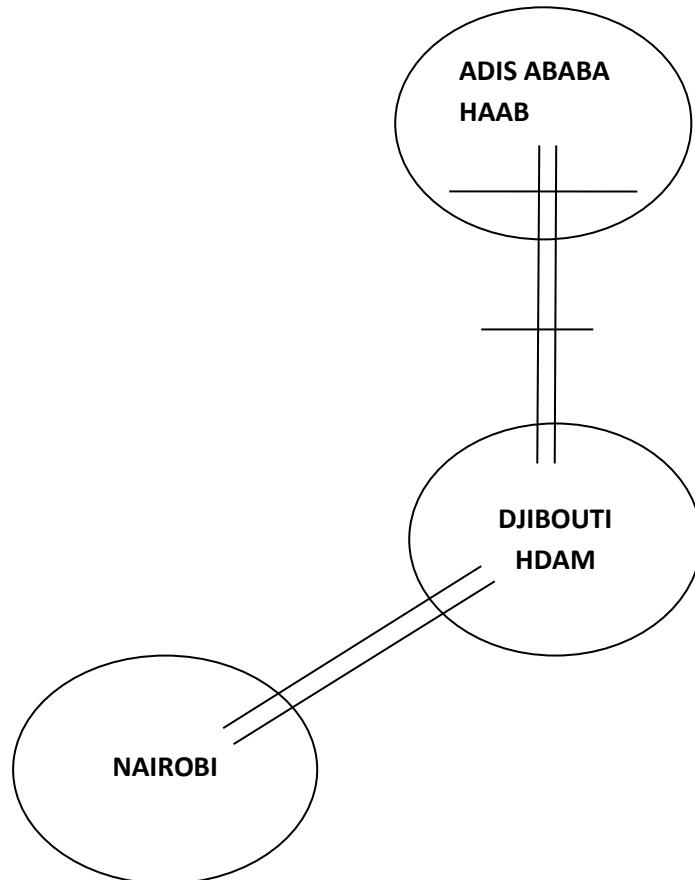
4 Exigences et conditions

Les exigences, de la Direction Générale des services de télécommunications et, d'une façon générale les conditions dans lesquelles ces services sont ouverts au trafic international, sont contenues dans le Règlement relatif à la radionavigation aérienne de la République de Djibouti.

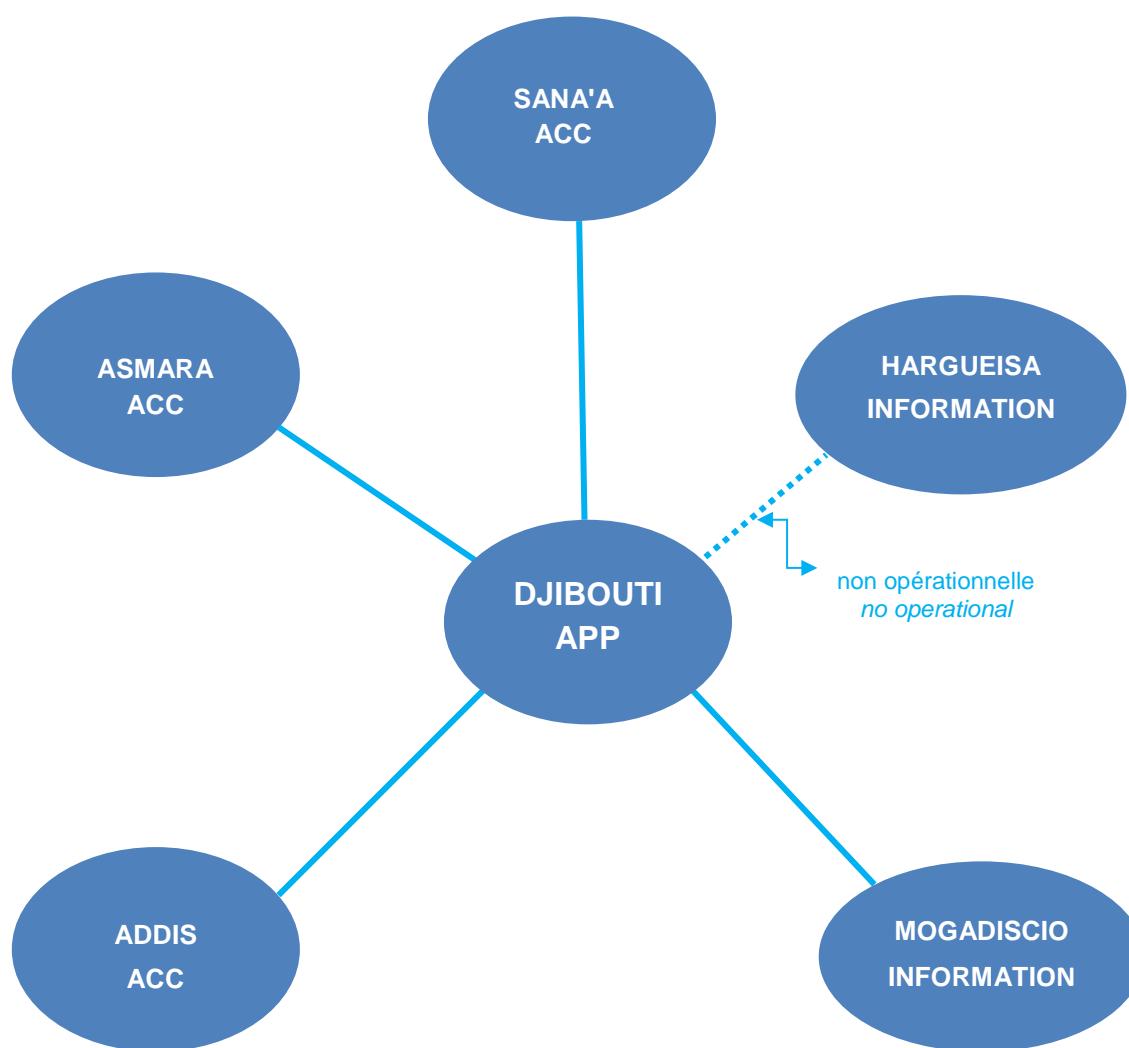
4. Requirements and conditions

The requirement of the Directorate of general of the telecommunications services and the general conditions under which the communication services are available for international use, as well as the requirements for the carriage of radio equipment, are contained in the Telecommunications and Broadcasting Act of the Republic of Djibouti.

5 Services fixes aéronautiques : Télégraphe
Aeronautical Fixed Services: Telegraph



Légende / Legend	
Circuit filiaire téléimprimeur (LTT) / Landline Teletype Writer Circuit (LTT)	—
Circuit radiotéléimprimeur (RTT) / Radio Teletype Writer Circuit (LTT)
Circuit simplex manuel A1 (MAS) / Manual A1 Circuit Simplex (MAS)
Circuit simplex / Simplex Circuit	/
Circuit Duplex / Duplex Circuit	/
Circuit international / International Circuit	*

Services Fixes Aéronautiques : Téléphone**Aeronautical Fixed Services: Telephone**

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

GEN 3.5 SERVICES METEOROLOGIQUES**METEOROLOGICAL SERVICES****1 Service compétent**

Les services de la météorologie pour les besoins de la navigation aérienne et des autres usagers sont assurés par la Division Météorologie de la Direction de l'Aéroport International de Djibouti qui est placée sous la tutelle du Ministère de l'Equipement et des Transports.

1 Responsible service

The meteorological services for using in air navigation and for other users are provided by the meteorological division of the Directorate of DJIB Int. Airport which is under the supervision of Ministry of Equipment and Transport.

Division de la météorologie
Direction de l'Aéroport de Djibouti
BP/P.O.BOX 204 Djibouti.
République de Djibouti
Téléphone : 21 34 05 00 ou/or 21 34 01 01ou/or 21 34 31 50 poste (ext 180 /182)
Fax : (253) 21 34 07 23
Email : mtodj@intnet.dj
AFTN : HDAMYMYX

Le service est assuré conformément aux dispositions contenues dans les documents OACI suivants :

- Annexe 3 - Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale.
- Doc 7030 - Procédures complémentaires régionales
- Doc 8896 - Manuel des Pratiques de Météorologie Aéronautique.

Les différences par rapport à ces dispositions sont indiquées en détail dans la sous-section GEN 1.7.

The service is provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:

- Annex 3 - Meteorological service for International Air Navigation*
- Doc 7030 - Regional supplementary procedures.*
- Doc 8896 - Manual of Aeronautical Meteorological Practices.*

Differences to these provisions are detailed in subsection GEN 1.7.

2 Zone pour laquelle le service est fourni

L'aérodrome de Djibouti est situé dans la FIR ADDIS-ABEBA.

2 Area of responsibility

Djibouti aerodrome is located in the ADDIS - ABEBA FIR.

3 Observations et messages d'observation météorologiques / Meteorological observations and reports

Tableaux GEN3.5-3 Observations et messages d'observations

Table GEN 3.5-3 Meteorological observations and reports

NOM de la station et indicateur de l'emplacement	Type et fréquences d'observation / équipement automatique	Type de messages d'observations météorologiques, avec information supplémentaire	Systèmes et lieux d'observation	Heures de service	Données climatologiques
<i>NAME of station and location indicator</i>	<i>Type and frequency of observation / automatic equipment</i>	<i>Types of meteorological reports and supplementary information</i>	<i>System and sites of observation</i>	<i>Operations hours</i>	<i>Climatological data</i>
1	2	3	4	5	6
HDAM	Observations et messages d'observations météorologiques horaires.	MET REPORT SPECIAL METAR SPECI SYNOP	Système d'observation météorologique classique - Station météorologique d'Aérodrome	H 24	depuis 1961
HDAM	<i>Hourly observations and Met reports</i>	<i>MET REPORT</i> <i>SPECIAL</i> <i>METAR</i> <i>SPECI</i> <i>SYNOP</i>	<i>Classic meteorological observation system - Aerodrome Meteorological Station</i>	<i>H 24</i>	<i>Since 1961</i>

4 Type de service

Les exposés personnels et les consultations au profit des membres d'équipage de conduite ne sont assurés que par l'aéroport international de Djibouti. Pour tous les autres aérodromes, la consultation s'effectue par téléphone.

Une documentation de vol restreinte est normalement fournie pour les vols intérieurs. Pour les vols internationaux la documentation de vol comprend une carte de temps significatif, des cartes des vents et des températures aux niveaux de vols format T4 ainsi que la dernière prévision d'aérodrome disponible pour l'aérodrome de destination et les aérodromes de dégagement.

Pour la préparation des vols VFR jusqu'au niveau de vol 145, des prévisions succinctes de conditions météorologiques en Route sont disponibles à la

4 Type of service

Personnel briefing and consultation for flight crew members are provided only at DJIB. International Airport. For all other aerodromes, consultation is available by telephone.

Limited flight documentation is normally provided for domestic flights. For international flights, documentation comprises a significant weather chart, and upper wind and upper temperature charts and the latest available aerodrome forecast for the destination and its alternate aerodromes.

For the planning of VFR flights until to FL 145, summary forecasts of en-route weather conditions are available of the meteorological office. Pilots

Division météorologie. Les pilotes peuvent obtenir ces renseignements en composant l'un des numéros de téléphone suivant :

(253) 21 34 05 00; 21 34 31 50

(253) 21 34 01 01 poste 180,182

can obtain this information by calling at this office or by dialling one of the following telephone numbers:

(253) 21 34 05 00 or 21 34 01 01 (ext 180,182)

(253) 21 34 31 50 ext 180

5 Avis préalable exigé des exploitants

En ce qui concerne les vols internationaux de plus de 3500 Km, les exploitants doivent en principe demander les exposés verbaux, la consultation, la documentation de vol et les autres renseignements météorologiques au moins six heures avant l'heure de départ prévue (**voir Annexe 3 de l'OACI, 2.3**).

6 Comptes-rendus d'aéronef

6.1. Points de compte rendu

Conformément à l'Annexe 3-5.3.1, un compte rendu d'aéronef (AIREP) doit être diffusé à tous les points de compte rendu ATS. En ce qui concerne les routes croisant la TMA/FIR, les points de comptes rendus ATS/MET sont indiqués en page ENR 3.2.

6.2. Compte rendu "cisaillement de vent"

En cas de rencontre d'un phénomène de cisaillement de vent pendant les phases de montée initiale ou d'approche et qui, de l'avis d'un pilote commandant de bord peut compromettre la sécurité ou nuire sensiblement à l'efficacité d'exploitation d'autres aéronefs, ce phénomène sera communiqué, dès que possible, à Djibouti approche contrôle sur 121.10.

Les comptes rendus des pilotes devraient contenir les renseignements suivants :

- Une description aussi concise que possible du phénomène, avec l'emploi de l'expression "cisaillement de vent" et évaluation subjective de l'intensité de celui-ci au moyen de l'un des qualificatifs : "léger", "modéré", "fort" ou "très fort" selon le cas.
- Le type d'aéronef.
- La hauteur ou limites de hauteur à laquelle ou entre lesquelles le cisaillement du vent s'est manifesté.
- Les renseignements météorologiques et/ou opérationnels détaillés qui découlent des

5 Notification required from operators

Notification from operators in respect of briefing, consultation, flight documentation and other meteorological information needed by them (ref ICAO Annex 3, 2.3) is normally required for international flights of more than 3500 km. Such notification should be received at least 6 hours before the expected time of departure.

6 Aircraft reports

6.1. ATS/MET reporting

Pursuant to ICAO Annex 3, 5.3-1, the making and transmission of aircraft reports (AIREP) are required at all ATS /MET reporting points.

The ATS/MET reporting points in respect of routes crossing TMA/FIR are indicated on page ENR 3.2.

6.2. Wind shear report

In case of encountering a wind shear phenomenon during the climb-out or approach phases which according to a pilot in command may endanger the safety or adversely affect the efficiency of other aircraft operation, it should be reported as soon as possible to Djibouti control approach on 121.10.

The pilots' reports should include the following information:

- A concise description of the observed phenomenon using the term "wind shear" and a subjective assessment of its intensity by the qualifying terms "fair", "moderate", "strong or "severe", depending with case.
- The aircraft type.
- The height or the height limits at which or between which the wind shear has been observed.
- Detailed meteorological and/or operational information during the situation. In this respect,

circonstances. A cet égard, les pilotes disposant de systèmes de navigation appropriés qui s'exposent au cisaillement du vent devraient, si possible, communiquer d'autres renseignements intéressants, tels que les variations significatives de la direction et/ou de la vitesse du vent.

Exemple de compte-rendu émis par un pilote :

"CISAILLEMENT DU VENT FORT B737 EN APPROCHE (PISTE...) VENT 350° 45KT A 500FT DEVIENT 230° 10KT A 200FT".

Lorsqu'il reçoit d'un pilote un compte-rendu "cisaillement du vent", l'organe ATS intéressé devrait :

- Transmettre immédiatement le compte-rendu aux autres aéronefs concernés ;
- Inclure le compte-rendu dans un message du service automatique d'information de région terminale (ATIS), le cas échéant ;
- Transmettre le compte-rendu à l'organe météorologique qui lui est associé.

7 Service VOLMET

Néant

8 Service SIGNET et AIRMET

Néant

9 Autres services météorologiques automatisés

Néant

pilots provided with the appropriate navigation equipments and encountering a wind shear should report, if possible, other important information such as: its direction, significant variations and/or the wind speed.

Example of wind shear report:

"WIND SHEAR STRONG B737 IN APPROACH (RWY...) WIND 350° 45KT AT 500FT CHANGES TO 230° 10KT AT 200FT".

When a wind shear report is received, the appropriate ATS unit should:

- Immediately transmit this report to the concerned aircraft;
- Include the report into an automatic terminal information service message (ATIS), should the occasion arise;
- Transmit the report to the appropriate meteorological unit.

7 VOLMET Service

Nil

8 SIGMET and AIRMET Service

Nil

9 Other automated meteorological services

Nil

GEN 3.6 RECHERCHE ET SAUVETAGE***SEARCH AND RESCUE*****1 Service compétent**

Le service de recherche et de sauvetage de la République de Djibouti est assuré par le centre de coordination et de sauvetage d'ADDIS ABEBA, (ACC).

Centre de coordination et de Sauvetage / Rescue Coordination Centre

Nom / Name : ADDIS ABEBA ACC/RCC, Bole International Airport
 Adresse postale / Postal address : Air Operations Navaid Department Civil Aviation Authority
 BP / PO BOX 978 ADDIS ABEBA, ETHIOPIA
 Tel : 251-011-66502 65/251 011 665 02 00/EXT255
 Fax : (251)-011-6650281
 AFTN : HAAAYAYX
 Email : caa.airnav@ethionet.et

Zone de Recherche et de Sauvetage / Search and Rescue Area : ADDIS ABEBA FIR

Organisme Responsable / Responsible authority : Civil Aviation Authority

Le centre secondaire de sauvetage (RSC) de Djibouti participe dans les limites du territoire de la République de Djibouti aux opérations SAR déclenchées par le RCC d'ADDIS ABEBA.

1 Responsible service

The Search and Rescue service in Republic of Djibouti is provided by the Rescue coordination centre of ADDIS ABEBA, (ACC).

Within the limits of the Republic of Djibouti territory, the DJIBOUTI RSC participates in the SAR action initiated by ADDIS ABEBA RCC.

Centre Secondaire de Sauvetage / Rescue sub centre

RSC Djibouti, Aéroport International d'Ambouli
AEROPORT DE DJIBOUTI
Division Trafic Aérien
BP / P.O.BOX 204
République de Djibouti
Téléphone : 21 34 09 77 / 21 34 03 50
Fax : (253) 21 34 07 23
AFTN : HDAMYDYX
Email : twr@aeroport-jib.aero

Zone de Recherche et de Sauvetage / Search and Rescue area : TMA de Djibouti

Organisme responsable / Responsible authority :
Office de l'Aviation Civile - Ministère de l'Équipement et des Transports

Le Service est assuré conformément aux dispositions de l'annexe 12 de l'OACI - Recherches et Sauvetage

The service is provided in accordance with the provisions contained in ICAO Annex 12 - Search and Rescue.

2 Zone pour laquelle le service est fourni

Le service de recherche et de sauvetage est chargé des interventions SAR dans la TMA de Djibouti.

2 Area of Responsibility

The search and Rescue Service is responsible for SAR operations within DJIBOUTI TMA.

3 Types des services

On trouvera des détails sur les organes de sauvetage concernés au Tableau 3.6.3 — Organes de recherches et de sauvetage. De plus, divers éléments de la police d'Etat, de la marine marchande et des forces armées sont au besoin à la disposition des missions de recherches et de sauvetage. Les services de télécommunications aéronautiques, maritimes et publiques sont également à la disposition de l'organisation de recherches et de sauvetage.

Les aéronefs et les bâtiments de la Marine sont équipés pour communiquer sur 121,5 MHZ, 243 MHZ, 500 KHZ, 2182 KHZ, et 8364 KHZ.
 Les équipes de sauvetage au sol sont équipés pour communiquer sur 121,5 MHZ, 243 MHZ, 500 KHZ, 2182 KHZ et 8364 KHZ

Tableau 3.6-3 Organes de Recherches et de Sauvetage

Nom / Name	Emplacement / Location	Moyens / Facilities	Observations / Remarks
Armée de l'AIR <i>AIR Force</i>	Détachement Air 11°33'N 043°10'E	MRG HEL - M	Horaire : 0315/0945 O/R 30 mn <i>Operating hours: 0315/0945</i>
Marine Nationale <i>NAVY</i>	Port DJIBOUTI 11°33'N 043°07'E	Vedette hauturière <i>Seafaring speedboat</i>	Dragueur selon disponibilité Assistance des unités navales se trouvant disponibles dans la région <i>Sweeper when available</i> Assistance from navy ships when available in the area
Armée de Terre <i>Land Forces</i>	Divers <i>Various</i>	Divers <i>Various</i>	Equipe terrestre de secours <i>Rescue land squad</i>

4 Accords SAR

Le RCC d'ADDIS ABEBA assure le service SAR dans la FIR d'ADDIS ABEBA.

A ce titre le RCC d'ADDIS ABEBA :

- Diffuse toutes informations utiles concernant l'aéronef en détresse à l'intention du RSC le plus proche.
- Coordonne l'action SAR.
- Alerte les aéronefs en vol situés à proximité de la zone de recherche.

Un accord protocolaire conclu entre la République de Djibouti et la France prévoit la participation des forces françaises stationnées à

3 Types of service

Details of related rescue units are given in Table 3.6.3 - Search and Rescue Units. In addition, various elements of the Police organisation, the merchant marine and the Defence forces are available for search and rescue missions, when required and/or requested. The aeronautical, maritime and public telecommunications services are also available to the search and rescue organisation.

Aircraft and marine craft are equipped to communicate on 121, 5 MHZ, 243 MHZ, 500 KHZ, 2182 KHZ, and 8364 KHZ.

Ground rescue teams are equipped to communicate on 121, 5 MHZ, 243 MHZ, 500 KHZ, 2182 KHZ and 8364 KHZ

Table 3.6-3 Search and Rescue Units

4 SAR agreements

ADDIS ABEBA RCC provides the SAR service in ADDIS ABEBA FIR.

In this case, ADDIS RCC:

- Broadcasts all necessary information concerning the aircraft in distress for the nearest RSC.
- Coordinates the SAR action.
- Alerts aircraft flying near the search area.

A formal agreement concluded between Republic of Djibouti and France, provides the participations of the French Forces based in Djibouti with

Djibouti en personnels et en matériel aux opérations de secours déclenchées par le RSC de Djibouti.

equipment and personnel, to the rescue operations engaged by Djibouti RSC.

5 Conditions d'utilisation

Le Service et les moyens SAR de la République de Djibouti seront en toutes circonstances mis sans frais à la disposition des états voisins sur demande adressée à l'Office de l'Aviation Civile quand ils ne participent pas à des opérations de recherches et de Sauvetage sur leur propre territoire.

6 Procédures et signaux utilisés

- Procédures et signaux utilisés par les aéronefs.

Les procédures pour les pilotes commandants de bord qui sont témoins d'un accident ou qui captent un appel de détresse et/ou un message de détresse sont définies à l'Annexe 12 de l'OACI, Chapitre 5.

- Communications

L'émission et la réception de messages de détresse dans la zone de recherches et sauvetage de Djibouti sont traitées selon les dispositions de l'Annexe 10, volume II chapitre 5. paragraphe 5.3.

Pour les communications au cours des opérations de recherches et de Sauvetage, on utilisera les Abréviations et codes de l'OACI (Doc 8400).

La fréquence de 121,5 MHZ est veillée en permanence à la tour de contrôle de la Circulation Aérienne de l'Aéroport International de Djibouti.

- Signaux de recherches et de sauvetage

Les Signaux de recherches et de Sauvetage à utiliser sont ceux dont fait état l'Annexe 12 de l'OACI, Chapitre 5, paragraphe 5.10.

5 Condition of availability

The SAR service and facilities in Republic of Djibouti will be available to neighbouring states upon request to the Civil Aviation Office at all times when they are not engaged in Search and rescue operations in their home territory.

6 Procedures and signals used

- Procedures and signals used by aircraft.

Procedures for pilots-in-command observing an accident or intercepting a distress call and/or message are outlined in ICAO Annex 12, Chapter 5.

- Communications

Transmission and reception of distress messages within Djibouti Search and Rescue Area are handled in accordance with ICAO Annex 10, volume II, Chapter 5, paragraph 5.3.

For communications during Search and rescue operations, the codes and abbreviations published in ICAO Abbreviations and Codes (Doc 8400) are used.

The frequency 121,5 MHZ is guarded continuously by the Djibouti international Air Traffic Control Tower.

- Search and Rescue Signals

The Search and rescue signals to be used are those prescribed in ICAO Annex 12, Chapter 5, and paragraph 5.10.

Codes de signaux visuels sol-air à employer par les survivants.

Ground/Air Visual Signal codes for use by survivors

N°	Message	Signal
1	Demandons assistance	V
2	Demandons assistance médicale	X
3	Non ou réponse négative	N
4	Oui ou réponse affirmative	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction	

Consignes d'utilisation :

1. Faire des signaux conventionnels d'au moins 8ft (2,5m).
2. Prendre soin de disposer ces signaux exactement comme indiqué.
3. Prévoir le plus de contraste de couleurs possible entre les signaux et le fond.
4. Ne négliger aucun effort pour attirer l'attention par d'autres moyens tels que la radio, les fusées éclairantes, la fumée, un miroir pour réfléchir la lumière.

N°	Message	Signal
1	Require assistance	V
2	Require medical assistance	X
3	No or Negative	N
4	Yes or Affirmative	Y
5	Proceeding in this direction	

Consignes d'utilisation :

1. Make signals not less than 8ft (2,5m).
2. Take care to lay out signals exactly as shown.
3. Provide as much colour contrast as possible between signals and background.
4. Make every effort to attract attention by other means such as radio, flares, smoke and reflected light.

GEN 4 REDEVANCES D'AERODROME/HELISTATION ET DE SERVICES DE**NAVIGATION AERIENNE****CHARGES FOR AERODROME/HELIPORT AND AIR NAVIGATION SERVICES****GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROME/HELISTATION
AERODROME/HELIPORT CHARGES****1 Atterrissage des aéronefs**

Masse maximale au décollage autorisée telle qu'elle est définie par la réglementation de l'état d'immatriculation de cet aéronef.

a) Vols internationaux

Masse de l'aéronef en tonne (T)	Redevances par tonne en Francs Djibouti (FDJ)
Moins de 6 T	6230 FDJ
De 6 T à 25 T	6230 FDJ+623 FDJ/T
De 26 T à 76 T	979 FDJ/T
Au-delà de 76T	1246 FDJ/T

b) Vols intérieurs

Masse de l'aéronef en tonne (T)	Redevances par tonne en Francs Djibouti (FDJ)
Moins de 6 T	3560 FDJ
De 6 T à 25 T	3560 FDJ+445 FDJ/T
De 26 T à 76 T	623 FDJ/T
Au-delà de 76T	976 FDJ/T

2 Stationnement, abri et remise à long terme des aéronefs**2.1. Stationnement des aéronefs**

La redevance est due par tout aéronef qui stationne sur les aires de trafic destinées à cet usage et situées dans l'emprise de l'Aéroport International de Djibouti.

Le taux de la redevance est exprimé en Francs Djibouti par Tonne et par Heure (T/HR) - Le tonnage considéré est le poids maximum de l'aéronef au décollage porté sur le certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure, toute heure commencée étant due. Cette redevance est facturée au décollage de l'appareil, la période de stationnement est calculée entre l'heure réelle d'arrivée (ATA) et l'heure réelle de départ (ATD) enregistrée par l'exploitant d'aéroport. La perception de la redevance n'exclut pas la

1 Landing of aircraft

Maximum permissible take-off weight allowed as specified under the regulations of the state in which the aircraft is registered.

a) International flights

Aircraft weight (Ton)	Charge per ton (Djibouti Franc, DJF)
Less than 6 T	6230 DJF
From 6 T to 25 T	6230 DJF+623 DJF/T
From 26 T to 76 T	979 DJF/T
More than 76T	1246 DJF/T

b) Domestic flights

Aircraft weight (Ton)	Charge per ton (Djibouti Franc, DJF)
Less than 6 T	3560 DJF
From 6 T to 25 T	3560 DJF+445 DJF/T
From 26 T to 76 T	623 DJF/T
More than 76T	976 DJF/T

2 Parking, hangaring and long term storage of aircrafts**2.1. Parking of Aircrafts**

The fee is due from any aircraft which parks on the aprons provided for that purpose and located on the land of Djibouti International Airport.

Charge rate is given in Djibouti Francs par Ton and Hour (T/HR) on the basis of the maximum permissible take-off weight allowed by the airworthiness certificate. The tonnage is rounded to the nearest superior ton and one hour started is due. This fee is invoiced on take-off of the aircraft, the parking period is calculated between the Actual Time of Arrival (ATA) and the Actual Time of Departure (ATD) recorded by the airport operator. The collection of the charge does not preclude the user from making out a special charge for the use of

possibilité pour l'exploitation d'établir une redevance particulière pour l'usage d'équipements spéciaux.

particular equipment.

Aires de trafic	Aires d'entretien	Aprons	Maintenance
Trafic national 25 FDJ par T/HR	13 FDJ par T/HR	<i>Domestic traffic</i> 25 DJF per T/HR	13 DJF per T/HR
Trafic international 30 FDJ par T/HR	14 FDJ par T/HR	<i>International traffic</i> 30 DJF per T/HR	14 DJF per T/HR

2.2. Redevances d'abri

Néant

2.3. Remise à long terme

Des forfaits annuels peuvent être accordés aux aéronefs basés dont le poids n'excède pas 2,5 T. Le montant du forfait est fonction de l'utilisation de l'appareil.

Des contrats forfaitaires mensuels peuvent être conclus entre les exploitants d'aéronefs et l'Aéroport de Djibouti, pour les aéronefs basés.

2.2. Hangaring charges

Nil

2.3. Long-term storage

Annual all-in prices can be awarded to aircraft based which don't weigh more than 2,5 T. The all-in amount is according to the using of the aircraft.

Monthly fixed contract can be concluded between users and Djibouti Airport, for aircrafts based.

3 Services aux passagers

Tout passager au départ muni d'un billet de voyage est possible d'une redevance de services aux passagers.

La redevance est perçue par des agents de l'aéroport de Djibouti. Seule Air France inclut cette charge dans le prix du billet. La facturation est établie à partir du manifeste des passagers au départ.

Taux de la redevance passagers :

- Passagers pour vol local
néant
- Passagers pour les pays limitrophes
5 000 FDJ (Ethiopie, Erythrée, Somalie et Yémen)
- Passagers pour les pays d'Afrique et CCG
12 000 FDJ
- Passagers pour les autres pays
15 000 FDJ

3 Passenger services

Each departing passenger, holding a travel ticket is required to pay a passenger service fee.

The fee is collected by the Djibouti Airport Offices. Only Air France includes that charge in the fare of the ticket. The invoicing is made on from the passenger manifest on departure.

Rate of passengers services fees:

- Passengers bound for local flight
nil
- Passengers bound for neighbouring countries
5 000 DJF (Ethiopia, Eritrea, Somalia and Yemen)
- Others Africa states and CCG states
12 000 DJF
- Passengers others countries
15 000 DJF

4 Sûreté

Redevance incluse dans la redevance de passagers ci-dessus.

4 Security

Security fee is included in the passenger service fee.

5 Questions de bruit

Néant

6 Services divers

6.1. L'occupation d'un terrain ou de stations dans l'emprise de l'aérodrome de Djibouti, par une entreprise en vue de distribuer des carburants pour aéronefs donne lieu au paiement d'une redevance au profit de l'Aéroport de Djibouti.

La redevance comprend :

Un élément fixe déterminé d'après la valeur locative des terrains ou locaux occupés, et un élément variable calculé d'après la quantité de carburant délivré aux aéronefs (lubrifiants exclus).

Taux de l'élément variable :

- **89 FDJ** par HL pour les carburants pour moteurs à pistons
- **64 FDJ** par HL pour les carburants pour réacteurs

Des réductions sur ces taux peuvent être décidées par la direction de l'Aéroport de Djibouti.

6.2. Redevance Fret

La redevance perçue au titre du fret est basée sur la masse du fret à charger ou à décharger.

Taux de la redevance :

- **3,50 FDJ** par kilogramme embarqué ou débarqué
- **7,10 FDJ** par kilogramme de khat débarqué

Des réductions peuvent être accordées par la Direction de l'Aéroport de Djibouti.

6.3. Redevance d'éclairage

Une redevance d'éclairage est perçue pour chaque atterrissage ou décollage effectué de nuit ou à la demande du commandant de l'aéronef ou dans de circonstances de mauvaise visibilité nécessitant l'usage de balisage.

Taux de la redevance

- Pour tout aéronef d'un poids maximum au décollage inférieur à 6 T **6586 FDJ**
- Pour tout autre aéronef **11570 FDJ**

Des réductions peuvent être accordées par la

5 Noise related items

Ni

6 Others

6.1. Areas or station occupied inside Djibouti aerodrome field for the purpose of supplying fuel for aircraft are subject to the payment of a charge to the advantage of Djibouti Airport.

The charge comprises:

Fixed part determined on the basis of the space or premises occupied, and variable part assessed on the basis of the quantity of fuel provided to aircraft (except lubricants).

Rates of the variable part:

- **DJF 89** per HL for piston engine fuel
- **DJF 64** per HL for jet engine fuel

Rebates on the rates may be decided by the Directorate of Djibouti Airport.

6.2. Cargo charges

Cargo charge collected is calculated on the basis of loaded or unloaded Cargo Weight.

Charge Rates:

- **3,50 DJF** per kilograms loaded or unloaded
- **7,10 DJF** per kilograms of khat unloaded

Rebates may be made by the Directorate of Djibouti Airport.

6.3. Lighting charges

Lighting charge is payable for each landing or take-off made at night or on the requesting of the pilot-in commands or in circumstances of poor visibility when lighting is required.

Rates of charge

- For any aircraft with a maximum take-off weight less than 6 T **6586 DJF**
- For any other aircraft **11570 DJF**

Rebates may be granted by the Directorate of

Direction de l'Aéroport de Djibouti.

Djibouti Airport.

Note : En république de Djibouti la période de la nuit aéronautique commence 15 mn après le coucher du soleil et se termine 15 mn avant le lever du soleil.

Note: In the Republic of Djibouti, aeronautical night period starts 15 mn after sunset and ends 15 mn before sunrise.

7 Exemptions

7.1. Sont exemptés de la redevance d'atterrissement, de stationnement, et d'usage d'éclairage

- a) *Vols de mission diplomatique*
- b) *Vols d'essais avec autorisation préalable accordée par l'Office de l'Aviation Civile*
- c) *Aéronef effectuant un retour forcé en raison d'incidents techniques ou de conditions climatiques défavorables*
- d) *Avions de l'état de Djibouti (armée de l'air, avion présidentiel etc.)*
- e) *Aéronef participant à des opérations de recherche et de sauvetage*
- f) *Associations sportives d'aéronefs (Aéro-club, Club de parachutisme...)*

7.2. Sont exemptés de la redevance de passager :

- Les membres d'équipage de l'aéronef concerné
- Les passagers en transit direct qui repartent sur le même vol
- Les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé en raison d'incidents techniques ou de conditions climatiques défavorables
- Les enfants de moins de 2 ans
- Les agents de l'aéroport international de Djibouti et de l'Office de l'Aviation Civile, à l'exclusion de leur famille

7.3. Sont exemptés de la redevance fret :

Les marchandises arrivent par avion et repartent sur le même vol ou transférées sur un autre vol aussitôt après leur déchargeement.

7 Exemptions

7.1. Are exempted from landing, parking and lighting charges

- a) Diplomatic mission flight
- b) Test flight with prior approval of the Civil Aviation Office
- c) Aircraft forced to land after take-off due to technical troubles or adverse weather conditions
- d) Djibouti State aircraft (Air force, presidential aircraft etc)
- e) Aircraft participating in search and rescue operations
- f) Sport association aircraft (Aero Club, Para club ...)

7.2. Are exempted from the payment of passenger's services charges:

- Crew members of the aircraft involved
- Transit passengers departing on the same flight
- Passengers aboard aircraft which is forced to return to the airport due to technical troubles, or adverse weather conditions
- Children under 2 years of age
- Djibouti International Airport and Civil Aviation Office personnel, except their family

7.3. Are exempted from the payment of cargo charges:

Cargo arriving or departing on the same flight or transferred on another flight as soon as after being unloaded.

GEN 4.2 REDEVANCES DE ROUTE ET DE NAVIGATION AERIENNE**AIR NAVIGATION SERVICE CHARGES**

1.1. Les Services rendus par les organes ATC de l'Aéroport International de Djibouti sont facturés dans les conditions mentionnées ci-après :

1.2. Les redevances seront perçues par les autorités de l'aéroport de Djibouti en tant que complément des redevances d'atterrissement.

1.3. Le calcul des redevances sera effectué d'après le montant des redevances d'atterrissement perçues au titre de l'utilisation de l'aérodrome.

2. Services de Navigation Aérienne de Route

2.1. La redevance est due pour tous les vols internationaux transitant dans l'espace aérien situé à la verticale des frontières de la République de Djibouti.

2.2. Taux de la redevance

Le taux de la redevance est fixé en fonction du poids maximum au décollage porté au certificat de navigabilité de l'aéronef.

Catégorie de l'aéronef	Redevance
Jusqu'à 5T	5 000 FDJ / 28 USD
De 6T à 50T	50 FDJ / 0,28 USD par tonne
De 51T à 200T	25 FDJ / 0,14 USD par tonne
Au-delà de 200T	15 FDJ / 0,084 USD par tonne

3. Base de coût des services de navigation aérienne. Exemptions et réductions

3.1. Base de coût des services de navigation aérienne

La base de coût des services de navigation aérienne peut être indiquée sur demande adressée au Ministère des Transports, Direction de l'Aéroport de Djibouti adresse, voir GEN1.1-1)

Exemptions et réductions

a) Réductions

Néant

1.1. The services rendered by the ATC units, of Djibouti International Airport will be charged as mentioned below:

1.2. The charges will be payable to the authorities of Djibouti Airport in addition to the landing fees.

1.3. The calculation of the charges will be made on the basis of the landing fees, charged for use of the aerodrome.

2. Route Air Navigation Services

2.1. The charge is levied to all international aircraft flying within airspace overhead the boundary of the Republic of Djibouti.

2.2. Charge rates

The rate of this fee is fixed with regard to maximum take-off weight mentioned on the aircraft airworthiness certificate.

Category of aircraft	Charges
Up to 5T	5 000 DJF / 28 USD
From 6T to 50T	50 DJF / 0,28 USD per ton
From 51T to 200T	25 DJF / 0,14 USD per ton
Over 200T	15 DJF / 0,084 USD per ton

3. Cost basis for air navigation Services and exemptions/reductions

3.1. Cost basis for air navigation services

The cost basis for air navigation services is available on request from the Ministry of Transport, Directorate of Djibouti Airport (address, see GEN 1.1-1)

Exemptions/reductions

a) Reductions

Nil

b) Exemptions

Les catégories de vol suivantes peuvent être dispensées du paiement des redevances d'utilisation des installations de navigation aérienne :

- 1) Les vols d'essais effectués à la demande de l'administration de l'aviation civile.
- 2) Les vols de recherche et de sauvetage
- 3) Demi-tour d'un aéronef pour raison technique, par exemple un décollage avec retour forcé à l'aérodrome de départ suite à des anomalies techniques, des conditions météorologiques défavorables ou pour tout motif du genre.
- 4) Vols des aéronefs de l'Etat de Djibouti.
- 5) Les aéronefs spécialement affectés au transport de diplomates étrangers approuvés par le Ministère des Affaires Etrangères de la République de Djibouti.

4. Modalités de paiement

La perception de la redevance sera effectuée mensuellement par l'administration de l'aéroport de Djibouti.

Le paiement de la redevance doit être effectué dans un délai de **30 jours**.

Si les paiements ne sont pas effectués :

- a) Le recouvrement peut être effectué par saisie
- b) La permission de voler à destination ou au départ du territoire de la République de Djibouti peut être refusée
- c) Une permission déjà accordée peut être annulée.

b) Exemptions

The following categories of flight shall be exempted from payment of air navigation facility charges:

- 1) Test flights made at the request of the Civil Aviation Authority
- 2) Flights made for search and rescue purposes
- 3) Technical return flights; i.e take-off with forced return to the aerodrome due to technical disturbances, adverse weather conditions and the like.
- 4) Djibouti State aircrafts flights
- 5) Aircraft specially assigned to the carrying of an official mission agreed by the Republic of Djibouti foreign office.

4. Methods of payment

The charge collection shall become payable monthly to the Djibouti airport authority.

The payment of charge will be made within **30 days**.

If payments are not made:

- a) Collection can be done by distress
- b) Permission to fly to or from Republic of Djibouti territory can be denied
- c) Permission already granted can be withdrawn.

2ème partie – En route (ENR)

Part 2 – En-Route (ENR)

ENR 0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2

TABLE OF CONTENTS TO PART 2

SECTION	TITRE / TITLE	PAGE
ENR 1	REGLES ET PROCEDURES GENERALES <i>GENERAL RULES AND PROCEDURES</i>	ENR 1.1-1
ENR 1.1	Règles générales <i>General Rules</i>	ENR1.1-1
ENR 1.2	Règles de vol à vue <i>Visual flight rules</i>	ENR 1.1-1
ENR 1.3	Règles de vol aux instruments <i>Instrument flight rules</i>	ENR 1.3-1
ENR 1.4	Classification de l'espace aérien ATS <i>ATS airspace classification</i>	ENR 1.4-1
ENR 1.5	Procédure d'attente, d'approche et de départ <i>Holding, approach and departure procedures</i>	ENR 1.5-1
ENR 1.6	Services et procédures radar <i>Radar services and procedures</i>	ENR 1.6-1
ENR 1.7	Procédures de calage altimétrique <i>Altimeter setting procedures</i>	ENR 1.7-1
ENR 1.8	Procédures supplémentaires régionales (DOC 7030) <i>Regional supplementary procedures (DOC7030)</i>	ENR 1.8-1
ENR 1.9	Gestion des courants de trafic aérien (ATFM) <i>Air traffic flow management (ATFM)</i>	ENR 1.9-1
ENR 1.10	Planification des vols (restrictions, limitations et conseils) <i>Flight planning (restrictions, limitations and advisory information)</i>	ENR 1.10-1
ENR 1.11	Adressage des messages de plan de vol <i>Addressing of flight plan messages</i>	ENR 1.11-1
ENR 1.12	Interception des aéronefs civils <i>Interception of civil aircrafts</i>	ENR 1.12-1
ENR 1.13	Intervention illicite <i>Unlawful interference</i>	ENR 1.13-1
ENR 1.14	Incidents de la circulation aérienne <i>Air traffic incidents</i>	ENR 1.14-1
ENR 2	ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE <i>AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE</i>	ENR 2.1-1
ENR 2.1	FIR, UIR, TMA <i>FIR, UIR, TMA</i>	ENR 2.1-1

ENR 2.2	Autres espaces aériens réglementés <i>Other regulated airspaces</i>	ENR 2.2-1
ENR 3	ROUTES ATS <i>ATS ROUTES</i>	ENR 3.1-1
ENR 3.1	Routes ATS inférieures <i>Lower ATS routes</i>	ENR 3.1-1
ENR 3.2	Routes ATS supérieures <i>Upper ATS routes</i>	ENR 3.2-1
ENR 3.3	Routes de navigation de surface (RNAV) <i>Area navigation routes (RNAV)</i>	ENR 3.3-1
ENR 3.4	Routes pour hélicoptères <i>Helicopter routes</i>	ENR 3.4-1
ENR 3.5	Autres routes <i>Other routes</i>	ENR 3.5-1
ENR 3.6	Attentes en route <i>En-route holdings</i>	ENR 3.6-1
ENR 4	AIDES / SYSTEMES DE RADIONAVIGATION <i>Radio navigation systems</i>	ENR 4.1-1
ENR 4.1	Aides de radionavigation – en route <i>Radio navigation aids – en-route</i>	ENR 4.1-1
ENR 4.2	Systèmes spéciaux de navigation <i>Special navigation systems</i>	ENR 4.2-1
ENR 4.3	Système mondial de navigation par satellite <i>Global navigation satellite system (GNSS)</i>	ENR 4.3-1
ENR 4.4	Indicateurs codés des points significatifs <i>Name-code designators for significant points</i>	ENR 4.4-1
ENR 4.5	Feux aéronautiques au sol – en route <i>Aeronautical ground lights – en-route</i>	ENR 4.5-1
ENR 5	AVERTISSEMENT A LA NAVIGATION <i>NAVIGATION WARNINGS</i>	ENR 5.1-1
ENR 5.1	Zones interdites, réglementées ou dangereuses <i>Prohibited, restricted and dangerous areas</i>	ENR 5.1-1
ENR 5.2	Zones de manœuvres et d'entraînement militaires <i>Military exercise and training areas</i>	ENR 5.2-1
ENR 5.3	Autres activités de nature dangereuse et dangers potentiels <i>Other activities of a dangerous nature and other potential hazards</i>	ENR 5.3-1
ENR 5.4	Obstacles à la navigation aérienne – en route <i>Air navigation obstacles – en-route</i>	ENR 5.4-1
ENR 5.5	Zone d'activités aériennes sportives et récréatives <i>Aerial sporting and recreational activities</i>	ENR 5.5-1
ENR 5.6	Migration d'oiseaux et zones fréquentées par une faune sensible <i>Bird migration and areas with sensitive fauna</i>	ENR 5.6-1
ENR 6	CARTES DE CROISIERE <i>EN-ROUTE CHARTS</i>	

ENR 1 REGLES ET PROCEDURES GENERALES**GENERAL RULES AND PROCEDURES****ENR 1.1 REGLES GENERALES****GENERAL RULES****1 Généralités**

Les règles et procédures de la circulation aérienne applicables sur le territoire de Djibouti sont conformes aux dispositions des Annexes 2 et 11 à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale et aux parties relatives aux aéronefs des procédures pour les services de navigation aérienne – Règles de l'air et services de la circulation aérienne, ainsi qu'aux procédures complémentaires régionales de la région de l'**AFI** sous réserve des différences énumérées en GEN 1.7.

2 Hauteur minimale de sécurité

Les aéronefs ne devront pas voler au-dessous de la hauteur minimale de sécurité sauf pour les besoins de décollage et d'atterrissement.

La hauteur minimale de sécurité est la hauteur à laquelle ni une perturbation inutilement causée par le bruit ni un risque indu, pour les personnes et les biens, n'est à craindre en cas d'atterrissement forcé.

Cependant au-dessus des villes ou autres agglomérations ou rassemblements de personnes, cette hauteur devra être d'au moins 300 m (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé située dans un rayon de 600 m (2000 ft) autour de l'aéronef et ailleurs d'au moins 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau.

Note : Les aéronefs ne devront pas survoler Djibouti ville et le port en dessous de 3 000 ft (900 m).

3 Jets d'objets

Il est interdit de jeter des objets ou de pulvériser des substances à partir d'un aéronef si ce n'est du carburant largué en un lieu où il n'est résulte aucun danger pour les personnes et les biens.

4 Acrobaties aériennes

Les acrobaties aériennes sont interdites à une hauteur inférieure à 450 m (1 500 ft), ainsi qu'au-dessus des villes ou autres agglomérations, des rassemblements de personnes ou des aéroports.

1 Général

The air traffic rules and procedures applicable to air traffic in Djibouti territory conform to Annexes 2 and 11 to the convention on international Civil Aviation and to those portions of the procedures for Air traffic services - Rules of the Air traffic services applicable to aircraft and of the regional supplementary procedures applicable to the **AFI** region, except for the differences listed in GEN 1.7.

2 Minimum safe height

Aircraft shall not be flown below the minimum safe height except when necessary for take off and landing. The minimum safe height is the height at which neither an unnecessary noise disturbance nor unnecessary hazards to persons and property in the event of an emergency landing are to be feared. However, over any congested area of a city, town or settlement this height shall be at least 300 m (1000 ft) above the highest fixed object within 600 m (2000ft) of the aircraft and elsewhere at least 150 m (500ft) above the ground or water.

Note : Aircraft shall not fly over Djibouti city and the port below 3000 ft (900 m).

3 Dropping of objects

The dropping or sparkling of objects or substances out of or from aircraft is prohibited, except fuel dropped in area without danger to persons and property on the surface.

4 Aerobatics

The acrobatic manoeuvres are prohibited below a height of 450 m (1 500 ft) and over a congested area of a city, towing, settlement or airports.

5 Vols de remorquage et vols publicitaires

Néant

6 Heures et unités de mesure

Le temps universel coordonné (UTC) et les unités de mesure indiquées à cet effet seront employés dans la mise en œuvre des aéronefs.

Le ministre des Transports définira les unités de mesure à employer et celles-ci seront énumérées dans l'AIP

7 Structure de l'espace

7.1 Les aéronefs qui survolent le territoire de la République de Djibouti doivent en obtenir l'autorisation, quelle que soit leur altitude. Ils doivent contacter l'approche de Djibouti sur 121.1 Mhz, au moins 10 minutes avant de pénétrer dans l'espace aérien djiboutien, et afficher le code A 2000 à 80 NM du VOR/DME : DTI s'ils sont équipés d'un transpondeur A. A l'intérieur de la TMA de Djibouti, ils afficheront A 4300.

7.2 Le service d'information de vol est assuré par l'approche de Djibouti, au profit de tous les aéronefs, quel que soit leur niveau de vol.

L'ACC d'ADDIS ABEBA assure le service d'alerte pour tous les vols à une altitude supérieure au FL 245 survolant le territoire de la République de Djibouti.

L'approche de Djibouti assure le service d'alerte :

- a) pour tous les vols à une altitude égale ou inférieure au FL 245 transitant dans la TMA de Djibouti
- b) pour tous les vols locaux en dessous de plancher de la TMA ;
pour tous les vols à destination ou au départ des aérodromes de la République de Djibouti.

7.3. Dans l'espace aérien contrôlé, les services de la circulation aérienne peuvent interdire complètement ou partiellement les vols VFR si l'importance du trafic oblige à le faire par suite d'un manque d'espace ou de temps.

5 Towing flight and advertising flight

Nil

6 Time and units of measurement

Coordinated universal time (UTC) and the prescribed units of measurement shall be applied to flight operations.

The Minister of Transport will establish the units of measurement to be used and they will be published in the AIP.

7 Airspace structure

7.1 Aircraft overflying in the Republic of Djibouti territory are subject to prior permission whatever the altitude is. Aircraft shall contact Djibouti approach on frequency 121.1 MHz, at least 10 minutes prior to entering Djibouti airspace and squawking on A 2000, if equipped, within 80 NM of DTI VOR-DME.

Into Djibouti TMA, aircraft shall set squawk A 4300.

7.2. The flight information is provided by Djibouti Approach for all aircraft, whatever the flight level may be.

ADDIS ABEBA ACC provides the alert service for all aircraft over flying Djibouti above FL 245.

The Djibouti Approach provides the alert service for:

- a) all aircraft at or below FL 245 transiting into Djibouti TMA;
- b) all flight below minimum TMA altitude;

all aircraft arriving or departing from aerodromes of the Republic de Djibouti

7.3. Within controlled airspace, VFR flights may be prohibited completely or partly by the air traffic services with regard to limitation of space and time if urgently required by the degree of intensity of air traffic subject to air traffic control.

8 Zones interdites, réglementées et dangereuses

Il n'existe pas de zones interdites dans la TMA de Djibouti.

Le Ministre des Transports institue au besoin des zones réglementées et dangereuses s'il y a lieu de le faire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public, en particulier quand la sécurité de la circulation aérienne est en cause. Ces zones figurent dans l'AIP.

9 Vols dans les nuages en planeur

Néant

10 Décollage et atterrissages des avions, giravions, ballons dirigeables, moto planeurs, planeurs et parachutistes en dehors des aérodromes agréés à cet effet

La permission de l'autorité locale est exigée.

8 Prohibited and dangerous areas and flight restrictions

There are no prohibited areas within Djibouti TMA.

The Minister of transport establishes restricted and dangerous areas, if necessary, for the prevention of danger to public safety or order, especially for the safety of air traffic. These areas are published in the AIP.

9 Cloud flights with gliders

Nil

10 Take-off and landing of aeroplanes, rotorcraft, airships, powered gliders, gliders and parachutists outside designated aerodromes

Permission of the local authority is required.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.2 REGLES DE VOL A VUE***VISUAL FLIGHT RULES***

1. Hormis le cas du VFR spécial, les vols VFR seront effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles dont fait état le tableau 1

2. Sauf autorisation d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne devra ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle (CTR), ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aérodrome.

- a) quand le plafond est inférieur à 450 m (1500 ft)
; ou
- b) quand la visibilité au sol est inférieure à 5 km (3NM)

3. Les vols VFR seront effectués entre 15 mn avant le lever du soleil et 15 mn après le coucher du soleil.

4. Sauf autorisation de l'autorité compétente, les vols VFR ne seront pas effectués :

- a) au-dessus du niveau de vol 145
- b) entre 15 mn après le coucher du soleil et 15 mn avant le lever du soleil
- c) à des vitesses transsoniques et supersoniques

5. Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissement, ou sauf autorisation des autorités compétentes, aucun vol VFR ne sera effectué :

- a) au-dessus des zones à forte densité de population, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;
- b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 5a), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau.

1. Except when operating as a special VFR flights, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in condition of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in table 1.

2. Except when a clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall neither take-off, land at an aerodrome within a control zone (CTR) nor enter the aerodrome traffic zone or the traffic pattern of such aerodrome

- a) when the ceiling is less than 450m (1500 ft)
or
- b) when the ground visibility is less than 5 km (3 NM)

3. VFR flights shall be conducted between 15 mn before sunrise and 15 mn after sunset.

4. Unless authorized by the appropriate authority, VFR flights shall not be operated:

- a) above FL 145
- b) between 15 mn after sunset and 15 mn before sunrise
- c) at transonic and supersonic speeds

5. Except when necessary for take-off or landing or except by permission from the appropriate authority, a VFR flight shall not be flown:

- a) over the congested areas of cities, towns or settlements, or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within a radius of 6000 m from the aircraft;
- b) elsewhere than as specified in 5 a), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water.

- c) le minimum VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages sont fixés dans le tableau ci-dessous
- c) VMC visibility and distance from cloud minima are contained in the table below

Bandes d'altitude / Altitude band	Classe d'espace aérien / Airspace class	Visibilité en vol / Flight visibility	Distance aux nuages / Distance from clouds
A 3050 m (FL100) AMSL et au dessus / <i>At and above 3050 m (FL100) AMSL</i>	A** B C D E F G	8 km	1500 m horizontalement 300 m (1000 ft) verticalement / <i>1500 m horizontally 300 m (1000 ft) vertically</i>
Au dessous de 3050 m (FL100) AMSL et au-dessus de 900 m (3000ft) AMSL ou à plus de 300 m (1000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé/ <i>Below 3050 m (FL100) AMSL and above 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher.</i>	A** B C D E F G	5 km	1500 m horizontalement 300 m (1000 ft) verticalement / <i>1500 m horizontally 300 m (1000 ft) vertically.</i>
A 900 m (3000 ft) AMSL et au dessous ou à 300 m (1000 ft) au dessus du relief, si ce niveau est plus élevé / <i>At and below 900 m (3000 ft) AMSL, or 300 m (1000ft) above terrain, whichever is the higher.</i>	A** B C D E	5 km	1500 m horizontalement 300 m (1000 ft) verticalement / <i>1500 m horizontally 300 m (1000 ft) vertically.</i>
Des visibilités en vol réduites, au plus à 1500 m peuvent être autorisées pour des vols effectués : <ul style="list-style-type: none"> a) à des vitesses qui permettent, compte tenu de la visibilité, de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou b) dans des circonstances où la probabilité d'une rencontre d'autres aéronefs est normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude <p><i>Flight visibilities reduced to not less than 1500 m may be permitted for flights operating :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>At speeds that, in the prevailing visibility, will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision ; or</i> b) <i>In circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g in area of low traffic volume and for aerial work at low levels.</i> <p>* Les HELICOPTERES peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1500 m s'ils évoluent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision / <i>HELICOPTERS may be permitted to operate in less than 1500 m visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.</i></p> <p>** Les minimums VMC dans l'espace aérien de classe A sont donnés à titre d'indication aux pilotes; ils n'impliquent pas l'acceptation des vols VFR dans l'espace aérien de classe A / <i>The VMC minima in class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in class A airspace.</i></p>			

6. Sauf indication contraire dans une autorisation du contrôle de la circulation aérienne et sauf spécification de l'autorité ATS compétente, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieur à 900 m (3000 ft) au dessus du sol ou de l'eau, ou au-dessus d'un niveau de référence supérieur spécifié par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, seront effectués à l'un des niveaux de vol correspondant à leur route spécifiés dans les tableaux des niveaux de croisière.

7. Un aéronef en vol VFR se conformera aux dispositions du paragraphe 3.6 de l'Annexe 2 de l'OACI :

- a) s'il vole dans un espace aérien de classe D ;
- b) s'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé ; ou
- c) s'il effectue un vol VFR spécial.

8. VFR spécial :

En VFR spécial, les conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages ne doivent pas être inférieures à celle fixées dans la CTR de Djibouti/Ambouli, espace "D", et mentionnées ci-après :

VFR Spécial	Visibilité	Plafond
Aéronefs	1500 m	Hors nuages et en vue de la surface
Hélicoptères	800 m	

L'autorisation de VFR spécial doit faire l'objet d'une demande préalable auprès de la Tour (par radio) ou auprès du bureau de piste.

• Conditions à respecter:

- Cheminements impératifs sur les itinéraires définis – intégration possible dans le circuit d'aérodrome en fonction du trafic IFR prévu – pilote familier avec les procédures et l'aérodrome de Djibouti

9 - VFR de nuit

Compte tenu des dispositions minimales d'équipement nécessaire au sol (balisage lumineux, station météorologique), les vols VFR de nuit ne peuvent être effectués que dans le circuit d'aérodrome (VFR de nuit local) et/ou dans les limites de la CTR de Djibouti.

6. Except where otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the appropriate ATS authority, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3000 ft) from the ground or water, or a higher flight level as specified by the appropriate ATS authority, shall be conducted at a flight level appropriate to the track as specified in the tables of cruising levels.

7. VFR flights shall comply with the provisions of paragraph 3.6 of ICAO Annex 2:

- a) when operated within class D airspace
- b) when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodrome; or
- c) when operated as special VFR flights.

8. Special VFR flight

special VFR flight, visibility conditions and distance from clouds must not be less than those specified within Djibouti/Ambouli control zone (CTR), airspace "D" as mentioned below:

Special VFR flight	Visibility	Ceiling
Aircrafts	1500 m	Clear of cloud visual contact on terrain
Helicopters	800 m	

Permission of special VFR flight is subject to a prior requesting clearance to the tower (by radio) or to the ARO.

• Conditions to adhere :

- Proceeding strictly to specified tracks – Possibility to integrate within aerodrome traffic circuit according to the intended IFR traffic. – Regular pilot to the procedures and Djibouti aerodrome.

9 - VFR flight at night

Due to the minimal appropriate facilities installed on ground (lighting facility, meteorological station) VFR flights at night may be operated only in the vicinity of aerodrome (local VFR flights) and / or within Djibouti/Ambouli CTR.

VFR de nuit local : sont autorisés à effectuer des vols de nuit en tour de piste les pilotes expérimentés ayant obtenu une attestation délivrée par un pilote instructeur, à la suite d'un test de contrôle en vol.

VFR de nuit en CTR : peuvent effectuer des vols de nuit dans les limites de la CTR, point « N » compris, les pilotes qualifiés IFR, VFR de nuit ou ceux en cours de formation au pilotage de nuit sous la responsabilité d'un pilote instructeur. Les vols VFR de nuit sont soumis à l'approbation du Commandant d'aérodrome.

– Conditions météorologiques

	Visibilité	Plafond
Local	= 8 km	Pas de nuage en dessous de 450 m / SFC
en CTR	= 8 km	Pas de nuage en dessous de 1500m /SFC, ni de précipitations, ni d'orage ou de brouillard.

Local VFR flight at night: trained pilot, which satisfied and obtained certificate delivered by an instructor pilot, after test flight control may be permitted to operate VFR flight at night in aerodrome traffic circuits.

VFR flight at night within control zone (CTR) : pilots instrument rated and VFR flight at night, or those student pilots training for a night rating under the responsibility of an instructor pilot, may operate VFR flights at night within Djibouti CTR, « N » point included. VFR flights at night are subject to the approval of the aerodrome commander.

– Meteorological conditions

	Visibility	Ceiling
Local	= 8 km	Clear of cloud below 1500 m / AGL
in CTR	= 8 km	Clear of cloud below 1500 m / AGL, no precipitation, storm or fog.

	Visibilité	Plafond
Local	= 8 km	Pas de nuage en dessous de 450 m / SFC
en CTR	= 8 km	Pas de nuage en dessous de 1500m /SFC, ni de précipitations, ni d'orage ou de brouillard.

	Visibility	Ceiling
Local	= 8 km	Clear of cloud below 1500 m / AGL
in CTR	= 8 km	Clear of cloud below 1500 m / AGL, no precipitation, storm or fog.

Cheminements:

Se tenir à l'écart des axes utilisés par les aéronefs en IFR et utiliser les cheminements VFR spéciaux ainsi que les consignes du contrôle.

Tracks:

Remain outside the axes used by IFR flights and proceed to special VFR flight tracks and ATC instructions.

10. Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et désire passer à l'application des règles de vol aux instruments devra:

10. An aircraft operated in accordance with the visual flight rules which wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall:

- a) Si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur, ou
- b) Si le vol répond aux conditions prescrites au 3.3 de l'Annexe 2 de l'OACI, soumettre un plan de vol à l'organe intéressé des services

a) If a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan; or

b) When so required by 3.3 of Annex 2, submit a flight plan to the appropriate air traffic service unit and obtain a clearance prior to proceeding

de la circulation aérienne et obtenir une autorisation avant de passer en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé.

IFR when in controlled airspace.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS***INSTRUMENT FLIGHT RULES*****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. Niveaux minimaux

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissement et sauf autorisation spéciale de l'autorité compétente, un vol IFR sera effectué à un niveau qui ne sera pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'Etat dont le territoire est survolé ou, quand aucune altitude minimale de vol n'a été établie :

- a) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui sera de 600 m (2000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km de la position estimée de l'aéronef ;
- b) ailleurs que dans les régions spécifiées en a), à un niveau qui sera de 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km de la position estimée de l'aéronef.

Note : la position estimée de l'aéronef tiendra compte de la précision de navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, en égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef.

1.3. Poursuite en VFR d'un vol IFR

1.3.1. Un pilote d'aéronef 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 devra, si un plan de vol a été déposé, aviser l'organe 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.

1.3.2. Si un pilote effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il n'annulera pas son plan de vol IFR, à moins qu'il soit prévu et envisagé de poursuivre ce vol en conditions météorologiques de vol à vue pendant une assez longue durée et sans interruption.

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

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

1.2. Minimum levels

Except when necessary for take-off or landing or when specifically authorized by the proficient authority, an IFR flight shall be flown at a level that is not below the minimum flight altitude established by the state whose territory is overflowed, or, where no such minimum flight altitude has been established:

- a) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;
- b) elsewhere than as specified in a) at a level which is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

Note: the estimated position of the aircraft will take into account the navigational accuracy which can be achieved on the relevant route segment, having regard to the navigational facilities available on the ground and in the aircraft.

1.3. Change from IFR flight to VFR flight

1.3.1. An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the instrument flight rules to compliance with the visual flight rules shall, if a flight plan was submitted, 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.

1.3.2. When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions, 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 visual meteorological conditions.

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

2.1. Lorsqu'il évolue dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR se conformera aux dispositions du paragraphe 3.6 de l'Annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

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 ou, s'il est autorisé à appliquer les techniques de croisière ascendante, il évoluera entre deux niveaux ou au-dessus d'un niveau choisi :

- a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI ; ou
- b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière lorsqu'il en est ainsi décidé conformément aux dispositions d'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410.

Toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ces tableaux n'aura pas lieu d'être quand il en sera disposé autrement dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ou dans les publications d'information aéronautique (AIP) de l'autorité compétente des services de la circulation aériennes (ATS).

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, comme il est spécifié :

- a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI, sauf dispositions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, pour les vols effectués à 900m (3000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer; ou
- b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière lorsqu'il en est ainsi décidé conformément aux dispositions de l'Appendice 3 de l'Annexe 2 de l'OACI, pour les vols effectués au-dessus du niveau 410.

Note : cette disposition n'interdit pas aux avions en vol supersonique d'utiliser les techniques de croisière ascendante.

2. Rules applicable to IFR flights within controlled airspace

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

2.2. An IFR flight operating in cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level, or, if authorized to employ cruise climb technique, between two levels or above a level, selected from:

- a) the tables of cruising levels in Appendix 3 of ICAO Annex 2, or
- b) a modified table of cruising levels, when so prescribed in accordance with Appendix 3 of ICAO Annex 2 for flight above FL 410.

However, the correlation of levels to track prescribed therein shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the appropriate ATS authority in the Aeronautical Information Publication (AIP).

3. Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

3.1. Cruising levels

An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in:

- a) the tables of cruising levels in Appendix 3 of ICAO annex 2, except when otherwise specified by the appropriate ATS authority for flight at or below 900 m (3000 ft) above mean sea level; or
- b) a modified table of cruising levels, when so prescribed in accordance with Appendix 3 of ICAO Annex 2 or flight above FL410.

Note: this provision does not preclude the use of cruise climb techniques by aircraft in supersonic flight.

3.2. Communications

Un aéronef qui vole en IFR hors de l'espace aérien contrôlé mais qui évolue ou pénètre dans une région désignée par l'autorité ATS compétente conformément aux dispositions de 3.3.1.2 c) ou d) de l'Annexe 2 de l'OACI, ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, gardera l'écoute sur la fréquence radio appropriée et établira, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

3.3 Comptes-rendus de position

Lorsque l'autorité compétente des services de la circulation aérienne exige qu'un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé :

- dépose un plan de vol,
- garde l'écoute sur la fréquence radio appropriée et établisse, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organe des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol, cet aéronef rendra compte de sa position conformément aux dispositions de 3.6.3 de l'Annexe 2 de l'OACI sur les vols contrôlés.

Cheminements :

Se tenir à l'écart des axes utilisés par les aéronefs en IFR et utiliser les cheminements VFR spécial ainsi que les consignes du contrôle.

Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et désire passer à l'application des règles de vol aux instruments devra :

- a) Si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur, ou
- b) Si le vol répond aux conditions prescrites de 3.3 de l'Annexe 2 de l'OACI, soumettre un plan de vol à l'organe intéressé des services de la circulation aérienne et obtenir une autorisation avant de passer en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé.

3.2. Communications

An IFR flight operating outside controlled airspace but within or into areas, or along routes, designated by the appropriate ATS authority in accordance with 3.3.1.2 c) or d) of ICAO Annex 2 shall maintain a listening watch on the appropriate radio frequency and establish two-way communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.

3.3 Position reports

An IFR flight operating outside controlled airspace and required by the appropriate ATS authority to:

- submit a flight plan, and
- maintain a listening watch on the appropriate radio as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service, shall report position as specified in 3.6.3 of ICAO Annex 2 for controlled flights.

Tracks:

Remain outside the axes used by IFR flights and proceed to special VFR flight tracks and ATC instructions.

An aircraft operated in accordance with the visual flight rules which wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall:

- a) If a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan; or
- b) When so required by 3.3 of Annex 2, submit a flight plan to the appropriate air traffic service unit and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.4 CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ATS

ATS AIRSPACE CLASSIFICATION

1. Classification des espaces aériens ATS :

Les espaces aériens ATS seront classés et désignés comme suit :

Classe A. Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

Classe B. Les vols IFR et VFR sont admis, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

Classe C. Les vols IFR et VFR sont admis, il est fourni en service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et reçoivent des informations de circulation relatives aux vols VFR ; les vols VFR reçoivent des informations de circulation relatives aux autres vols VFR.

Classe D. Les vols IFR et VFR sont admis, et il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols ; la séparation est assurée entre vols IFR et les vols IFR reçoivent des informations de circulation relatives aux vols VFR ; les vols VFR reçoivent des informations de circulation relatives à tous les autres vols.

Classe E. Les vols IFR et VFR sont admis, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne aux vols IFR et la séparation est assurée entre vols IFR. Tous les vols reçoivent dans la mesure du possible des informations de circulation. La classe E ne sera pas utilisée pour les zones de contrôle.

Classe F. Les vols IFR et VFR sont admis, tous les vols IFR participants bénéficient du service consultatif de la circulation aérienne et tous les vols bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

Note : là où est mis en œuvre le service consultatif de la circulation aérienne, cela est considéré normalement comme une mesure temporaire seulement, en attendant qu'on puisse le remplacer par le service de contrôle de la circulation aérienne (Voir aussi les **PANS-ATM**, Chapitre 9).

Classe G. Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

1. ATS Classification of airspaces:

ATS airspaces shall be classified and designated in accordance with the following:

Class A. IFR flights only are permitted; all flights are provided with air traffic control service and are separated from each other.

Class B. IFR and VFR flights are permitted; all flights are provided with air traffic control service and are separated from each other.

Class C. IFR and VFR flights are permitted, all flight are provided with air traffic control service and IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information in respect of other VFR flights.

Class D. IFR and VFR flights are permitted and all flights are provided with air traffic control service, IFR flights are separated from other IFR flights and receive traffic information in respect of VFR flights. VFR flights receive traffic information in respect of all other VFR flights.

Class E. IFR and VFR flights are permitted, IFR flights are provided with air traffic control service, and are separated from other IFR flights. All flights receive traffic information as far as is practical. Class E shall not be used for control zones.

Class F. IFR and VFR are permitted; all participating IFR flights receive an air traffic advisory service and all flights receive flight information service if requested.

Note: where air traffic advisory service is implemented, this is considered normally as a temporary measure only until such time as it can be replaced by air traffic control. (See also **PANS-ATM**, Chapter 9.)

Class G. IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested.

Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espaces aériens seront conformées au tableau suivant :

The requirements for flights within each class of airspace shall be as shown in the following table:

CLASSES D'ESPACE AERIEN ATS

SERVICES ASSURES ET PRESCRIPTIONS DE VOL

Classe	Type de vol	Séparation assurée	Services fournis	Limite de vitesse *	Radio-communications	Autorisation ATC requise
A	IFR seulement	A tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues dans les deux sens	Oui
B	IFR	A tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues dans les deux sens	Oui
	VFR	A tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues dans les deux sens	Oui
C	IFR	IFR / IFR IFR / VFR	ATC	Sans objet	Continues dans les deux sens	Oui
	VFR	VFR / IFR (1)	1) Séparation VFR / IFR, 2) information de trafic entre vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Continues dans les deux sens	Oui
D	IFR	IFR / IFR	Information de trafic IFR / VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Continues dans les deux sens	Oui
	VFR	Néant	Information de trafic VFR / IFR VFR / VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Continues dans les deux sens	Oui
E	IFR	IFR/ IFR	Séparation IFR /IFR Information de trafic IFR / VFR	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Continues dans les deux sens	Oui
	VFR	Néant	Information de trafic VFR / IFR	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Non	Non
F	IFR	IFR/ IFR autant que possible	Service consultatif de la circulation aérienne, service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Continues dans les deux sens	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Non	Non
G	IFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Continues dans les deux sens	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3050m (10 000ft) AMSL	Non	Non

*Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, il faut utiliser FL 100 au lieu de 10 000 ft

Remarque : les classes A, B, C, D, E, F et G sont adoptées par la République de Djibouti, mais seules les classes A, D et G (voir en grisé) sont mises en œuvre.

ATS AIRSPACE CLASSES

SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS

Class	Type of flight	Separation provided	Services provided	Speed limitation *	Radio-communication requirement	Subject to an ATC clearance
A	IFR only	All aircrafat	Air traffic control service	Not applicable	Continuous two-way	Yes
B	IFR	All aircrafat	Air traffic control service	Not applicable	Continuous two-way	Yes
	VFR	All aircrafat	Air traffic control service	Not applicable	Continuous two-way	Yes
C	IFR	IFR from IFR IFR from VFR	Air traffic control service	Not applicable	Continuous two-way	Yes
	VFR	VFR from IFR	1) air traffic control service for separation from IFR, 2) VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3050m (10000ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
D	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service, traffic information about VFR flights (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3050m (10 000ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
	VFR	Nil	IFR / VFR and VFR / VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	250 kt IAS below 3050m (10 000ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
E	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service and, as far as practical, traffic information about VFR flights	250 kt IAS below 3050m (10 000ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
	VFR	Nil	Traffic information as far as practical	250 kt IAS below 3050m (10 000ft) AMSL	Continuous two-way	Yes
F	IFR	IFR from IFR as far as practical	Air traffic advisory service, flight information service	250 kt IAS below 3050m (10 000ft) AMSL	Continuous two-way	No
	VFR	Nil	Flight information service	250 kt IAS below 3050m (10 000ft) AMSL	No	No
G	IFR	Nil	Flight information service	250 kt IAS below 3050m (10 000ft) AMSL	Continuous two-way	No
	VFR	Nil	Flight information service	250 kt IAS below 3050m (10 000ft) AMSL	No	No

* When the height of the transition altitude is lower than 3 050m (10 000 ft) AMSL, FL 100 should be used instead of 10 000 ft.

Remark : classes A, B, C, D, E, F and G are adopted by the Republic of Djibouti but only classes A, D and G are implemented (see part of classes in grey).

ENR 1.5 PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART**HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES****1. Généralités**

1.1. Les procédures d'attente, d'approche et le départ en vigueur sont basées sur celles dont fait état la dernière édition du Doc 8168 -OPS de l'OACI. Procédures pour les services de navigation aérienne - Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS).

1.2. Les procédures d'attente et d'approche en vigueur sont basées sur les valeurs et les indications dont font état les 3e et 4e Parties du volume 1 des PANS-OPS. Les circuits d'attente seront abordés et suivis comme suit :

2. Vols à l'arrivée

2.1. Les aéronefs en vol IFR qui pénètrent dans la région de contrôle terminal de Djibouti pour y atterrir seront autorisés, de la part du contrôle d'approche, à suivre une procédure normalisée aux instruments OACI (STAR) établie en fonction de la piste en service et de la procédure d'approche utilisée, ou une autre autorisation particulière en fonction du trafic.

Les modalités de cette autorisation devront être respectées jusqu'à réception de nouvelles instructions, de la part du contrôle d'approche. Si la limite d'autorisation est atteinte avant réception de nouvelles instructions, la procédure d'attente sera exécutée au dernier niveau autorisé.

2.2. En raison de la limitation ou de l'espace aérien disponible, il importe que les entrées dans un circuit d'attente et les procédures d'attente soient exécutées avec autant de précision que possible. Les pilotes sont instamment priés d'aviser l'ATC si l'entrée et/ou l'attente ne peut pas être exécutée selon la demande.

3. Vols au départ

3.1. C'est la tour du contrôle local d'aérodrome qui donnera la première autorisation ATC aux aéronefs partant de l'aérodrome de Djibouti en vol IFR. Ces aéronefs en vol IFR au départ de l'aéroport International de Djibouti/Ambouli seront autorisés, de la part du contrôle d'approche, à suivre une procédure de départ normalisé aux instruments OACI (SID) établie en fonction de la piste en service et du point de sortie de la TMA de Djibouti choisi par le pilote ou une autre autorisation particulière en fonction du trafic.

Les aéronefs partant d'un aérodrome non contrôlé en

1. General

1.1. The holding, approach and departure procedures in use are based on those contained in the latest edition of ICAO Doc 8168 - Procedures for Air Navigation Services -Aircraft operations (PANS-OPS).

1.2. The holding and approach procedures in use have been based on the values and factors contained in parts 3 and 4 of volume 1 of the PANS-OPS. The holding patterns shall be entered and flown as indicated below.

2. Arriving flights

2.1. IFR flights entering and landing within Djibouti TMA will be cleared from approach control to follow an ICAO Standard Instrument arrival procedure (STAR) established according to the runway in use and to the approach procedures specified or either particular clearance depending on traffic.

The terms of this clearance shall be adhered to until further instructions are received from approach control. If the clearance limit is reached before further instructions have been received, holding procedures shall be carried out at the level last authorized.

2.2. Due to the limited airspace available, it is important that the approaches to the patterns and the holding procedures be carried out as precisely as possible. Pilots are strongly requested to inform ATC if for any reason the approach and / or holding cannot be performed as required.

3. Departing flights

3.1. IFR flights departing from Djibouti aerodrome will receive initial ATC clearance from the local aerodrome control tower. These IFR flight aircraft departing from Djibouti international airport/Ambouli will be cleared from approach control to follow an ICAO standard instrument departure procedure (SID) according to the runway in use and to the exit point of Djibouti TMA chosen by the pilots or either particular clearance depending on traffic.

IFR flights departing from non -controlled

vol IFR ne décolleront pas sans que les dispositions nécessaires aient été prises au préalable avec le contrôle d'approche.

3.2. Des instructions détaillées ci-après sont diffusées en ce qui concerne les itinéraires, notamment les routes à suivre et les virages à effectuer après le décollage :

a) Procédures de départ piste 27

aerodrome must make arrangements with approach control prior to departure.

3.2. Instructions detailed below with regard to routes and turns, will be issued after take off:

a) Departure procedures RWY 27

PARIM 2W	Monter à 3.6% jusqu'à 800ft dans l'axe. A DTI, tourner à droite RM 065° pour intercepter et suivre le RDL DTI 018°(RM 018°) jusqu'à PARIM. <i>Climb with 3.6% climb gradient up to 800ft on runway heading. At DTI, turn right MT 065° to intercept and follow DTI RDL 018° (MT 018°) up to PARIM.</i>
TORBA 2W	Monter à 3.6% jusqu'à 800ft dans l'axe. A DTI, tourner à droite RM 089° pour intercepter et suivre le RDL DTI 054° (RM 054°) jusqu'à TORBA. <i>Climb with 3.6% climb gradient up to 800ft on runway heading. At DTI, turn right MT 089° to intercept and follow DTI RDL 054° (MT 054°) up to TORBA.</i>
LUBAR 2W	Monter dans l'axe. A 800ft, tourner à gauche RM106° pour intercepter et suivre le RDL DTI 151°(RM 151°) jusqu'à LUBAR. <i>Climb on runway heading. At 800ft, turn left MT 106° to intercept and follow DTI RDL 151° (MT 151°) up to LUBAR.</i>
ASTAR 2W	Monter dans l'axe. A 800ft, tourner à gauche pour suivre le RDL DTI 210°(RM 210°) jusqu'à ASTAR. <i>Climb on runway heading. At 800ft, turn left to intercept and follow DTI RDL 210° (MT 210°) up to ASTAR.</i>
LAKBE 2W	Monter à 3.6% jusqu'à 800ft dans l'axe. A DTI, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL DTI 239° (RM 239°) jusqu'à LAKBE. <i>Climb with 3.6% climb gradient up to 800ft on runway heading. At DTI, turn left to follow DTI RDL 239° (MT 239°) up to LAKBE.</i>
RAGAS 2W	Néant / Nil
MANDA 2W	Néant / Nil

b) Procédures de départ piste 09**b) Departure procedures RWY 09**

PARIM 2E	Monter dans l'axe. A 8NM DTI, tourner à gauche RM 335° pour intercepter et suivre le RDL DTI 018° (RM 018°) jusqu'à PARIM. <i>Climb on runway heading. At 8NM DTI, turn left MT 335° to intercept and follow DTI RDL 018° (MT 018°) up to PARIM.</i>
TORBA 2E	Monter dans l'axe. A 800ft, tourner à gauche RM 009° pour intercepter et suivre le RDL DTI 054°(RM 054°) jusqu'à TORBA. <i>Climb on runway heading. At 800ft, turn left MT 009° to intercept and follow DTI RDL 054 ° (MT 054°) up to TORBA.</i>
LUBAR 2E	Monter dans l'axe. A 800ft, tourner à droite RM 199°pour intercepter et suivre le RDL DTI 151° (RM 151°) jusqu'à LUBAR. <i>Climb on runway heading. At 800ft, turn right MT 199° to intercept and follow DTI RDL 151° (MT 151°) up to LUBAR.</i>
ASTAR 2E	Monter dans l'axe. A 800ft, tourner à droite RM 269°pour intercepter et suivre le RDL DTI 210° (RM 210°) jusqu'à ASTAR. <i>Climb on runway heading. At 800ft, turn right MT 269° to intercept and follow DTI RDL 210° (MT 210°) up to ASTAR.</i>
LAKBE 2E	Monter dans l'axe. A 8NM DTI, tourner à droite RM 269° pour intercepter et suivre le RDL DTI 239° (RM 239°) jusqu'à LAKBE. <i>Climb on runway heading. At 8 NM DTI, turn right MT 269° to intercept and follow DTI RDL 239° (MT 239°) up to LAKBE.</i>
RAGAS 2E	Néant / Nil
MANDA 2E	Néant / Nil
ASTAR 2F	Monter dans l'axe. A 8NM DTI, tourner à gauche vers VOR DTI puis suivre le RDL DTI 210° (RM 210°) jusqu'à ASTAR. <i>Climb on runway heading. At 8NM DTI, turn left inbound DTI VOR and follow DTI RDL 210° (MT 210°) up to ASTAR.</i>
LAKBE 2F	Monter dans l'axe. A 8NM DTI, tourner à gauche vers VOR DTI puis suivre le RDL DTI 239° (RM 239°) jusqu'à LAKBE. <i>Climb runway heading. At 800ft, turn left inbound DTI VOR and follow DTI RDL 239° (MT 239°) up to LAKBE.</i>

4. Circuits d'attente

-Vitesse pour la construction des aires d'attente

4. Holding patterns

-Airspeed for holding patterns area construction

Avion à réaction / Jet Aircraft			
Niveau de vol (FL) <i>Flight level (FL)</i>	Aéronefs de Cat A et B <i>Category A and B aircraft</i>	Conditions normales <i>Normal conditions</i>	Dans la turbulence <i>Turbulence condition</i>
- Jusqu'au FL 090 <i>-Up to FL 090</i>	170 Kt	210 Kt	
-Au-dessus du FL 090 jusqu'à FL 200 <i>-Above FL 090 up to FL 200</i>		240 Kt (445 km/h)	-280 Kt (520 km/h ou Mach 0,8 selon laquelle de ces valeurs est la plus faible) <i>-280 Kt (520 km/h) or 0,8 Mach according to whichever is less</i>
-Au-dessus du FL 200 <i>-Above FL 200</i>		265 Kt (490 km/h)	

ENR 1.6 SERVICES ET PROCEDURES RADAR

RADAR SERVICES AND PROCEDURES

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.7 PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE

ALTIMETER SETTING PROCEDURES

1. Introduction

D'une façon générale, les procédures de calage altimétrique en usage sont celles dont fait état le Doc 8168-OPS, Volume I, 6e Partie. Elles sont intégralement reproduites sous réserve des différences indiquées entre guillemets.

Les altitudes de transition figurent sur les cartes d'approche aux instruments.

Les indications de QNH et de température qui servent à déterminer une hauteur de survol suffisante sont radiodiffusées dans les émissions météorologiques et communiquées sur demande par les organes des services de la circulation aérienne. Le QNH est exprimé en hectoPascal.

2. Procédures de calage altimétrique de base

2.1.1. Une altitude de transition est spécifiée pour chaque aérodrome. Aucune altitude n'est inférieure à 450 m (1500ft) au-dessus d'un aérodrome. L'altitude de transition pour l'Aéroport International de Djibouti est de **5000** pieds QNH.

2.1.2. La position dans le plan vertical d'un aéronef se trouvant à l'altitude de transition, ou au-dessous de celle-ci, sera exprimée par l'altitude, tandis que si l'aéronef se trouve au niveau de transition ou au-dessus, cette position sera exprimée par le niveau de vol. Lorsque l'aéronef traversera la couche de transition, sa position dans le plan vertical sera exprimée par le niveau de vol s'il monte et par l'altitude s'il descend.

2.1.3. Le niveau de vol zéro est situé au niveau de pression atmosphérique de 1 013,2 hPa (29,92 pouces de mercure). Les niveaux de vol successifs sont séparés par des intervalles de pression correspondant à une distance verticale de 500ft (152,4 m) en atmosphère standard.

Note : des exemples de la relation entre les niveaux de vol et les indications altimétriques figurent dans le tableau suivant ; les équivalents en mètres sont approximatifs :

1. Introduction

The altimeter setting procedures in use generally conform to those contained in ICAO Doc 8168, Volume I, Part 6 and are given in full below. Differences are shown in quotation marks.

Transition altitudes are given on the instrument approach charts.

QNH reports and temperature information for use in determining adequate terrain clearance are provided in MET broadcasts and are available on request from the air traffic services unit. QNH values are given in hectoPascal.

2. Basic altimeter setting procedures

2.1.1. A transition altitude is specified for such aerodrome. No transition altitude is less than 450 m (1500ft) above an aerodrome elevation. The transition altitude for Djibouti international airport is **5000** ft QNH.

2.1.2. Vertical positioning of aircraft when at or below the transition altitude is expressed in terms of altitude, whereas such positioning at or above the transition level is expressed in terms of flight levels. While passing through the transition layer, vertical positioning is expressed in terms of altitude when descending and in terms of flight levels when ascending.

2.1.3. Flight level zero is located at the atmospheric pressure level of 1013.2 hPa (29.92 in). Consecutive flight levels are separated by a pressure interval corresponding to 500 ft (152.4 m) in the standard atmosphere.

Note: examples of the relationship between flight levels and altimeter indications are given in the following table. The metric equivalents being approximate:

Niveau de vol	Indication altimétrique	
	Pieds	Mètres
010	1 000	300
015	1 500	450
020	2 000	600
050	5 000	1 500
100	10 000	3 050
150	15 000	4 550
200	20 000	6 100

Flight level	Altimeter indication	
	Feet	Meters
010	1 000	300
015	1 500	450
020	2 000	600
050	5 000	1 500
100	10 000	3 050
150	15 000	4 550
200	20 000	6 100

2.2. Décollage et montée

2.2.1. Un calage altimétrique QNH sera fourni aux aéronefs dans les autorisations de circulation avant le décollage.

2.2.2. La position d'un aéronef dans le plan vertical est déterminée pendant la montée d'après l'altitude, jusqu'à ce qu'il ait atteint l'altitude de transition, au-dessus de laquelle la position dans le plan vertical est déterminée d'après le niveau de vol.

2.3. Séparation verticale en croisière

2.3.1. En IFR et de nuit, la séparation verticale des aéronefs en croisière sera toujours exprimée en niveaux de vol.

2.3.2. En IFR et en VFR à plus de 900m (3000 ft), les aéronefs en vol de croisière en palier se tiendront à des niveaux de vol correspondant aux routes magnétiques indiquées dans le tableau suivant, de façon que la hauteur voulue de survol du terrain soit assurée.

Niveau de vol	000°	179°	180°	359°
	IFR	VFR	IFR	VFR
010			020	
030	035	040	045	
050	055	060	065	
070	075	080	085	
090	095	100	105	

2.2. Take-off and climb

2.2.1. A QNH altimeter setting is made available to aircraft in taxi clearance prior to take-off.

2.2.2. Vertical positioning of aircraft during climb is expressed in terms of altitudes until reaching the transition altitude above which vertical positioning is expressed in terms of flight levels.

2.3. Vertical separation en-route

2.3.1. Vertical separation during en-route flight shall be expressed in terms of flight levels during an IFR flight and at night.

2.3.2. IFR flights, and VFR flights above 900 m (3 000 ft), when in level cruising flight, shall be flown at such flight levels, corresponding to the magnetic tracks shown in the following table so as to provide the required terrain clearance.

Flight level	000°	179°	180°	359°
	IFR	VFR	IFR	VFR
010			020	
030	035	040	045	
050	055	060	065	
070	075	080	085	
090	095	100	105	

Note : en raison des exigences de survol du terrain, certains des niveaux inférieurs du tableau ci-dessus peuvent ne pas être utilisables.

2.4. Approche et atterrissage

2.4.1. Un calage altimétrique QNH est indiqué dans l'autorisation d'approche et dans l'autorisation d'entrée dans le circuit d'aérodrome.

2.4.2. Le Calage altimétrique QFE est fourni aux vols locaux et sur demande.

2.4.3. La position d'un aéronef dans le plan vertical sera contrôlée au cours des manœuvres d'approche d'après le niveau de vol, jusqu'à ce que l'aéronef ait atteint le niveau de transition, au-dessous duquel la position dans le plan vertical sera contrôlée d'après l'altitude.

2.5. Approche interrompue

2.5.1. Dans le cas d'une approche interrompue, les spécifications correspondantes de 2.1.2, 2.2 et 2.4 seront observées.

3. Description des régions de calage altimétrique

Néant

4. Procédures applicables aux exploitants (y compris les pilotes)

4.1. Préparation des vols

Les niveaux auxquels un vol doit être effectué seront indiqués dans un plan de vol :

- a) au moyen de niveaux de vol si le vol doit être effectué au niveau de transition ou au-dessus de ce niveau.
- b) au moyen d'altitudes si le vol doit être effectué à proximité d'un aérodrome à l'altitude de transition ou au-dessous de cette altitude.

Note 1 : les vols de courte durée effectués à proximité d'un aérodrome peuvent souvent n'être effectués qu'à des altitudes inférieures à l'altitude de transition.

Note 2 : dans un plan de vol, les niveaux de vol sont indiqués par un nombre et non en pieds ou en mètres comme c'est le cas pour les altitudes.

Note: some of the lower levels in the above table may not be usable due to terrain clearance requirements.

2.4. Approach and landing

2.4.1. A QNH altimeter setting is made available in approach clearance and in clearance to enter the traffic circuit.

2.4.2. QFE altimeter settings are provided to local flights and on request.

2.4.3. Vertical positioning of aircraft during approach is controlled by reference to flight levels until reaching the transition level below which vertical positioning is controlled by reference to altitudes.

2.5. Missed approach

2.5.1. The relevant portions of 2.1.2, 2.2 and 2.4 shall be applied in the event of a missed approach.

3. Description of altimeter setting region

Nil

4. Procedures applicable to operators (including pilots)

4.1. Flight planning

The levels at which a flight is to be conducted shall be specified in a flight plan:

- a) in terms of flight levels if the flight is to be conducted at or above the transition level, and
- b) in terms of altitudes if the flight is to be conducted in the vicinity of an aerodrome and at or below the transition altitude.

Note 1 : short flights in the vicinity of an aerodrome may often be conducted only at altitudes below the transition altitude.

Note 2 : flight levels are specified in a plan by number and not in terms of feet or meters as in the case with altitudes.

5. Tables des niveaux de croisière

Les niveaux de croisière à respecter le cas échéant sont indiqués ci-après: RVSM/PIEDS

5. Tables of cruising levels

The cruising levels to be observed when so required are as follows:

RVSM-FEET

ROUTE											
De 000 à 179 degrés From 000 degrees to 179 degrees						De 180° à 359° degrés from 180 degrees to 359 degrees					
Vols IFR IFR Flights			Vols VFR VFR Flights			Vols IFR IFR Flights			Vols VFR VFR Flights		
Altitude			Altitude			Altitude			Altitude		
FL	Meters	Feet	FL	Meters	Feet	FL	Meters	Feet	FL	Meters	Feet
010	300	1 000				020	600	2 000			
030	900	3 000	035	1 050	3 500	040	1 200	4 000	045	1 350	4 500
050	1 500	5 000	055	1 700	5 500	060	1 850	6 000	065	2 000	6 500
070	2 150	7 000	075	2 300	7 500	080	2 450	8 000	085	2 600	8 500
090	2 750	9 000	095	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			

Les niveaux de croisière à respecter le cas échéant sont indiqués ci-après : NON RVSM/PIEDS

The cruising levels to be observed when so required are as follows:

NON RVSM-FEET

ROUTE											
De 000 à 179 degrés <i>From 000 degrees to 179 degrees</i>						De 180° à 359° degrés <i>from 180 degrees to 359 degrees</i>					
Vols IFR IFR Flights			Vols VFR VFR Flights			Vols IFR IFR Flights			Vols VFR VFR Flights		
Altitude			Altitude			Altitude			Altitude		
FL	Meters	Feet	FL	Meters	Feet	FL	Meters	Feet	FL	Meters	Feet
010	300	1 000				020	600	2 000			
030	900	3 000	035	1 050	3 500	040	1 200	4 000	045	1 350	4 500
050	1 500	5 000	055	1 700	5 500	060	1 850	6 000	065	2 000	6 500
070	2 150	7 000	075	2 300	7 500	080	2 450	8 000	085	2 600	8 500
090	2 750	9 000	095	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.8 PROCEDURES SUPPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030)***REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)***

Les procédures complémentaires en vigueur sont indiquées in extenso. Les différences sont entre guillemets.

1. Règles de vol à vue (VFR) (Annexe 2 de l'OACI, 4.8)

Un aéronef en vol VFR dans une zone de contrôle établie sur un aérodrome ouvert au trafic international ou dans des parties spécifiées de la région de contrôle terminale correspondante devra :

- a) être pourvu de moyens de radiocommunication bilatéraux ;
- b) obtenir l'autorisation de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne ;
- c) rendre compte de sa position quand il y a lieu de le faire.

Note : l'expression "parties spécifiées de la région de contrôle terminale correspondante" s'étend au moins aux parties de la TMA fréquentées par les vols IFR internationaux pour les besoins de l'approche, de l'attente, du départ et des procédures d'atténuation du bruit.

2. Application spéciale des règles de vol aux instruments

Lorsqu'ils ont lieu à plus de 90 km du littoral, en s'éloignant de celui-ci, les vols seront effectués selon les règles de vol aux instruments, même quand ils ne se déroulent pas dans les conditions météorologiques de vol aux instruments.

3. Service consultatif de la circulation aérienne (PANS-RAC, 6^ePartie, 1.4)

Dans l'espace aérien à service consultatif, tous les vols IFR respecteront les procédures du service consultatif de la circulation aérienne.

4. Respect de la route approuvée par l'ATC (Annexe 2 de l'OACI, 3.6.2.2)

Si un aéronef s'est involontairement écarté de la route spécifiée dans l'autorisation qu'il a reçue de l'ATC, le pilote rectifiera le cap immédiatement afin de rejoindre la route prévue.

The Supplementary procedures in force are given in their entirety. Differences are shown in quotation marks.

1. Visual flights rules (VFR) (ICAO Annex 2, 4.8)

VFR flights to be operated within a control zone established at an aerodrome serving international flights and in specified portions of the associated terminal control area shall:

- a) have two-way radio communications;
- b) obtain permission from the appropriate air traffic control unit;
- c) report positions, as required.

Note: the phrase "specified portions of the associated terminal control area" is intended to signify at least those portions of the TMA used by international IFR flights in association with approach, holding, departure and noise abatement procedures.

2. Special application of instrument flight rules

Flights shall be conducted in accordance with the instrument flight rules even when not operating in instrument meteorological conditions, when operated more than 90 km seaward from the shore-line.

3. Air traffic advisory service (PANS-RAC, Part 6, 1.4)

All IFR flights shall comply with the procedures for air traffic advisory service when operating in advisory airspace.

4. Adherence to ATC approved route (ICAO Annex 2, 3.6.2.2)

If an aircraft has inadvertently deviated from the route specified in its ATC clearance, it shall forthwith take action to regain such route.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.9 GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN

AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT

Néant / *Nil*

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLIS (RESTRICTIONS, LIMITATIONS ET CONSEILS)***FLIGHT PLANING (RESTRICTIONS, LIMITATIONS AND ADVISORY INFORMATION)*****1. Procédures de dépôt de plan de vol**

Un plan de vol sera déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3.3-1 de l'Annexe2, avant

- a) tout vol IFR
- b) tout vol VFR sortant de la CTR (y compris le point N) de Djibouti

Heure de dépôt

Sauf dans le cas d'un plan répétitif, un plan de vol sera déposé au moins 120 mn avant le départ, compte tenu des exigences de réception des informations en temps voulu par les organes le long de la route à suivre.

Lieu de dépôt

- a) Les plans de vol seront déposés au bureau de piste ATS (BDP) de l'aérodrome de départ.
- b) Faute d'un tel bureau sur l'aérodrome de départ, un plan de vol sera déposé par téléphone à la tour de Contrôle de l'aérodrome ou par radio après décollage.

Plan de vol VFR pour le service d'alerte seulement

Le service d'alerte est en principe assuré au profit des vols pour lesquels un plan de vol a été déposé (sauf le trafic évoluant dans la CTR).

Teneur et forme d'un plan de vol

- a) On trouve des formulaires de plan de vol OACI au bureau de piste de l'aérodrome. Les instructions relatives à la manière de remplir ces formules devront être respectées ;
- b) Quand un plan de vol est déposé par téléphone, ou télécopieur, l'ordre des rubriques du plan de vol doit être strictement respecté.

Respect de la structure des itinéraires ATS

Sauf autorisation préalable des autorités ATC compétentes, aucun plan de vol ne sera déposé pour des itinéraires autres que ceux du réseau des itinéraires ATS qui font l'objet des publications du service d'informations aéronautiques.

Autorisation des vols spéciaux

Les vols d'un caractère particulier tels que les vols de photographie aérienne, de recherche scientifique etc, peuvent être dispensés des restrictions

1. Procedures for the submission of a flight plan

A flight plan shall be submitted in accordance with ICAO Annex .2, paragraph 3.3-1 prior to operating:

- a) any IFR flight
- b) any VFR flight exiting Djibouti CTR (N point inclusive)

Times of submission

Except for repetitive flight plans, a flight plan shall be submitted at least 120 mn prior to departure, taking into account the requirements of ATS units in the airspace along the route to be flown for timely information.

Place of submission

- a) Flight plan shall be submitted at the Air Traffic Service Reporting Office (ARO) at the departure aerodrome.
- b) In the absence of such an office at the departure aerodrome, a flight plan shall be submitted by telephone or by radio after being airborne to the aerodrome control tower.

VFR flight plan for alerting service only

An alerting service is, in principle, provided to flights for which a fight plan has been submitted (except traffic into CTR).

Contents and form of a flight plan

- a) ICAO flight plan forms are available at ARO of the aerodrome. The instructions for completing those forms shall be followed;
- b) When a fight plan is submitted by telephone or telefax, the sequence of items in the flight plan form shall be strictly followed.

Adherence to ATS route structure

No flight plans shall be filed for routes deviating from the published ATS or AIS route structure unless prior permission has been obtained from the relevant Air Traffic Control Unit.

Authorization for special flights

Flights of a specific character, such as survey flights, scientific research flight, etc., may be exempted from the restriction specified above. A

énoncées ci-dessus. Les demandes de dispense seront postées de façon à parvenir à destination au moins une semaine avant la date prévue du vol à destination de l'Office de l'Aviation Civile.

Niveaux de croisière maximaux des vols à courte distance

Pour les vols de moins de 300 NM, on recommande généralement de ne pas choisir un niveau supérieur au FL240. Le trafic en provenance de la TMA de Djibouti et à destination de la TMA de Djibouti devra déposer un plan de vol pour le FL240 maximum.

2. Système de plans de vol répétitifs

Les procédures relatives à l'utilisation de plans de vol répétitifs (RPL) sont conformes aux dispositions du Doc. 7030 de l'OACI et à la 12^e édition des PANS-RAC. Les listes de **RPL** relatives aux vols à destination de la TMA de Djibouti et aux vols qui la traversent seront, au moins deux semaines à l'avance, adressées en deux exemplaires à l'adresse suivante :

a) Par courrier aérien : Office de l'Aviation Civile BP/P.O.BOX 2609 République de Djibouti

b) par le SFA : HDAMYAYX

c) par le télécopieur : (253) 21 35 59 75

Les listes de RPL seront remplacées par des listes complètement nouvelles avant la mise en vigueur des horaires d'été et d'hiver.

Changement fortuits et annulations de RPL

Les changements fortuits apportés à un **RPL**, tout comme les annulations relatives aux départs de l'Aéroport International de Djibouti, devront être notifiés dès que possible, et au plus tard 30 minutes avant le départ, au contrôle de la Circulation Aérienne, téléphone : 21 34 09 77 ou au bureau de piste téléphone : 21 34 16 46

Les changements fortuits apportés à un RPL, tout comme les annulations relatives aux départs d'autres aérodromes que celui de l'Aéroport International de Djibouti, devront être notifiés dès que possible, et au plus tard 30 avant le départ, au BDP de l'aérodrome de départ.

Retard

Quand un vol quelconque est susceptible d'un retard d'au moins une heure par rapport à l'heure de départ figurant dans le RPL, l'organe ATS de l'aérodrome de départ en sera immédiatement avisé. Tout retard au départ de l'Aéroport International de Djibouti sera notifié au service du contrôle de la Circulation aérienne – Téléphone : 21 34 09 77 ou au bureau de piste – Téléphone : 21 34 16 46

request for exemption shall be mailed so as to be received at least one week before the intended day of operation to the Civil Aviation Office.

Maximum cruising levels for short-range flight

It is generally recommended not to select levels above FL240 for flight up to a distance of 300 NM. Traffic from Djibouti TMA with a destination in the Djibouti TMA should file Max FL240.

2. Repetitive flight plan system

The procedures concerning the use of repetitive flight plans (RPL) conform to ICAO Doc 7030 and the PANSRAC 12th edition. **RPL** lists relating to flights with a destination in the Djibouti TMA and to flights overlying the Djibouti TMA shall be submitted at least two weeks in advance, to the following address:

a) by airmail : Office de l'Aviation Civile BP/P.O.BOX 2609 République de Djibouti

b) via AFS: HDAMYAYX

c) by telefax: (253) 21 35 59 75

RPL lists shall be replaced in their entirety by new lists prior to the introduction of the summer and winter schedules.

Incidental changes and cancellations of RPL

Incidental changes to and cancellations of **RPL**, relating to departures from DJIBOUTI International Airport shall be notified as early as possible and not later than 30 minutes before departure to Air Traffic Control, telephone: 21 34 09 77 or ARO telephone: 21 34 16 46

Incidental changes to and cancellations of RPL relating to departures from aerodromes other than Djibouti International Airport shall be notified as early as possible and not later than 30 minutes before departure to the ARO serving the departure.

Delay

When a specific flight is likely to encounter a delay of one hour or more in excess of the departure time stated in the RPL, the ATS unit serving the departure aerodrome shall be notified immediately. Delay relating to departures from Djibouti International Airport shall be notified to air traffic control telephone: 21 34 09 77 or to the ARO – telephone: 21 34 16 46

Note : si cette procédure n'est pas respectée, le RPL peut être annulé automatiquement pour ce vol en particulier dans au moins un des organismes ATS compétents.

Messages ATS

A l'égard d'un vol effectué en vertu d'un RPL, aucun message de plan de vol (FPL) ne sera transmis. Les messages de départ (DEP) ou les messages de retard (DLA) relatifs à ces vols ne seront pas transmis aux organes ATS hors de la TMA de Djibouti.

3. Changements au plan de vol déposé

Tout changement apporté à un plan déposé à l'égard d'un vol FR ou d'un vol VFR contrôlé, ainsi que tout changement important apporté à un plan de vol déposé à l'égard d'un vol VFR non contrôlé, sera signalé dès que possible à l'organe ATS compétent. Dans le cas où un aéronef est au départ en retard d'au moins 30 minutes alors qu'un plan de vol a été déposé en ce qui le concerne, ce plan de vol sera modifié ou un nouveau plan de vol sera déposé après l'annulation de l'ancien.

Note 1: si un retard au départ d'un vol contrôlé n'est pas dûment signalé, les données utiles du plan de vol peuvent ne plus être instantanément connues de l'organe compétent de l'ATS au moment où une autorisation est finalement demandée, ce qui se traduit par un surcroît de retard.

Note 2: si un retard au départ (ou une annulation) d'un vol VFR non contrôlé n'est pas dûment signalé, une intervention des services d'alerte, de recherches et de sauvetage peut être inutilement déclenchée dès lors que l'aéronef n'arrive pas à l'aérodrome de destination dans les 30 minutes qui suivent sa dernière ETA.

L'organe compétent de l'ATS sera immédiatement informé de l'annulation de tout vol pour lequel un plan de vol a été déposé. Dans le cas d'un vol contrôlé, toute modification apportée en vol à un plan de vol en vigueur sera annoncée ou demandée sous réserve des dispositions de l'Annexe 2, 3.6.2 (Respect du plan de vol). Dans le cas d'un vol VFR contrôlé, les changements importants dont un plan de vol peut être l'objet portent sur l'autonomie, le nombre total de personnes à bord et les révisions d'estimations de temps portant sur 30 minutes au moins.

Compte rendu d'arrivée (clôture d'un plan de vol)

Dès que possible après l'atterrissement, un compte rendu d'arrivée sera effectué au bureau de piste de l'aérodrome d'arrivée à l'égard de tout vol pour

Note: failure to comply with this procedure may result in the automatic cancellation of the RPL for that specific flight at one or more of the ATS units concerned.

ATS messages

For a flight operated on an RPL, flight plan messages (FPL) will be transmitted. Departure messages (DEP) or delay messages (DLA) relating to such flights will be transmitted to ATS units outside the TMA of Djibouti.

3. Changes to the submitted flight plan

All changes to a flight plan submitted for an IFR/VFR flight shall be reported as soon as possible to the appropriate ATS unit: In the event of a delay in departure of 30 minutes or more for a flight for which a flight plan has been submitted, the flight plan shall be amended or a new flight plan shall be submitted after the old plan has been cancelled.

Note 1: if a delay in departure of a controlled flight is not properly reported the relevant flight plan data may no longer be readily available to the appropriate ATS unit when a clearance is ultimately requested which will consequently result in extra delay for the flight.

Note 2: if a delay in departure (or cancellation) of an uncontrolled VFR flight is not properly reported alerting or search and rescue action may be unnecessarily initiated when the flight fails to arrive at the destination aerodrome within 30 minutes after its current ETA.

Whenever a flight, for which a flight plan has been submitted, is cancelled, the appropriate ATS unit shall be informed immediately. Changes to a current flight plan for a controlled flight during flight shall be reported or requested, subject to the provision in ICAO Annex 2, 3.6.2 (Adherence to flight plan). Significant changes to a flight plan for an uncontrolled VFR flight include changes in endurance or in the total number of persons on board and changes in time estimates of 30 minutes or more.

Arrival report (closing a flight plan)

A report of arrival shall be made at the earliest possible moment after landing to the airport office of the arrival aerodrome by any flight for which a flight

lequel un plan de vol a été déposé, à moins que l'organe local de l'ATS n'ait accusé réception de cette arrivée. Quand un atterrissage sera effectué sur un aérodrome autre que l'aérodrome de destination (cas d'un déroutement), l'organe local de l'ATS en sera expressément informé. Après l'atterrissement, le pilote est, en l'absence d'un organe local de l'ATS sur l'aérodrome de déroutement, responsable de la transmission du compte rendu d'arrivée à l'aérodrome de destination.

Les comptes rendus d'arrivée comprendront les éléments d'informations suivants :

- identification de l'aéronef
- aérodrome de départ
- aérodrome de destination
- heure d'arrivée

En cas de déroutement ajouter "aérodrome d'arrivée" entre "aérodrome de destination" et "heure d'arrivée".

plan has been submitted except when the arrival has been acknowledged by the local ATS unit. After landing at an aerodrome which is not the destination aerodrome (diversionary landing), the local ATS unit shall be specifically informed accordingly. In the absence of a local ATS unit at the aerodrome of diversionary landing the pilot is responsible for passing the arrival report to the destination aerodrome.

Arrival reports shall contain the following elements of information:

- aircraft identification
- departure aerodrome
- destination aerodrome
- time of arrival

In case of diversion, insert the "arrival aerodrome" between "destination aerodrome" and "time of arrival".

ENR 1.11 ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLAN DE VOL**ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES**

Pour être correctement retransmis et livrés, les messages de vols relatifs aux aéronefs à destination de la TMA de Djibouti ou transitant, par cette TMA, seront adressés selon les modalités énoncées ci-après.

Note: les messages de mouvements de vol comprennent les messages de plan de vol, les messages d'amendement de plan de vol et les messages d'annulation de plan de vol. Voir à ce sujet le Doc.4444 de l'OACI-PANS-RAC, 9^{ème} partie 2.1.1-3.

Flight movement messages relating to traffic into or via DJIBOUTI TMA shall be addressed as stated below in order to warrant correct relay and delivery.

Note: flight movement messages in this context comprise flight plan messages, flight plan amendment messages and flight plan cancellation messages. See ICAO PANS-RAC, Doc. 4444 Part 9, 2.1.1-3

Categorie de vol (IFR, VFR ou les deux) <i>Category of flight (IFR, VFR or both)</i>	Route (FIR et / ou TMA à l'intérieur de laquelle le vol doit se dérouler ou qu'il doit traverser) <i>Route (into or via FIR and/or TMA)</i>	Adresse de message <i>Message address</i>
1	2	3
Vols IFR <i>IFR flights</i>	A destination de la TMA de DJIBOUTI ou en transitant par celle-ci et en plus pour les vols: <ul style="list-style-type: none">• Dans la FIR d'ADDIS au-dessus de FL 245• A destination de la TMA de DJIBOUTI• Par la TMA de DJIBOUTI <i>Into or via DJIBOUTI TMA and in, addition for flights:</i> <ul style="list-style-type: none">• Within the ADDIS FIR above FL 245• Into DJIBOUTI TMA• Via DJIBOUTI TMA	HAABZQZX/HDAMZAZX HDAMZTZX
Vols VFR <i>VFR flights</i>		HDAMZFZX
Tous les vols <i>All flights</i>	Aéroport International de Djibouti <i>DJIBOUTI International Airport</i>	HDAMZAZX, HDAMZTZX, HDAMZPZX

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.12 INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS*INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT***1. Procédure d'interception**

1.1. En cas d'interception* d'un aéronef, les procédures et les signaux visuels suivants s'appliquent au territoire et aux eaux territoriales de Djibouti. Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement :

- a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'Appendice 1 de l'Annexe 2 de l'OACI,
- b) aviser, si possible, l'organe compétent des services de la circulation aérienne,
- c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organe approprié de contrôle d'interception en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHZ, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol et si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz,
- d) s'il est doté d'un transpondeur SSR, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organe compétent des services de la circulation aérienne.

* Dans ce contexte, le mot « interception » ne s'entend pas du service d'interception et d'escorte qui, sur demande, est assuré d'un aéronef en détresse conformément au Manuel de recherche et de sauvetage (Doc 7333).

1.2. Si le contact radio est établi pendant l'interception mais qu'il est impossible de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles figurant avec leur prononciation dans le tableau ci-après, et en transmettant chaque expression deux fois:

1. Interception procedures

1.1. The following procedures and visual signals apply over the territory and territorial waters of the Republic of Djibouti in the event of interception* of an aircraft shall immediately:

- a) follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications of ICAO Annex 2, Appendix 1,
- b) notify, if possible, the appropriate air traffic services unit,
- c) attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the Emergency Frequency 121.500 MHZ, giving position of the aircraft and the nature of the flight; and if no contact has been established and if practicable, by repeating this call on the emergency frequency 243.0 MHz,
- d) if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

* The word « interception » in this context does not include intercept and escort service provided, on request, to an aircraft in distress, in accordance with the Search and Rescue Manual (Doc 7333).

1.2. If radio contact with the interrupting aircraft is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey essential information, and acknowledgement of instructions by using the phrases and pronunciations in the following table:

Expression	Prononciation ¹	Signification	Phrase	Pronunciation ¹	Meaning
CALL SIGN (indicatif d'appel) ²	KOL SA-IN Mon indicatif d'appel	Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel)	CALL SIGN (Call sign ²)	KOL SA-IN (call sign)	<i>My call sign is (call sign)</i>
WILCO	VILL-KO	Compris. Je vais exécuter	WILCO	VILL-KO	<i>Understood. Will comply.</i>
CAN NOT	KANN NOTT	Je suis incapable d'exécuter.	CAN NOT	KANN NOT	<i>Unable de comply</i>
REPEAT	RI-PIT	Répétez vos instructions	REPEAT	RI-PEET	<i>Repeat your instruction</i>
AMLOST	AMM LOSST	Je ne connais pas ma position	AMLOST	AMM-LOSST	<i>Position unknown</i>
MAYDAY	M'AIDER	Je suis en détresse	MAYDAY	MAYDAY	<i>I am in distress</i>
HIJACK ³	AÏ-DJAK	Je suis victime d'une intervention illicite	HIJACK ³	HI-JACK	<i>I have been hijacked</i>
LAND (nom de lieu)	LANND (nom de lieu)	Je demande à atterrir (nom de lieu)	LAND (place name)	LANND (place name)	<i>I request to land at (place name)</i>
DESCEND	DI-SENND	Je demande à descendre	DESCEND	DI-SENND	<i>I require descend</i>

¹ Dans les prononciations figurées, les syllabes imprimées en caractères gras doivent être accentuées

² L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organes de la circulation de l'aéronef dans le plan de vol.

³ Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, voire peu souhaitable l'emploi de l'expression « HIJACK »

1.3. Les expressions du tableau ci-après devront être employées par l'aéronef intercepteur et transmises deux fois dans les circonstances décrites au paragraphe précédent.

1.4. Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté demandera immédiatement des éclaircissements tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

¹ Syllables to be emphasized are printed in bold letters.

² The call sign required to be given is that use in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.

³ Circumstances may not always permit, nor make desirable the use of phrase "HIJACK".

1.3. The following phrases shall be used by the intercepting aircraft and transmitted twice in the circumstances described in the preceding paragraph.

1.4. If any instructions received by radio from my source conflicts with those given by the intercepting aircraft visual signals the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

1.5. Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demandera immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

1.6. Les signaux visuels figurent en détail à la page ENR 1.12-3

1.5. If instructions received by radio from any source conflicts with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

1.6. The visual signals are detailed in page ENR 1.12-3

Expression	Prononciation 1	Signification
CALL SIGN	KOL SA-IN	Quell est votre indicatif?
FOLLOW	FOL-LO	Suivez-moi
DESCEND	DI-SENND	Descendez pour atterrir
YOU LAND	YOU-LANND	Atterrisssez sur cet aérodrome
PROCEED	PRO-SID	Vous pouvez poursuivre votre route
Dans la prononciation figurée, les syllabes imprimées en caractères gras doivent être accentuées.		

Phrase	Prononciation	Meaning
CALL SIGN	KOL SA-IN	<i>What is your call sign?</i>
FOLLOW	FOL-LO	<i>Follow me</i>
DESCEND	DEE-SEND	<i>Descend for landing</i>
YOU LAND	YOU-LANND	<i>Land at this aerorodrome</i>
PROCEED	PRO-SID	<i>You may land</i>
<i>Syllables in bold letters must be emphasised.</i>		

SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION**Signaux de l'aéronef intercepteur et réponse de l'aéronef intercepté**

Séries	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification	Réponse de l'INTERCEPTE	Signification
1	<p>DE JOUR et DE NUIT: : balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissement) s'il s'agit d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu.</p> <p>Note 1 : les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la Série I.</p> <p>Note 2 : si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.</p>	<p>Vous avez été intercepté. Suivez-moi.</p>	<p>DE JOUR ET DE NUIT : balancer l'appareil, faire clignoter à intervalle irrégulier les feux de position et suivre.</p> <p><i>Note : les autres mesures que doit prendre l'aéronef intercepté sont prescrites dans l'Annexe 2, Chapitre 3-38.</i></p>	Compris, j'obéis.
2	DE JOUR et DE NUIT : exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	You pouvez continuer.	DE JOUR et DE NUIT : balancer l'appareil	Compris, j'obéis.
3	DE JOUR et DE NUIT : abaisser le train d'atterrissement (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissement fixes et survoler	Atterrissage sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT : abaisser le train d'atterrissement (si l'aéronef en est	Compris, j'obéis.

	la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.		doté), allumer les phares d'atterrissement fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissement.	
4	DE JOUR et DE NUIT : rentrer le train d'atterrissement (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissement en passant au-dessus de la piste d'atterrissement en service ou de l'aire d'atterrissement pour hélicoptères à une hauteur supérieur à 300m (1000 ft), mains inférieure à 600 m (2 000 ft) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft), mais inférieure à 100m (330 ft) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissement pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter tous autres feux utilisables	Vous avez été intercepté. Suivez-moi	DE JOUR ET DE NUIT : s'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissement (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la Série I prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la Série 2 prescrite pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	DE JOUR et DE NUIT : allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir	DE JOUR et DE NUIT : utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris
6	DE JOUR et DE NUIT : faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles	En détresse.	DE JOUR et DE NUIT : utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

SIGNALS FOR USE IN EVENT OF INTERCEPTION**Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft**

Series	INTERCEPTING Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTED Aircraft Responds	Meaning
1	<p>DAY or NIGHT : rocking aircraft from a position in front and normally, to the left</p> <p>intercepted aircraft and, after acknowledgment, a slow level turn, normally to the left, on to the desired heading Also, flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of , and normally to the left of the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgment, a slow level turn, normally to the left, (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><i>Note 1 : meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and directions of turn given above on Series I.</i></p> <p><i>Note 2 : if the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting , the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>	You have been intercepted Follow me.	DAY or NIGHT : rocking aircraft, flashing navigation light at irregular intervals and following navigational lights at irregular intervals and following.	Understood, will comply.
2	DAY or NIGHT : an abrupt break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.	You may proceed	DAY or NIGHT : rocking the aircraft	Understood, will comply.
3	DAY or NIGHT : lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is	Land at this aerodrome	DAY or NIGHT : lowering landing gear, (if fitted), showing Steady landing lights and following	Understood, will comply.

	a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.		the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.	
4	DAY or NIGHT : raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300m (1.000 ft) but not exceeding 600 m (2000 ft) (in case of a helicopter, at a height exceeding 50m (170. ft) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing areas. If unable to flash landing lights, flash any other lights available. But not exceeding 100 m(330 ft)	Aerodrome you have designated is inadequate.	DAY or NIGHT : if it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood, follow me.
5	DAY or NIGHT : regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights .	Can not comply.	DAY or NIGHT : use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.
6	DAY or NIGHT : irregular flashing of all available lights.	In distress.	DAY or NIGHT : use series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 1.13 INTERVENTION ILLICITE***UNLAWFUL INTERFERENCE*****1. Généralités**

Les procédures ci-après sont destinées aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organe ATS.

2. Procédures

2.1 Sauf si la situation à bord l'en empêche, le commandant de bord devrait essayer de poursuivre le vol sur la route ou le niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organe ATS ou jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar.

2.2. Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écartier de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

- a) Essayer de diffuser des avertissements sur la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres fréquences appropriées, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord, les liaisons de données. Lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ;
- b) Poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans le **Doc 7030 – Procédures complémentaires régionales** ou :
- c) Si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau qui, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR diffère :
 - 1) de 150m (500 ft), s'il se trouve dans une zone où un minimum de séparation verticale de 300 m (1000 ft) est appliqué,
 - 2) de 300m (1000 ft), s'il se trouve dans une zone où un minimum de séparation verticale de 600 m (2000 ft) est appliquée.

1. General

The following procedures are intended for use by aircraft when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact.

2. Procedures

2.1. Unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise, the pilot-in-command should attempt to continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until notification to an ATS unit is possible or until he reaches radar range.

2.2. When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in command should, whenever possible.

- a) Attempt to broadcast warnings on the VHF emergency frequency and other appropriate frequencies, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as onboard transponders, data links. Should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit;
- b) Proceed in accordance with applicable special procedures for in-flight contingencies, where such procedures have been established and promulgated in **Doc 7030 – Regional Supplementary Procedures** or:
- c) If no applicable regional procedures have been established, proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for IFR flight by :
 - 1) 150 m (500 ft) in an area where a vertical separation minimum of 300 m (1000 ft) is applied,
 - 2) 300 m (1000 ft) in an area where a vertical separation minimum of 600 m (2000 ft) is applied.

Note : les mesures à prendre par un aéronef qui est intercepté pendant qu'il est l'objet d'un acte d'intervention illicite sont prescrites au 3.8 de la présente Annexe.

Note: action to be taken by an aircraft which is intercepted while being subject to an act of unlawful interference is proscribed in 3.8 of this Annex

ENR 1.14 INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE**AIR TRAFFIC INCIDENTS****1. Définition des incidents de la circulation aérienne**

1.1. On entend par «incident de la circulation aérienne» un événement grave relatif à la fourniture des services de la circulation aérienne tel que :

- a) proximité d'aéronefs (AIRPROX) ;
 - b) grave difficulté mettant en danger un aéronef, par exemple pour les raisons suivantes :
- 1) des procédures fautives
 - 2) le non-respect des procédures
 - 3) d'une panne des installations au sol

1.2. Définitions de la proximité d'aéronefs et de l'AIRPROX.

Proximité d'aéronefs: Une situation dans laquelle, de l'avis d'un pilote ou du personnel des services de la circulation aérienne, la distance entre les aéronefs ainsi que leurs positions relatives et leurs vitesses relatives, ont été telles que la sécurité des aéronefs dont il s'agit peut avoir été compromise.

On subdivise les cas de proximité d'aéronefs comme suit :

Risque de collision: Risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel un grave risque de collision a existé.

Sécurité non assurée: Risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel la sécurité des aéronefs peut avoir été compromise.

Aucun risque de collision: Cas de proximité d'aéronefs dans lequel aucun risque de collision n'a existé.

Risque non déterminé: Risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs pour lequel on ne dispose pas de renseignements suffisants pour déterminer la gravité de ce risque, ou pour pouvoir aboutir à des conclusions ou pour lequel des témoignages contradictoires ont empêché de conclure.

AIRPROX: le mot de code utilisé dans un rapport d'incident de la circulation aérienne pour désigner un cas de proximité d'aéronefs.

1. Definition of air traffic incidents

1.1. «AIR traffic incident » is used to indicate a serious occurrence relate to the provision of air traffic services, such as:

- a) aircraft proximity (AIRPROX);
 - b) serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused, for example, by:
- 1) faulty procedures
 - 2) non-compliance with procedures, or
 - 3) failure of ground facilities.

1.2. Definitions for aircraft proximity and AIRPROX.

Aircraft proximity: A situation in which, in the opinion of the pilot or the air traffic services personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised.

Aircraft proximity is classified as follows:

Risk of collision: The risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

Safety not assured: the risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

No risk of collision: The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

Risk not determined: The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk involved, or inconclusive or conflicting evidence precluded such determination.

AIRPROX: The code word used in air traffic incident report to designate aircraft proximity.

1.3. Les incidents de la circulation aérienne sont désignés et identifiés dans les rapports comme suit :

Type	Désignation
Incident de la circulation aérienne	Incident
Comme a) ci-dessus	AIRPROX (proximité d'aéronef)
Comme b) 1) et 2) ci-dessus	Procédures
Comme b) 3) ci-dessus	Installation

1.3. Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

Type	Designation
Air traffic incident	Incident
As a) above	AIRPROX (aircraft proximity)
As b) 1) and 2) above	Procedure
As b) 3) above	Facility

2. Utilisation du formulaire de compte rendu d'incident de circulation aérienne

(Voir modèle aux pages ENR 1.14-4 à 1.14-9)

Le formulaire de compte rendu d'un incident de circulation aérienne » est destiné à servir :

- a) à un pilote pour rendre compte d'un incident de circulation aérienne après l'arrivée ou pour confirmer un compte rendu précédemment transmis par radio pendant le vol ;

Note : s'il est disponible à bord, ce formulaire peut aussi servir de modèle de formation du compte rendu initial en vol.

- b) à un organisme ATS pour enregistrer un compte rendu d'incident de circulation aérienne reçu par radio ou par télémimpriméur.

Note: ce formulaire peut servir de modèle pour le texte d'un message à transmettre par le réseau SFA.

3.1. Procédures de compte rendu (y compris la procédure en vol)

Un pilote devrait procéder comme suit à l'égard d'un incident auquel il est ou a été mêlé :

- a) en vols, utiliser la fréquence air-sol appropriée pour signaler un incident important, notamment s'il met en cause d'autres aéronefs, pour signaler immédiatement les faits ;
- b) dès que possible après l'atterrissement, remplir et transmettre un « Imprimé de compte rendu d'incident de circulation aérienne ».

2. Used of the Air Traffic Incident Report form

(See model on pages ENR 1.14-4 to 1.14-9)

The Air Traffic Incident Report Form is intended for use:

- a) by pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight;

Note: the form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight.

- b) by an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, or teleprinter.

Note: the form may be used as the format for the text of a message to be transmitted over the AFS network.

3.1. Reporting procedures (including in-flight procedures)

The following are the procedures to be followed by a pilot who is or has been involved in an incident:

- a) during flight, use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, particularly if it involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately ;
- c) as promptly as possible after landing, submit a complete Air Traffic Incident Report Form.

- 1) pour confirmer un compte rendu d'incident précédemment formulé comme en a) ci-dessus, ou pour établir le compte rendu initial de cet incident s'il n'a pas été possible de le signaler par radio ;
- 2) pour rendre compte d'un incident qui n'a pas nécessité de notification immédiate au moment où il s'est produit.

3.2. Un compte rendu initial formulé par radio devrait contenir les renseignements ci-après :

- a) identification des aéronefs
- b) type d'incident, par exemple proximité d'aéronefs
- c) incident : 1. a) et b) ; 2. a), b), c), d), n) ; 3. a), b), c), i) ; 4. a), b)
- d) divers: 1. e)

La confirmation du compte rendu d'un incident très important préalablement formulé par radio ou le compte rendu initial de tout autre incident devrait être communiqué à la Direction de l'Aéroport de Djibouti / Ambouli, ou au bureau de piste de l'aérodrome du premier atterrissage pour transmission à la Direction de l'Aéroport de Djibouti / Ambouli.

Le pilote devrait remplir le formulaire de compte rendu d'incident de circulation aérienne en ajoutant s'il y a lieu des détails aux comptes rendus initiaux.

Note : si l'il n'y a pas de bureau de piste, le compte rendu peut être remis à un autre organe ATS.

4. Objet du compte rendu et de sa remise

Les comptes rendus d'incidents de passage à proximité et l'enquête qu'ils suscitent visent à améliorer la sécurité des vols. Le risque encouru du fait que des aéronefs sont passés à proximité l'un de l'autre devrait être déterminé par l'enquête et classé comme « risque de collision », « sécurité non assurée », « aucun risque de collision » ou « risque non déterminé ».

L'imprimé a pour but de mettre tous les renseignements possibles à la disposition des enquêteurs et de leur permettre de tout signaler au pilote ou à l'exploitant concerné le résultat de l'enquête sur l'incident outre, le cas échéant, les mesures prises pour en éviter le retour.

1) for confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio;

- 2) for reporting an incident which did not require immediate notification at the time occurrence.

3.2. An initial report made by radio should contain the following information:

- a) aircraft identification
- b) type of incident, e.g. aircraft proximity
- c) the incident; 1.a) and b); 2.a), b), c), d), n); 3.a), b), c), i); 4.a), b)
- d) Miscellaneous: 1.e)

The confirmatory report on an incident of major significance initially reported by radio or the initial report on any other incident should be Directorate of Djibouti /Ambouli Airport, or to the ATS reporting Office of the aerodrome of first landing for submission to the Directorate of Djibouti/Ambouli Airport.

The pilot should complete the Air Traffic Incident Report from, supplementing the details of the initial report as necessary.

Note: where there is no ATS Reporting Office, the report may be submitted to another ATS unit.

4. Purpose of reporting and handling of the form

The purpose of the reporting of aircraft proximity incidents and their investigation is to promote the safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as « risk of collision », « safety not assured », « no risk of collision » or « risk not determined ».

The purpose of the form is to provide investigatory authorities with as complete information on an traffic incident as possible and to enable them to report back, with the least possible delay to the pilot or operator concerned, the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'INCIDENT DE CIRCULATION AERIENNE
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

A Utiliser lors de la présentation et de la réception d'un compte rendu d'incident de circulation aérienne. Les cases en grisé indiquent les renseignements qui devraient figurer dans compte rendu initial par radio.
For use when submitting and receiving reports on air traffic incident. In an initial report radio, shaded items should be included

A. IDENTIFICATION DE L'AERONEF
AIRCRAFT IDENTIFICATION

B. TYPE D'INCIDENT *

TYPE OF INCIDENT

AIRPROX / PROCEDURE / INSTALLATION
AIRPROX / PROCEDURE / FACILITY

C. L'INCIDENT

THE INCIDENT

1. Renseignements généraux / General

a) Date et heure de l'incident / Date and time of incident _____ UTC

b) Position / Position _____

2. Aéronef de référence / Reference aircraft

a) Cap et route / Heading and route _____

b) Vitesse vraie / True airspeed _____ () kt _____ () km/h _____

c) Niveau et calage altimétrique / Level and altimeter setting _____

d) Aéronef en montée ou en descente / Aircraft climbing or descending

() Palier/ Level flight () Montée / Climbing () Descente / Descending

e) Angle d'inclinaison latérale / Aircraft bank angle

() Ailes horizontales / Wings level () Légère inclinaison / Slight bank () Angle modéré / Moderate bank

() Angle marqué / Steep angle () Position inversée / Inverted () Inconnu / Unknown

f) Direction de l'inclinaison / Aircraft direction bank

() Gauche / Left () Droite / Right () Inconnue / Unknown

g) Obstacles à la visibilité (en indiquer plusieurs s'il y a lieu) /

Restriction to visibility (select as many as required)

() Soleil éblouissant / Sun glare () Cadre de pare-brise / Windscreen pillar

() Malpropreté du pare-brise / Dirty windscreens () Autre élément du poste de pilotage /
Other cockpit structure

() Aucun / None

h) Eclairages d'aéronef utilisés (en indiquer plusieurs s'il y a lieu) /

Use of aircraft lighting (select as many as required)

() Feux de navigation / Navigation lights () Feux à éclats / Strobe lights () Eclairage de cabine/
Cabin lights

() Feux anticollision rouges / Red anti-collision lights

() Phares d'atterrissage/de circulation au sol / Landing/taxi lights

() Eclairage de dérive (logo) / Logo (tail fin) lights () Autres / Other () Aucun / None

* Supprimer les mentions inutiles / Delete as appropriate

- i) Suggestion de manœuvre d'évitement par l'ATS / *Traffic avoidance advice issued by the ATS*

() Oui, sur les bases des données provenant de l'ATS / *Yes, based on ATS surveillance system*

() Oui, après repérage visuel / *Yes, based on visual sighting*

() Oui, sur la base d'autres renseignements / *Yes, based on other information*

() Non / *No*

- i) Information de circulation communiquée? / *Traffic information issued?*

- () Oui, sur la base de données provenant de l'ATS / Yes, based on ATS surveillance

() Oui, après repérage visuel / Yes, based on visual sighting

() Oui, sur la base d'autres renseignements / Yes, based on other information

() Non / No

- k) Système anticollision embarqué - ACAS / *Airborne collision avoidance system - ACAS*

- () Non disponible à bord / *Not carried* () Type / *Type* () Avis de circulation diffusé /
Traffic advisory issued
() Avis de résolution diffusé / *Resolution advisory system*

() Avis de circulation ou avis de résolution non diffusé / *Traffic advisory or resolution no*

- ### I) Identification

- Non disponible à bord / Identification Pas d'identification / *No identification*
No ATS surveillance system available

- m) Autre aéronef repéré / Other aircraft sighted

- Oui / Yes Non / No Erreur de repérage / Wrong aircraft sighted

- n) Manoeuvre d'évitement executée ? / *Avoiding action taken*

- Oui / Yes Non / No

* Supprimer les mentions inutiles / Delete as appropriate

3. Autre aéronef / Other aircraft

- a) Type et indicatif d'appel ; immatriculation / *Type and call sign ; registration (if known)* _____

b) Si les données demandées en a) sont inconnues, indiquer: / *If a) above not known, describe below*

() Aile haute / *High wing* () Aile médiane / *Mid wing* () Aile basse / *Low wing*

() Giravion / *Rotorcraft*

() Monomoteur / *1 engine* () Bimoteur / *2 engines* () Trimoteur / *3 engines*

() Quadrimoteur / *4 engines* () Plus de 4 moteurs / *More than 4 engines*

Marques, couleurs ou autres renseignements / Marking, colour or other available details

- c) Aéronef en montée ou en descente / Aircraft climbing or descending
- () En palier / Level flight () Montée / Climbing () Descente / Descending
() Renseignement inconnu / Unknown

- d) Angle d'inclinaison latérale / Aircraft bank angle
- () Ailes horizontales / Wings level () Légère inclinaison / Slight bank
() Angle modéré / Moderate bank () Angle marqué / Steep bank
() Position inversée / Inverted () Inconnue / Unknown

- e) Direction de l'inclinaison / Aircraft direction of bank
- () Gauche / Left () Droite / Right () Inconnue / Unknown

- f) Eclairages utilisés / Lights displayed
- () Feux de navigation / Navigation lights () Feux à éclats / Strobe lights
() Eclairage de cabine / Cabin lights () Feux anticollision rouges / Red anti-collision lights
() Phare d'atterrissement; de circulation au sol / Landing ; taxi lights
() Eclairage d'empennage / Logo (tail fin) lights () Autre / Other
() Aucun / None () Renseignement inconnu / Unknown

- g) Suggestion de manœuvre d'évitement formulée par l'ATS? /
Traffic avoidance advice issued by ATS?
- () Oui, sur la base de données provenant d'un système de surveillance ATS / () Oui, après repérage visuel /
Yes, based on ATS surveillance system *Yes, based on visual sighting*

- () Oui, sur la base d'autres / Yes, based on other information
() Non / No () Inconnu / Unknown

- h) Information de circulation communiquée ? / Traffic information issued
- () Oui, sur la base de données provenant d'un système de surveillance ATS / () Oui, après repérage visuel /
Yes, based on ATS surveillance system *Yes, based on visual sighting*
- () Oui, sur la base d'autres / Yes, based on other information
() Non / No () Inconnu / Unknown

- i) Manœuvre d'évitement executé? / Avoiding action taken?
- () Oui / Yes () Non / No () Renseignement inconnu / Unknown

4. Distance

- a) Distance horizontale la plus courte / Closest horizontal distance _____
- b) Distance vertical la plus courte / Closet vertical distance _____

5. Conditions météorologiques de vol / Flight meteorological conditions

- a) IMC/ VMC *
- b) Au-dessus / Au-dessous* des nuages / brouillard / brume sèche ou entre des couches de nuages*
Above / below clouds / fog / haze or between layers**
- c) Distance verticale par rapport aux nuages _____ m / ft* au-dessous _____ m / ft* au-dessus
Distance vertically from cloud _____ m / ft below _____ m / ft* above*
- d) Dans les nuages / la pluie / la neige / la neige et la pluie mêlées / le brouillard / la brume sèche*
*In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze**
- e) Soleil de face / soleil dans le dos* / *Flying into / out of* sun*
- f) Visibilité en vol _____ m / km* / *Flight visibility _____ m / km**

6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord /***Any other information considered important by the pilot-in-command***

D — RENSEIGNEMENTS DIVERS / MISCELLANEOUS**1. Renseignements relatifs à l'aéronef qui a produit le compte rendu /**
Information regarding reporting aircraft

- a) Immatriculation / Aircraft registration _____
- b) Type / Aircraft type _____
- c) Exploitant / Operator _____
- d) Aérodrome de départ / Aerodrome of departure _____
- e) Aérodrome de premier atterrissage _____ Destination _____
Aerodrome of first landing _____ Destination _____
- f) Signalé par radio ou par un autre moyen à _____ (nom de l'organisme ATS) à _____ UTC
Reported by radio or other means to _____ (name of ATS unit) at date/time _____ UTC
- g) Date / heure / lieu d'établissement du compte rendu _____
Date / time / place of completion of form _____

* Supprimer les mentions inutiles / *Delete as appropriate*

2. Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu /
Function, address and signature of person submitting report

- a) Fonction / *Function* _____
b) Adresse / *Address* _____
c) Signature / *Signature* _____
d) Numéro de téléphone / *Telephone number* _____

3. Fonction et signature de la personne recevant le compte rendu /
Function and signature of person receiving report

- a) Fonction / *Function* _____ b) Signature _____

E — RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (à l'usage de l'organisme ATS intéressé) /
SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED

1. Réception du compte rendu / *Receipt of report*

- a) Compte rendu reçu par RSFTA / radio / téléphone / autre (préciser)* _____
*Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify)** _____
b) Compte rendu reçu par _____ (nom de l'organisme ATS)
Report received by _____ (*name of ATS unit*)

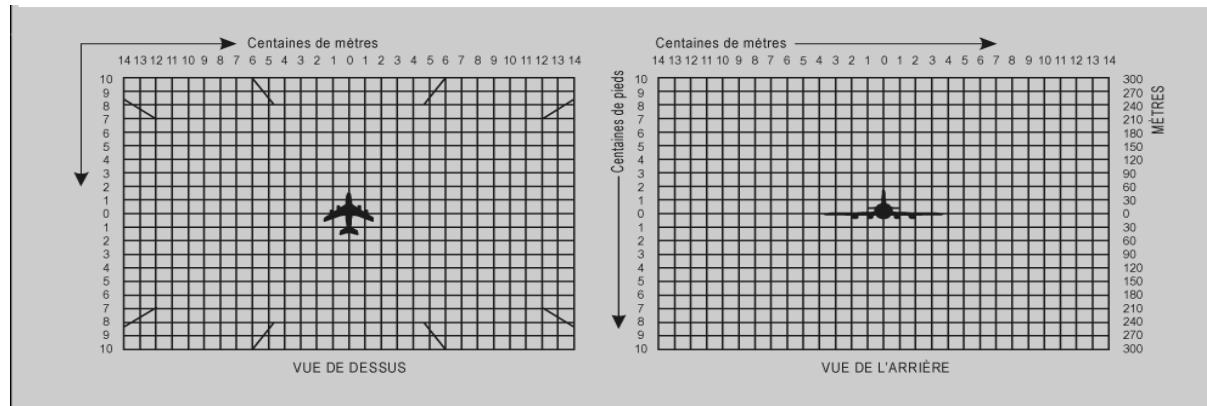
2. Renseignements détaillés sur les mesures ATS / *Details of ATS action*

Autorisation, incident observé (par système de surveillance ATS/visuellement, avertissement, résultat de l'enquête locale, etc.) /
Clearance, incident seen (ATS surveillance system/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)

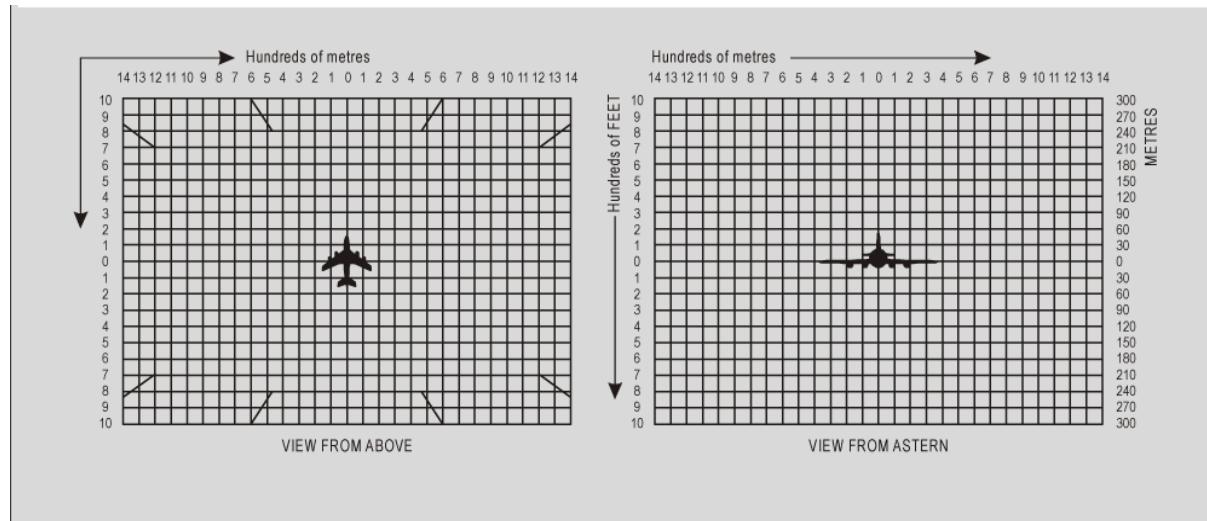
* Supprimer les mentions inutiles / *Delete as appropriate.*

DIAGRAMMES D'AIRPROX / DIAGRAMS OF AIRPROX

Marquez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport au vôtre, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que votre aéronef se trouve au centre de chaque diagramme. Indiquez la distance à laquelle vous avez initialement vu l'autre aéronef et la distance de passage.



Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



5. Instructions d'établissement du formulaire de compte-rendu d'incident de circulation aérienne

Renseignements

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>A Identification de l'aéronef qui communique le compte rendu.</p> <p>B Un compte rendu AIRPROX devrait être communiqué immédiatement par radio.</p> <p>C1 Date/heure UTC et position (relèvement et distance par rapport à une aide de navigation ou en latitude/longitude).</p> <p>C2 Renseignements relatif à l'aéronef qui communique le compte rendu, cocher les cases appropriées.</p> <p>C2 c) Par exemple FL350/1013hPa ou 2500ft/QNH 1007 hPa ou 1200 ft/QFE 998 hPa.</p> <p>C3 Renseignements relatif à l'autre aéronef concerné.</p> <p>C4 Distance de passage (préciser les unités de mesure utilisées).</p> <p>C6 Joindre des feuillets supplémentaires au besoin. On peut illustrer les positions des aéronefs au moyen des diagrammes.</p> <p>D1 f) Préciser le nom de l'organisme ATS ainsi que la date et l'heure UTC.</p> <p>D1 g) Date et heure UTC et lieu d'établissement du formulaire.</p> <p>E2 Inclure les détails concernant de l'organisme ATS (service assuré, fréquence de radiotéléphonie, codes SSR assignés et calage altimétrique, etc.). Utiliser un diagramme pour indiquer la position de l'aéronef et joindre des feuillets supplémentaires au besoin.</p> | <p>5. Instructions for the completion of the Air Traffic Incident Report Form</p> <p>Information</p> <p>A Aircraft identification of the aircraft filing the report.</p> <p>B An AIRPROX report should be filed immediately by radio.</p> <p>C1 Date/time UTC and position (in bearing and distance from a navigation aid or in LAT/LONG).</p> <p>C2 Information regarding aircraft filing the report, (tick as necessary).</p> <p>C2 c) E.g. FL350/1013hPa or 2500 ft/QNH 1007hPa or 1200 ft/QFE 998hPa.</p> <p>C3 Information regarding the other aircraft involved.</p> <p>C4 Passing distance – (State units used).</p> <p>C6 Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft's positions.</p> <p>D1 f) State name of ATS unit and date/time in UTC.</p> <p>D1 g) Date and time in UTC and place of completion of form.</p> <p>E2 Include details of ATS unit (such as service provided radiotelephony frequency, SSR Codes assigned and altimeter setting). Use diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required.</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

ENR 2 ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA

NOM Limites latérales Limites verticales Classe d'espace aérien	Organe assurant le service	Indicatif Langues Région et conditions d'utilisation Heures de service	Fréquence et objet	Observations
1	2	3	4	5
FIR D'ADDIS ADEBA pour les limites latérales et verticales et classes d'espace se référer AIP ETHIOPIA – ENR 2.1-1	ACC/FIC ADDIS	CENTRE DE CONTROLE D'ADDIS Anglais H24	125,1 MHZ 11300 KHZ 5658 KHZ	
TMA DE DJIBOUTI 12°45.9'N 043°12.0'E prolongée à l'Est par le tracé de la limite commune entre les FIR ADDIS et SANNA, puis ADDIS et MOGADISCIO, jusqu'au point de rencontre de cette limite avec un arc de cercle de 65NM de rayon centré sur l'ARP DJIBOUTI/AMBOULI (11°32'51"N 043°09'33"E) puis cet arc de cercle jusqu'au point de rencontre de la limite de la FIR ASMARA puis suivre la frontière Erythrée et Djibouti jusqu'au point 12°45.9'N 043°12.0'E <u>FL 245</u> 1000 AMSL A du FL 145 jusqu'au FL 245 D de 300m/ASFC jusqu'au FL 145.	CONTROLE D'APPROCHE DE DJIBOUTI	DJIBOUTI Approche Anglais H24	APP 121,1 MHZ TWR 122,1 MHZ GND 118.10 MHZ 11300 KHZ 7595 KHZ 5658 KHZ	

FIR, UIR, TMA

Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace	Unit providing service	Call sign / Language Area and Conditions of use Hours of Operation	Frequency/ Purpose	Remarks
1	2	3	4	5
For the lateral, vertical limits and class of airspace please refer to ETHIOPIA AIP page ENR 2.1-1	ACC/FIC ADDIS	ADDIS CENTER English H24	125,1 MHZ 11300 KHZ 5658 KHZ	
DJIBOUTI TMA 12°45.9'N, 043°12.0'E Extended Eastward along ADDIS ABABA/SANNA FIR, then southward along ADDIS ABEBA/MOGADISCO FIR common boundary, up to the meeting point of this boundary with an arc of circle radius 65NM centred on DJIBOUTI/AMBOULI ARP (11°32'51"N, 043°09'33"E) , then this arc of circle till limit of Asmara FIR, then along the boundary between Eritrea and Djibouti until point 12°45.9'N, 043°12.0'E. <u>FL 245</u> <u>1000</u> <u>AMSL</u> A above FL 145 up to FL 245 D from 300m/ASFC up to FL 145	DJIBOUTI APPROACH CONTROL	DJIBOUTI Approach English H24	APP 121,1 MHZ TWR 122.1 MHZ GND 118.10 MHZ 11300 KHZ 7595 KHZ 5658 KHZ	

ENR 2.2 AUTRES ESPACES AERIENS REGLEMENTES

OTHER REGULATED AIRSPACES

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 3 ROUTE ATS
ATS ROUTESENR 3.1 ROUTES ATS INFÉRIEURES
LOWER ATS ROUTES

Indicatif de route (type RNP)	Route MAG	Limite supérieure		Limites latérales (NM)	Sens des niveaux de croisière		Observations <i>Organe de contrôle Fréquence</i>
		Limite inférieure	Altitude minimale de vol		Impair	Pair	
Noms des points significatifs	Dist (NM)						
Coordonnées		Classification de l'espace aérien					
Route designator (RNP type)	Track MAG	<i>Upper Limits</i>		Lateral Limits (NM)	<i>Direction of cruising levels</i>		<i>Remarks Controlling unit Frequency</i>
Name of signifiant points Coordinates	Dist (NM)	<i>Lower Limits</i>			Odd	Even	
		<i>Minimum flight altitude</i>					
		<i>Airspace Classification</i>					
1	2	3	4	5			6
B535							
▲ LAKBE 11°02'23"N 042°09'39"E	059° — 239°	FL 240 — FL 085		20	↓		DJIBOUTI APP 121.1
▲ VOR/DME DJIBOUTI DTI VOR/DME "DTI" 11°32'55"N 043°05'37"E	63.0	FL 145 Class A, D					
▲ TORBA 12°10'43"N 044°02'08"E	054° — 234°	FL 240 — FL 080 FL 145					DJIBOUTI APP 121.1 Sana'a FIR
G667	66.0	Class A, D					
▲ PARIM 12°32'02"N 043°27'15"E				20	↓		DJIBOUTI APP 121.1
▲ VOR/DME DJIBOUTI DTI VOR/DME "DTI" 11°32'55"N 043°05'37"E	198° — 018°	FL 240 — FL 080 FL 145					
M997	63.0	Class A, D					
▲ ASTAR 10°39'07"N 042°31'02"E	030° — 210°	FL 240 — FL 150 FL 145			↓		Djibouti TMA DJIBOUTI APP 121.1
▲ VOR/DME DJIBOUTI DTI VOR/DME "DTI" 11°32'55"N 043°05'37"E	64.0	Class A					

Indicatif de route (type RNP)	Route MAG	Limite supérieure	Limites latérales (NM)	Sens des niveaux de croisière		Observations <i>Organe de contrôle</i> <i>Fréquence</i>
				Impair	Pair	
Noms des points significatifs	Dist (NM)	Limite inférieure <i>Altitude minimale de vol</i>				
Coordonnées		Classification de l'espace aérien				
<i>Route designator (RNP type)</i>	<i>Track MAG</i>	<i>Upper Limits</i>	<i>Lateral Limits (NM)</i>	<i>Direction of cruising levels</i>		<i>Remarks</i> <i>Controlling unit</i> <i>Frequency</i>
<i>Name of signifiant points</i>	<i>Dist (NM)</i>	<i>Lower Limits</i>		<i>Odd</i>	<i>Even</i>	
		<i>Minimum flight altitude</i>				
		<i>Airspace Classification</i>				
1	2	3	4	5	6	
R775						
▲ MANDA 12°35'30"N 042°47'20"E	X	X	X	X	X	MANDA → DTI Fermé/Closed
▲ VOR/DME DJIBOUTI DTI VOR/DME "DTI" 11°32'55"N 043°05'37"E	151° — 331°	FL 240 — FL 095 — FL 145	20			DJIBOUTI APP 121.1 Mogadiscio FIR
▲ LUBAR 10°33'07"N 043°36'02"E	66.0	Class A, D		↑		
UN303						
▲ NAPGO 11°14'30"N 043°43'54"E	346° — 166°				↓	
▲ KASOL 11°52'48"N 043°35'48"E	39.0	FL 240 — FL 150 — FL 145	20			Djibouti TMA DJIBOUTI APP 121.1
▲ PARIM 12°32'02"N 043°27'15"E	346° — 166° 40.0	Class A		↑		

Indicatif de route (type RNP)	Route MAG	Limite supérieure <hr/> Limite inférieure <i>Altitude minimale de vol</i>	Limites latérales (NM)	Sens des niveaux de croisière		Observations <i>Organe de contrôle</i> <i>Fréquence</i>
				Impair	Pair	
Route designator (RNP type)	Track MAG	<i>Upper Limits</i> <hr/> <i>Lower Limits</i> <i>Minimum flight altitude</i>	<i>Lateral Limits (NM)</i>	<i>Direction of cruising levels</i>		<i>Remarks</i> <i>Controlling unit</i> <i>Frequency</i>
Name of signifiant points Coordinates	Dist (NM)	<i>Airspace Classification</i>		Odd	Even	
1	2	3	4	5		6
R993 ▲ RAGAS 12°16'32"N 042°16'17"E ▲ VOR/DME DJIBOUTI DTI VOR/DME "DTI" 11°32'55"N 043°05'37"E	X	X	X	X	X	RAGAS → DTI Fermé/Closed

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 3.2 ROUTES ATS SUPERIEURES

UPPER ATS ROUTES

Voir l'AIP éthiopien pour les routes ATS supérieures.

See the Ethiopian AIP for the upper ATS routes.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 3.3 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE (RNAV)

AREA NAVIGATION ROUTES (RNAV)

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 3.4 ROUTES POUR HELICOPTERES

HELICOPTER ROUTES

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 3.5 AUTRES ROUTES

OTHER ROUTES

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 3.6 ATTENTES EN ROUTE

EN-ROUTE HOLDINGS

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 4 AIDS / SYSTEMES DE RADIONAVIGATION*RADIO NAVIGATION AIDS / SYSTEMS***ENR 4.1 AIDS DE RADIONAVIGATION EN ROUTE***RADIO NAVIGATION AIDS – EN-ROUTE*

Nom de la station (décl – Vor) <i>Name of station (Var – Vor)</i>	Identification <i>IDN</i>	Fréquence (canal) <i>Frequency (CH)</i>	Heures de service <i>Hours of operation</i>	Coordonnées <i>Coordinates</i>	Altitude antenne DME <i>DME Antenna altitude</i>	Observations <i>Remarks</i>
DJIBOUTI VOR/DME DTI +2°E (2012)	DTI	113.9 MHZ (CH 86 X)	H 24	11°32'54.7"N 043°05'36.7"E	120m (400Ft)	Couverture 200 NM, Coverage 200 NM,
TACAN ABI	ABI	114.6 MHZ (CH 93)	H 24	11°32'57.2"N 043°09'17.5"E	30m (100Ft)	Couverture 145 NM, Coverage 145 NM,

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 4.2 SYSTEMES SPECIAUX DE NAVIGATION

SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 4.3 SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)

GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 4.4 INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS*NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS*

Indicatif codé Name code	Coordonnées Coordinates	Route ATS ou autre route ATS route or other route
ASTAR	10°39'07"N 042°31'02"E	M997
KASOL	11°52'48"N 043°35'48"E	UN303
LAKBE	11°02'23"N 042°09'39"E	B535
LUBAR	10°33'07"N 043°36'02"E	R775
MANDA	12°35'30"N 042°47'20"E	R775
NAPGO	11°14'30"N 043°43'54"E	UN303
PARIM	12°32'02"N 043°27'15"E	G667
		UN303
RAGAS	12°16'32"N 042°16'17"E	R993
TORBA	12°10'43"N 044°02'08"E	B535
OKMER	11°32'46"N 043°13'46"E	-
UNBAD	11°33'00"N 043°00'31"E	-

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 4.5 FEUX AERONAUTIQUES AU SOL – EN ROUTE

AERONAUTICAL GROUND LIGHTS – EN ROUTE

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 5 AVERTISSEMENT A LA NAVIGATION

NAVIGATION WARNINGS

ENR 5.1 ZONES INTERDITES, REGLEMENTEES OU DANGEREUSES
PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGEROUS AREAS

Nom ou identification Name or identification	Limites latérales Lateral limits	Limites verticales Vertical limits	Observations Remarks (nature of hazard, permission unit, time of activity)
Zones dangereuses / Dangerous areas			
HD D1 MYRIAM	11°33'00"N 042°50'00"E	FL 240 SFC	Tirs armes lourdes Actif tous les jours sauf jeudi après-midi, vendredi et jours fériés <i>Firings heavy weapons</i> <i>Active every day except Thursday afternoon, Friday and holidays</i>
	11°29'00"N 042°50'00"E		
	11°25'00"N 042°41'00"E		
	11°33'00"N 042°41'00"E		
HD D5 ARTA PLAGE	11°33'00"N 042°46'20"E	2700ft QNH SFC	Tirs armes légères Actif tous les jours sauf jeudi après-midi, vendredi et jours fériés <i>Firings small arms</i> <i>Active every day except Thursday afternoon, Friday and holidays</i>
	11°33'00"N 042°52'20"E		
	11°35'30"N 042°52'20"E		
	11°35'30"N 042°46'20"E		
HD D8 GONLEY	11°29'00"N 042°50'00"E	4000ft AGL SFC	Tirs armes légères Actif tous les jours sauf jeudi après-midi, vendredi et jours fériés <i>Firings small arms</i> <i>Active every day except Thursday afternoon, Friday and holidays</i>
	11°27'00"N 042°50'00"E		
	11°25'00"N 042°45'00"E		
	11°25'00"N 042°41'00"E		
HD D9 ALI SABIEH	Cercle centré sur / <i>Circle centred on</i> 11°07'30"N / 042°42'00"E Rayon / radius 3km	5000ft AGL SFC	Tirs armes légères Active tous les jours <i>Firings small arms</i> <i>Activation every day</i>
HD D10 HOL HOL	Cercle centré sur / <i>Circle centred on</i> 11°16'00"N / 042°56'00"E Rayon / radius 3km	3000ft AGL SFC	Tirs armes légères Active tous les jours <i>Firings small arms</i> <i>Activation every day</i>
HD D11 DIK HIL	Cercle centré sur / <i>Circle centred on</i> 11°04'30"N / 042°22'00"E Rayon / radius 3km	3000ft AGL SFC	Tirs armes légères Active tous les jours <i>Firings small arms</i> <i>Activation every day</i>

Nom ou identification Name or identification	Limites latérales Lateral limits	Limites verticales Vertical limits	Observations Remarks (nature of hazard, permission unit, time of activity)
HD D12 YOBOKI	Cercle centré sur / <i>Circle centred on</i> 11°31'30"N / 042°06'30"E Rayon / radius 3km	3000ft AGL SFC	Tirs armes légères Active tous les jours <i>Firings small arms</i> <i>Activation every day</i>
HD D13 TADJOURAH	Cercle centré sur / <i>Circle centred on</i> 11°48'30"N / 042°52'30"E Rayon / radius 3km	3000ft AGL SFC	Tirs armes légères Active tous les jours <i>Firings small arms</i> <i>Activation every day</i>
HD D14 OBOCK	Cercle centré sur / <i>Circle centred on</i> 11°58'00"N / 043°16'00"E Rayon / radius 3km	3000ft AGL SFC	Tirs armes légères Active tous les jours <i>Firings small arms</i> <i>Activation every day</i>
HD D15 RAMI	11°28'00"N 043°35'00"E 11°20'00"N 044°07'00"E 11°50'00"N 043°50'00"E 11°42'00"N 043°30'00"E	FL 240 SFC	Tirs Air-Sol Activée par NOTAM <i>Firings Air-Ground</i> <i>Activation by NOTAM</i>
HD D16 GAHERRE	Cercle centré sur / <i>Circle centred on</i> 12°14'00"N / 043°24'00"E Rayon / radius 3km	3000ft AGL SFC	Tirs armes légères Active tous les jours <i>Firings small arms</i> <i>Activation every day</i>
Zones restreintes / Restricted areas			
HD R4 RAS BIR	11°53'30"N 043°24'30"E 11°56'30"N 043°31'00"E 12°08'00"N 043°23'00"E 12°04'20"N 043°17'00"E	FL 200 SFC	Tirs armes lourdes Activé par NOTAM Activité subordonnée à autorisation DJIBOUTI APP/TWR <i>Firings heavy weapons</i> <i>Activity subject to clearance from</i> <i>DJIBOUTI APP/TWR</i>
HD R7 GODORIA	12°08'00"N 043°19'00"E 12°08'00"N 043°30'00"E 12°18'00"N 043°30'00"E 12°18'00"N 043°19'00"E	FL 240 SFC	Tirs armes lourdes Activé par NOTAM Activité subordonnée à autorisation DJIBOUTI APP/TWR <i>Firings heavy weapons</i> <i>Activity subject to clearance from</i> <i>DJIBOUTI APP/TWR</i>
Zones interdites / Prohibited areas			
Néant / Nil			

ENR 5.2 ZONES DE MANŒUVRES ET D'ENTRAINEMENT MILITAIRES

MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS

En cours / *In progress*

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 5.3 AUTRES ACTIVITES DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS

OTHER ACTIVITIES OF DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS

Néant / Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 5.4 OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE – EN-ROUTE

AIR NAVIGATION OBSTACLES – EN-ROUTE

La liste qui suit donne les caractéristiques des obstacles artificiels isolés situés à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques.

Ne sont pas inclus dans la liste les obstacles filiformes (lignes électriques, lignes téléphoniques, etc).

Cette liste ne saurait avoir un caractère exhaustif et sera complétée au fur et à mesure de la réception des renseignements.

The following list provides the characteristics of the isolated artificial obstacles situated outside the areas entailed from aeronautical tender.

The threadlike obstacles are not included in the list (electric lines, telephone lines).

This list would not have an exhaustive character and shall be completed as far as information is received.

NR	Désignation <i>Designation</i>	Type d'obstacle <i>Type of obstacle</i>	Coordonnées <i>Coordinates</i>	Altitude/hauteur sol (m) <i>Altitude/Ground height (m)</i>	Balisage obstacle Jour / Nuit <i>Obstacles marking Day / Night</i>
1	ALI SABIEH	Pylône <i>Pylon</i>	11°09'18"N 042°42'22"E	732/22	Nuit / Night
2	ARTA VILLE	Pylône <i>Pylon</i>	11°31'11"N 042°50'35"E	760/45	Nuit / Night
3	ATAR	Pylône <i>Pylon</i>	11°27'11"N 043°12'00"E	86/40	Nuit / Night
4	BALLAM-BALLEY	Pylône <i>Pylon</i>	11°08'08"N 042°23'31"E	658/40	Nuit / Night
5	DAY	Pylône <i>Pylon</i>	11°45'11"N 042°38'17"E	1798/53	Jour / Nuit <i>Day / Night</i>
6	DIKHIL	Pylône <i>Pylon</i>	11°06'40"N 042°22'13"E	553/60	Jour / Nuit <i>Day / Night</i>
7	EROLLEH	Pylône <i>Pylon</i>	11°22'20"N 042°52'55"E	895/40	Nuit / Night
8	GARABEIS	Pylône <i>Pylon</i>	11°24'01"N 042°09'09"E	241/40	Nuit / Night
9	HADLA	Pylône <i>Pylon</i>	11°12'23"N 042°43'25"E	884/22	Nuit / Night

10	HAROU	Pylône <i>Pylon</i>	11°05'53"N 042°23'53"E	686/40	Nuit / Night
11	MOULOUHLEH	Pylône <i>Pylon</i>	12°35'22"N 043°11'28"E	35/5	NIL
12	OBOCK	Pylône <i>Pylon</i>	11°57'41"N 043°17'18"E	40/20	Nuit / Night
13	PK25	Pylône <i>Pylon</i>	11°33'11"N 042°04'56"E	164/40	Jour / Nuit <i>Day / Night</i>
14	TADJOURAH	Pylône <i>Pylon</i>	11°47'09"N 042°53'07"E	28/40	Nuit / Night
15	YOBOKI	Pylône <i>Pylon</i>	11°24'37"N 042°16'42"E	230/40	Nuit / Night

ENR 5.5 ZONES D'ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES

AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES

Désignation et limites latérales <i>Designation and lateral limits</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Exploitant / utilisateur numéro de téléphone <i>operator / users telephone number</i>	Observations et heures d'activité <i>Remarks and hours of activity</i>
1	2	3	4
<p>Zone de sauts en parachute : Zone "KATERINE" cercle de rayon 1 NM, centré sur le point : 11°31'46"N 043°10'44"E</p> <p><i>Parachute jumping area : Zone "KATERINE" circle radius 1 NM, centred on point: 11°31'46"N 043°10'44"E</i></p>	<p>FL140 SOL/GND</p>	<p>Militaire / Tel : 21 35 13 51 Aéro-Club / Tél : 21 34 08 24</p> <p><i>Military / Tel: 21 35 13 51 Aero-Club / Tel: 21 34 08 24</i></p>	<p>Activable tous les jours sauf les jeudi – vendredi et jours fériés. Activité subordonnée à une autorisation de Djibouti APP/TWR 121.10 et 118.10</p> <p><i>Daily activity except on Thursday – Friday and Official Holidays. Authorization shall be requested to Djibouti APP/TWR 121.10 and 118.10</i></p>

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

ENR 5.6 MIGRATIONS D'OISEAUX ET ZONES FRÉQUENTÉES PAR UNE FAUNE SENSIBLE

BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA

1. Compte-rendu d'impacts d'oiseaux

1.1. Pour pouvoir dresser des statistiques plus complètes sur les impacts d'oiseaux, le service de prévention du péril aviaire s'efforce de recueillir des renseignements à ce sujet.

Tous les pilotes en vol dans la TMA de Djibouti sont par conséquent priés de signaler à ce service tous les cas d'impacts d'oiseaux ou d'incident ayant comporté un risque d'impact d'oiseaux.

2. Comptes-rendus

Pour pouvoir rendre compte plus facilement de ce genre d'incident, un imprimé de compte rendu d'impact d'oiseaux a été prévu (ENR5.6.2). On peut se le procurer dans le bureau de piste de l'aérodrome d'Ambouli.

Quand un tel incident se produit sur cet aérodrome ou près de celui-ci le pilote est prié de veiller à ce que l'oiseau en cause, ou tout ce qui aura pu être recueilli de ses restes, soit envoyé à l'adresse suivante :

**Division du Trafic Aérien
Bureau de piste
Aéroport International
Djibouti / Ambouli
BP 204 DJIBOUTI**

Tout renseignement supplémentaire sur les circonstances de l'incident doit y être mentionné.

2.1. Zones fréquentées par une faune sensible

Néant

2.2. Renseignements sur les coûts encourus par les exploitants et sur les dommages causes au moteur

Une fiche supplémentaire de compte-rendu d'impact d'oiseau est réservée aux exploitants d'aéronefs (ENR5.6.3).

1. Reporting of bird strikes (IBIS)

1.1. To achieve more comprehensive statistics of bird strikes, bird strikes preventive service is continually collecting data on strikes reports as and when they occur.

All pilots within Djibouti TMA are therefore requested to report to the bird strikes preventive service all cases of bird strike or incidents where a risk of bird strike has been present.

2. Report

To facilitate the reporting of incidents, a Bird Strike Reporting form has been produced (ENR5.6.2) and may be obtained at airport reporting office (ARO) at Ambouli aerodrome.

In connexion with incidents on or near that aerodrome, pilots are requested to collect the bird, or as much of the remnants as possible and forward it to:

**Division du Trafic Aérien
Bureau de piste
Aéroport International
Djibouti / Ambouli
BP 204 DJIBOUTI**

Any supplementary information on the circumstances under which the incident took place should also be added.

2.1. Areas with sensitive fauna

Nil

2.2. Operator costs and engine damage information

A supplementary bird strike reporting form is reserved for aircraft operators (ENR5.6.3).

COMPTE-RENDU D'IMPACT D'OISEAUX
BIRD STRIKE REPORTING FORM

<p>1. Exploitant / Operator:</p> <p>2. Aéronef (constructeur, modèle) / Aircraft constructor, model):</p> <p>3. Moteur (constructeur, modèle) / Engine (constructor, model):</p> <p>4. Immatriculation de l'aéronef / Aircraft registration:</p> <p>5. Date:</p> <p>6. Aube / Dawn <input type="checkbox"/> Jour / Day <input type="checkbox"/> Crémouche / Dusk <input type="checkbox"/> Nuit / Night <input type="checkbox"/></p> <p>7. Nom de l'aérodrome, piste utilisée, lieu de l'incident (s'il s'est produit en route) / Name of the aerodrome, runway used, location if bird strike happened en route :</p> <p>8. Hauteur/sol / Height AGL:</p> <p>9. Vitesse indiquée (noeuds) / Indicated air speed (knot)</p> <p>10. Phase de vol / phas of flight : Circulation au sol / Taxi <input type="checkbox"/> Décollage / Take-off <input type="checkbox"/> Montée / Climb <input type="checkbox"/> Croisière / En-route <input type="checkbox"/> Attente / Holding <input type="checkbox"/> Descente / Descent <input type="checkbox"/> Approche / Approach (100-50ft) <input type="checkbox"/> Atterrissage / Landing (<50ft) <input type="checkbox"/> Inconnue / Unknown <input type="checkbox"/></p> <p>11. Phares allumés / Light on: Feux d'atterrissage / Landing lights <input type="checkbox"/> Feux à éclats / Strobing lights <input type="checkbox"/></p> <p>12. Conditions météorologiques / Meteorological conditions: VMC <input type="checkbox"/> IMC <input type="checkbox"/> Nuageux / Cloudy <input type="checkbox"/> Brouillard / Fog <input type="checkbox"/> Pluie / Rain <input type="checkbox"/> Neige / Snow <input type="checkbox"/></p> <p>13. Espèces ornithologiques / Bird species: Nombre d'oiseaux / Numbers of birds: 2 à 10 / 2 to 10 <input type="checkbox"/> 11 à 100 / 11 to 100 <input type="checkbox"/> Plus de 100 / More than 100 <input type="checkbox"/> Taille des oiseaux / Size of birds : Petite / Small <input type="checkbox"/> Moyenne / Medium <input type="checkbox"/> Grande / Large <input type="checkbox"/></p>	<p>14. Parties de l'aéronef atteintes et dommages subis / Part of aircraft struck and damages</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Nul/ None</th> <th>Léger (réparable)/ Light (repairable)</th> <th>Grave (hors-service) / Important (out of order)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Radôme / Radome</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pare-brise / Windshield</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nez de l'appareil (excepté les parties ci-dessus) / Nose of the aircraft (excluding parts above)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Moteur 1 / Engine 1</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Moteur 2 / Engine 2</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Moteur 3 / Engine 3</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Moteur 4 / Engine 4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hélice / Propeller</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aile / Wing</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fuselage</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Train d'atterrissage / Landing gear</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Empennage / Stabilizer</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Feux / Lighting</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Autre (préciser en 17.) / Other (specify in 17.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>15. Effet sur le vol / Effect on flight: Aucun / None <input type="checkbox"/> Décollage interrompu / Take-off aborted <input type="checkbox"/> Atterrissage de prudence / Precautionary landing <input type="checkbox"/> Arrêt des moteurs / Engine stop <input type="checkbox"/></p> <p>16. Pilote averti de la présence d'oiseaux / Pilot warned of bird presence: Oui / Yes <input type="checkbox"/> Non / No <input type="checkbox"/></p> <p>17. Observations (prière de décrire tous les dégâts matériels, les lésions corporelles subies, et fournir tous les renseignements pertinents) / Remarks (describe damages, injuries and provide other pertinent information):</p>		Nul/ None	Léger (réparable)/ Light (repairable)	Grave (hors-service) / Important (out of order)	Radôme / Radome				Pare-brise / Windshield				Nez de l'appareil (excepté les parties ci-dessus) / Nose of the aircraft (excluding parts above)				Moteur 1 / Engine 1				Moteur 2 / Engine 2				Moteur 3 / Engine 3				Moteur 4 / Engine 4				Hélice / Propeller				Aile / Wing				Fuselage				Train d'atterrissage / Landing gear				Empennage / Stabilizer				Feux / Lighting				Autre (préciser en 17.) / Other (specify in 17.)			
	Nul/ None	Léger (réparable)/ Light (repairable)	Grave (hors-service) / Important (out of order)																																																										
Radôme / Radome																																																													
Pare-brise / Windshield																																																													
Nez de l'appareil (excepté les parties ci-dessus) / Nose of the aircraft (excluding parts above)																																																													
Moteur 1 / Engine 1																																																													
Moteur 2 / Engine 2																																																													
Moteur 3 / Engine 3																																																													
Moteur 4 / Engine 4																																																													
Hélice / Propeller																																																													
Aile / Wing																																																													
Fuselage																																																													
Train d'atterrissage / Landing gear																																																													
Empennage / Stabilizer																																																													
Feux / Lighting																																																													
Autre (préciser en 17.) / Other (specify in 17.)																																																													

Les restes d'oiseaux (sous sachets plastifiés ou collés sur cette fiche s'ils ne sont pas putrescibles) devront être OBLIGATOIREMENT envoyés à l'adresse mentionnée ci-dessous.

Send bird remains (including fragments in polythene bag or stuck on this form if not liable to decay) to the address mentioned herein below.

CES RENSEIGNEMENTS SONT EXIGES POUR LA SECURITE DE L'AVIATION.
THESE INFORMATION ARE REQUESTED FOR AVIATION SAFETY.

Office de l'Aviation Civile
Ministère de l'Equipement et des Transports
BP/P.O.BOX 2609
République de Djibouti
Tél: (+253) 21 34 01 51
Fax: (+253) 21 34 01 69
SFA/AFS HAD : HDAHYAYX
Email : civilaviation@intnet.dj

FICHE RESERVÉE AUX EXPLOITANTS D'AÉRONEFS
FORM RESERVED FOR AIRCRAFT OPERATORS

FICHE COMPLEMENTAIRE DE COMPTE RENDU D'IMPACT D'OISEAU
BIRD STRIKE REPORT COMPLEMENTARY FORM

RENSEIGNEMENT SUR LES COUTS DE L'EXPLOITATION ET LES DOMMAGES AUX MOTEURS
OPERATING COSTS AND DAMAGES TO ENGINES RELATED INFORMATION

A/ RENSEIGNEMENTS GENERAUX - GENERAL INFORMATION

Exploitant / *operating agency*

Aéronef (constructeur, modèle) / *Aircraft (manufacturer, model)*

Moteur (constructeur, modèle) / *Engine (manufacturer, model)*

Immatriculation de l'aéronef / *Aircraft registration*

Date de l'impact / *Date of strike*

Aérodrome ou emplacement / *Aerodrome or location*

B/ RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX COUTS - COSTS RELATED INFORMATION

Durée d'indisponibilité de l'aéronef / *Period aircraft was disabled*

Estimation des coûts de réparation ou de remplacements / *Servicing or replacement costs estimate (US dollars)*

Estimation des autres coûts (manque à gagner, carburant, hôtels, etc...) / *Other costs estimate (Loss in returns, fuel, hotel, etc...) (U.S dollars)*

**C/ RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS SUR LES DOMMAGES CAUSES AUX MOTEURS –
DAMAGE TO ENGINES RELATED INFORMATION**

Moteur N° / *Engine number:*

Cause de la panne ou de l'arrêt / *Cause of failure or cut-off:*

Panne indéfinie / *Undefined failure*

Incendie / *Fire*

Vibration

Surchauffe / *Overheating*

Alarme incendie / *Fire alarm*

Autre raison (préciser) / *Other cause (specify):*

Autre raison inconnue / *Other unknown cause*

Pourcentage estimatif de la perte de poussée / *Estimated loss of thrust percentage*

Estimation du nombre d'oiseaux ingérés / *Estimated number of ingested birds*

Espèce ornithologique / *Ornithological specy*

3 ème partie – Aérodromes (AD)

Part 3 – Aerodromes (AD)

AD 0.6. TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 3

TABLE OF CONTENTS TO PART 3

SECTION	TITRE/ TITLE	PAGE
AD 1	AERODROMES/HELISTATIONS – INTRODUCTION <i>AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION</i>	AD 1.1-1
AD 1.1	Disponibilité des aérodromes / hélistations <i>Aerodrome / heliport availability</i>	AD 1.1-1
AD 1.1.1	Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des hélistations ainsi que des installations connexes <i>General conditions under which aerodromes/heliports and associated facilities are available for use</i>	AD 1.1-1
AD 1.1.2	Documents OACI applicables <i>Applicable ICAO documents</i>	AD 1.1-4
AD 1.1.3	Utilisation de bases aériennes militaires par les aéronefs civils <i>Occasional use of military aerodromes by civil aircraft</i>	AD 1.1-4
AD 1.1.4	Exploitation en catégories II et III aux aérodromes <i>Cat II and III operations at aerodromes</i>	AD 1.1-4
AD 1.1.5	Dispositifs de mesure du frottement utilisée et niveau de frottement au-dessous duquel la piste est déclarée glissante quand elle est mouillée <i>Friction measuring device used and friction level below which the runway is declared slippery when it is wet</i>	AD 1.1-4
AD 1.1.6	Autres renseignements <i>Other information</i>	AD 1.1-4
AD 1.2	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, et plan neige <i>Rescue and fire fighting services and snow plan</i>	AD 1.2-1
AD 1.2.1	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie <i>Rescue and fire fighting services</i>	AD 1.2-1
AD 1.2.2	Plan neige <i>Snow plan</i>	AD 1.2-1

AD 1.3	Index des aérodromes et hélistations <i>Index to aerodromes and heliports</i>	AD 1.3-1
AD 1.4	Regroupement des aérodromes et hélistations <i>Grouping of aerodromes and heliports</i>	AD 1.4-1

AD 2	AERODROMES	AD 2 HDAM-1
HDAM 2.1	Indicateur d'emplacement et nom de l'aérodrome <i>Aerodrome location indicator and name</i>	AD 2 HDAM-1
HDAM 2.2	Données géographiques et administratives relatives à l'aérodrome <i>Geographical and administrative data</i>	AD 2 HDAM-1
HDAM 2.3	Horaires de fonctionnement <i>Operational hours</i>	AD 2 HDAM-2
HDAM 2.4	Services et installations d'assistance en escale <i>Handling services and facilities</i>	AD 2 HDAM-2
HDAM 2.5	Services aux passagers <i>Passengers facilities</i>	AD 2 HDAM-3
HDAM 2.6	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie <i>Rescue and fire fighting services</i>	AD 2 HDAM-3
HDAM 2.7	Disponibilité saisonnière -dégagement <i>Seasonal availability - Clearing</i>	AD 2 HDAM-4
HDAM 2.8	Aire de trafic, voies de circulation et positions des points de vérification <i>Aprons, taxiways and check location data</i>	AD 2 HDAM-4
HDAM 2.9	Système de guidage et de contrôle des mouvements à la surface et balisage <i>Surface movement guidance and control system and markings</i>	AD 2 HDAM-6
HDAM 2.10	Obstacles d'aérodrome <i>Aerodrome obstacles</i>	AD 2 HDAM-7
HDAM 2.11	Renseignements météorologiques fournis <i>Meteorological information provided</i>	AD 2 HDAM-10
HDAM 2.12	Caractéristiques physiques des pistes <i>Runway physical characteristics</i>	AD 2 HDAM-12
HDAM 2.13	Distances déclarées <i>Declared distances</i>	AD 2 HDAM-13
HDAM 2.14	Dispositif lumineux d'approche et balisage lumineux de piste <i>Approach and runway lighting</i>	AD 2 HDAM-14
HDAM 2.15	Autres dispositifs lumineux, alimentation électrique auxiliaire <i>Other lighting, secondary power supply</i>	AD 2 HDAM-15
HDAM 2.16	Aire d'atterrissement d'hélicoptères <i>Helicopter landing area</i>	AD 2 HDAM-15

HDAM 2.17	Espace aérien ATS <i>ATS airspace</i>	AD 2 HDAM-16
HDAM 2.18	Installations de télécommunication ATS <i>ATS communication facilities</i>	AD 2 HDAM-16
HDAM 2.19	Aides de radionavigation et d'atterrissement <i>Radio navigation and landing aids</i>	AD 2 HDAM-17
HDAM 2.20	Règlements de circulation locaux <i>Local traffic regulations</i>	AD 2 HDAM-17
HDAM 2.21	Procédures antibruit <i>Noise abatement procedures</i>	AD 2 HDAM-17
HDAM 2.22	Procédures de vol <i>Flight procedures</i>	AD 2 HDAM-18
HDAM 2.23	Renseignements supplémentaires <i>Additional information</i>	AD 2 HDAM-20
HDAM 2.24	Cartes relatives à l'aérodrome <i>Charts related to the aerodrome</i>	AD 2 HDAM-21
AD-3	HELISTATIONS	

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS – INTRODUCTION***AERODROMES / HELIPORTS -INTRODUCTION*****AD 1.1. DISPONIBILITE DES AERODROMES/HELISTATIONS*****AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY*****1 Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des hélistations ainsi que des installations connexes**

Sauf réel cas d'urgence ou autorisation spéciale de l'administration de l'Office de l'Aviation Civile, le décollage ou l'atterrissement d'un aéronef en service aérien commercial n'est pas autorisé sur un aérodrome dont la présente AIP ne fait pas mention.

Outre l'aérodrome de Djibouti/Ambouli, ouvert à la circulation aérienne publique, le pays compte un certain nombre d'aérodromes et terrains d'aviation. Ces Aérodromes et ces terrains d'aviation servent exclusivement aux activités aériennes militaires ou aux vols domestiques, sous réserve de l'autorisation de l'Office de l'Aviation Civile, on peut obtenir des renseignements au sujet de ces aérodromes et terrains d'aviation en s'adressant à l'Office de l'Aviation Civile à l'adresse suivante :

**Office de l'Aviation Civile
Ministère de l'équipement et des Transports
BP/P.O.BOX 2609
République de Djibouti**

1.1. Atterrissages effectués ailleurs que sur un aérodrome international ou sur un aérodrome de dégagement désigné

Si un atterrissage est effectué ailleurs que sur un aérodrome international ou que sur un aérodrome de dégagement désigné, le pilote commandant de bord doit dès que possible en rendre compte aux administrations du service de la circulation Aérienne de la santé, de la douane et du contrôle des personnes de l'aérodrome international sur lequel l'atterrissage devait normalement être effectué.

Cette notification peut être effectuée par n'importe quel moyen de communication disponible.
Le pilote commandant de bord sera chargé de veiller à ce que :

- a) le contact entre d'une part des tiers et d'autre part

1 General conditions under which aerodromes/ heliports and associated facilities are available for use

Commercial flights are not permitted to take off from or land at any aerodrome not listed in this AIP except in cases of real emergency or when special permission has been obtained from the authority of Civil Aviation Office.

In addition to the Djibouti/Ambouli aerodrome available for public use, a number of other aerodrome and airfields are located in the country. These aerodromes or airfields are available only for military flights or domestic flights and are subject to permission for use by the Civil Aviation Office. Details about these aerodromes/airfields can be obtained through the Civil Aviation Office at the address listed below:

**Office de l'Aviation Civile
Ministère de l'équipement et des Transports
BP/P.O.BOX 2609
République de Djibouti**

1.1. Landings made other than at an international aerodrome or a designated alternate aerodrome

If a landing is made other than at the international airport or a designated alternate aerodrome, the pilot-in command shall report the landing as soon as practicable to the health, taxation (Import Control) and immigration authorities at the international airport at which the landing was scheduled to take place.

This notification may be made through any available communication link.
The pilot-in-command shall be responsible for ensuring that:

- a) if permission to land has not granted for a

les passagers et membres de l'équipage soit évité, si la libre pratique n'a pas été accordée à l'aéronef lors de l'atterrissement précédent.

b) le fret, les bagages et la poste ne sont pas sortis de l'aéronef autrement que de la façon indiquée ci-après :

c) quels qu'ils soient, les produits alimentaires provenant d'outre-mer et les plantes ne doivent être sortis de l'aéronef que s'il est impossible de se procurer de la nourriture locale

Tous les restes de nourriture, y compris les pelures, les pépins et les noyaux des fruits, etc...doivent être recueillis et jetés dans la poubelle de l'office de bord, dont le contenu ne doit être ôté de l'aéronef que pour raison d'hygiène, et dans ce cas détruit par le feu ou profondément enfoui.

1.2. Circulation des personnes et des véhicules sur un aérodrome

Démarcation des zones :

Le domaine de tout aérodrome est subdivisé en deux zones

- a) une zone publique, qui comprend la partie de l'aérodrome ouverte au public ; et
- b) une zone réglementée, qui comprend le reste de l'aérodrome.

1.3. Mouvements des personnes

L'accès à la zone réglementée n'est autorisé que dans des conditions définies par les règles particulières qui régissent l'exploitation de l'aérodrome. Les bureaux de la douane, de la police et de l'inspection sanitaire, ainsi que les locaux réservés au trafic en transit, en sont normalement accessibles qu'aux passagers, au personnel des administrations publiques et des compagnies de transport aérien, ainsi qu'aux personnes dûment autorisées dans l'exercice de leurs fonctions. Le mouvement des personnes ayant accès à la zone réglementée de l'aérodrome est soumis aux conditions prescrites par la réglementation de la navigation aérienne et par les règles particulières édictées par l'administration de l'aérodrome.

1.4. Mouvements des véhicules

Les mouvements des véhicules sont, dans la zone réglementée, strictement limités aux véhicules conduits ou utilisés par des personnes titulaires d'un permis de circulation et d'une carte officielle d'accès. Le conducteur de tout véhicule circulant sur l'aérodrome doit respecter le sens du trafic, la

prévision landing, communication between a third party and the crew or passengers is avoided.

b) cargo, baggage and mail are not removed from the aircraft except as provided below:

c) any foodstuff of overseas origin or any plan material is not removed from the aircraft except where local food is unobtainable. All food refuses including peelings. Cores, stones of fruit etc..must be collected and returned to the galley refuse container, the contents of which should not be removed from the aircraft except for hygiene reasons; in that circumstance the contents must be destroyed either by burning or by deep burial.

1.2. Traffic of persons and vehicles on aerodromes

Demarcation of zones:

The ground of each aerodrome is divided into two zones:

- a) a public zone comprising the part of the aerodrome open to the public ; and
- b) a restricted zone comprising the rest of the aerodrome

1.3. Movement of persons

Access to the restricted zone is authorised only under the conditions prescribed by the special rules governing the aerodrome. The customs, police, and health inspection offices and the premises assigned to transit traffic are normally accessible only to passengers, to staff of the public authorities and airlines and to authorised persons in pursuit of their duty. The movement of persons having access to the restricted zone of the aerodrome is subject to the conditions prescribed by the air navigation regulations and by the special rules laid down by the aerodrome administration.

1.4. Movement of vehicles

The movement of vehicles in the restricted zone is strictly limited to vehicles driven or used by persons carrying a traffic permit and an official card of admittance. Drivers of vehicles, regardless of vehicle type operating within the confines of the aerodrome must respect the direction of the traffic, the traffic

signalisation routière et les vitesses limites affichées et, d'une façon générale, observer les dispositions du code de la route et les consignes édictées par les autorités compétentes.

1.5. Mouvements des animaux

La divagation des animaux est interdite. L'autorité aéroportuaire peut faire appel à la force publique pour l'abattage des animaux errants.

1.6. Police

L'entretien et la protection des aéronefs, des véhicules, du matériel et des biens auxquels les installations de l'aérodrome sont destinées ne leur incombe pas, ni l'Etat ni un concessionnaire quelconque ne peuvent être tenus pour responsables de pertes ou de dommages qui n'ont pas été commis de leur fait ou par leurs agents.

1.7. Utilisation des hélistations

Néant

1.8. Atterrissage, Stationnement et mise à l'abri d'un aéronef sur un aérodrome relevant du Ministère des Transports de Djibouti

Les conditions dans lesquelles un aéronef peut atterrir, stationner, être mis à l'abri ou faire l'objet d'une quelconque intervention sur tout aérodrome relevant du Ministère de l'Equipment et des Transports sont les suivantes :

- a) Les taxes et redevances perçues pour l'atterrissage, le stationnement ou l'abri des aéronefs seront celles dont la Direction de l'aéroport de Djibouti (ci-après désignée par le sigle « AID ») précise quand il y a lieu le montant dans l'AIP ou l'AIC. Les taxes ou redevances perçues pour toute fourniture ou pour tout service dont un aéronef peut bénéficier sur tout aérodrome relevant de l'AID, ou pour le compte de celui-ci, devront, sauf entente particulière conclue avant que ces taxes ou redevances soient exigibles, être d'un montant équitable qui pourra être déterminé en temps opportun par l'AID. Ces taxes et redevances, qui porteront un intérêt quotidien, seront payables sur demande de l'AID.

- b) L'AID aura sur les aéronefs, leurs pièces de rechange et leurs accessoires, un droit de gage en garantie du paiement des taxes et redevances ci-dessus mentionnées.

signs and the posted speed limits and generally comply with the provisions of the Highway Code and with the instructions given by the competent authorities.

1.5. Movement of animals

Straying of animals is prohibited. The airport aeronautical authority may call upon the police to slaughter stray animals.

1.6. Policing

Care and protection of aircraft, vehicles, equipment and goods used at the aerodrome are not the responsibility of the State or any concessionaire; they cannot be held responsible for loss or damage which is not incurred through action by them or their agents.

1.7. Use of the heliports

Nil

1.8. Landing, parking and storage of aircraft on aerodromes under the control of the Ministry of Transport of Djibouti

The conditions under which aircraft may land and be parked, housed or otherwise dealt with at any of the aerodrome under the control of the Ministry of Transport and Facility:

- a) The fees and charges for the landing, parking or housing of aircraft shall be those published from time to time by the Directorate of Djibouti (hereinafter referred to as « AID » in the AIP or AIC).
The fees or charges for any supplies or services which may be furnished to aircraft by or on behalf of the AID at any aerodrome under the control of the AID shall, unless otherwise agreed before such fees or charges are incurred, be such reasonable fees and charges as may from time to time be determined by the AID for the aerodrome. The fees and charges referred to shall accrue from day to day and shall be payable to the AID on demand.

- b) The AID shall have a lien on the aircraft, its parts and accessories, for such fees and charges as aforesaid.

c) Si le paiement de ces taxes et redevances n'est pas effectué au profit de l'AID dans les 14 jours suivant l'envoi par la poste d'une lettre adressée au propriétaire de l'aéronef pour en exiger l'acquittement, l'AID aura le droit de vendre, de détruire ou de disposer à sa discrétion de l'aéronef et de n'importe quelles de ses pièces de rechange et accessoires, puis d'imputer les sommes ainsi recueillies au paiement de ces taxes et redevances.

d) Ni l'AID ni un quelconque fonctionnaire ou agent du gouvernement ne sera tenu pour responsable des pertes et dommages subis par un aéronef, ses pièces détachées ou ses accessoires, ou par tout bien contenu dans l'aéronef, de quelque façon que cette perte ou ces dommages aient pu se produire tandis que l'aéronef se trouvait sur un quelconque aérodrome relevant du Ministère des Transports ou tandis qu'il atterrissait ou décollait sur cet aérodrome.

2 Documents OACI applicables

Les normes et pratiques recommandées de documents de l'OACI sont appliquées.

Les différences sont citées au chap. GEN1.7 de l'AIP.

3 Utilisation de bases aériennes militaires par les aéronefs civils

Sauf réel cas d'urgence ou autorisation spéciale de l'administration aéronautique militaire ; un aéronef civil n'est pas autorisé à atterrir sur un aérodrome militaire.

4 Exploitation en catégories II et III aux aérodromes

Néant

5 Dispositifs de mesure du frottement utilisée et niveau de frottement au-dessous duquel la piste est déclarée glissante quand elle est mouillée

A propos des dispositifs de détermination du frottement utilisés, voir AD 1.2. Quand il n'y a que de l'eau sur la piste et que les mesures périodiques de mesure du frottement montrent que celle-ci ne devient pas glissante quand elle est mouillée, aucune mesure n'est effectuée et la piste est signalée comme « MOUILLEE ».

6 Autres renseignements

Néant

c) If payment of such fees and charges is not made to the AID within 14 days after a letter demanding payment thereof has been sent by post addressed to the registered owner of the aircraft, the AID shall be entitled to sell, destroy parts and accessories and to apply the proceeds from so doing to the payment of such fees and charges.

d) Neither the AID nor any servant or agent of the government shall be liable for loss or damage to the aircraft, its parts or accessories or any property contained in the aircraft, howsoever such loss and damage may rise, occurring while the aircraft is on any aerodrome under the control of the Ministry of Transports or is in the course of landing at or taking off from any such aerodrome.

2 Applicable ICAO documents

The Standards and Recommended Practices of ICAO Annex 14, Volumes I and II, are applied.

Differences are noted in chap. GEN 1.7 of the AIP.

3 Occasional use of military aerodromes by civil aircraft

Civil aircraft is not permitted to land at any military aerodrome except in cases of real emergency or when special permission has been granted from military aeronautical authority.

4 Cat II/III operations at aerodromes

Nil

5 Friction measuring device used and friction level below which the runway is declared slippery when it is wet

For the friction measuring devices used see AD 1.2 if only water is present on the RWY, no measuring will take place, and the RWY will be reported as being « WET ».

6 Other information

Nil

AD 1.2. SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, ET PLAN NEIGE

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES AND SNOW

1 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Sur les aérodromes ouverts à la circulation des avions transportant des passagers en service aérien régulier et/ou non régulier, des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ainsi que dans certains cas, des services de sauvetage en mer, sont créés conformément à la réglementation de l'aviation civile.

Des renseignements sur l'existence et l'importance éventuelles d'un service figurent dans la page relative à chaque aérodrome.

Les avions de transport régulier ou non régulier de passagers ne sont pas autorisés à utiliser les aérodromes dépourvus de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

Chaque aérodrome est catégorisé selon le tableau ci-après. Tout changement de caractère temporaire sera notifié par la publication d'un NOTAM.

1 Rescue and fire fighting services

At aerodromes approved for scheduled and/or non scheduled traffic with aeroplanes carrying passengers, Rescue and fire fighting services and, in some cases, also Sea Rescue Services are established in accordance with the regulations for civil aviation.

Information about whether there is service and what the extent of that service is given on the relevant page for each aerodrome.

Scheduled or non-scheduled traffic with aeroplanes carrying passengers is not allowed to use aerodromes without Rescue and Fire Fighting Services.

Each aerodrome is categorized according to the table shown below. Temporary changes will be published by NOTAM

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	
Catégorie d'aérodrome	Quantité d'eau en litres nécessaire à l'obtention d'une mousse de qualité A
3	1800
4	3600
5	8100
6	11800
7	18200
8	27300
9	36400

Rescue and Fire fighting services	
Aerodrome category	Amount water in litres for the production of performance level A foam
3	1800
4	3600
5	8100
6	11800
7	18200
8	27300
9	36400

2 Plan neige

Néant

2 Snow plan

Nil

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

AD 1.3. INDEX DES AERODROMES ET HELISTATIONS

INDEX TO AERODROMES AND HELIPORTS

Nom de l'aérodrome / hélistation, indicateur d'emplacement <i>Aerodrome / heliport Name, location indicator</i>	Type de trafic autorisé à utiliser l'aérodrome / hélistation. <i>Type of traffic permitted to use the aerodrome / heliport</i>			Renvoi à la section AD et observations <i>Reference to AD section and Remarks.</i>	
	International National (INTL-NTL)	IFR VFR	S= Régulier, <i>Scheduled</i> NS= Non Régulier, <i>Not Scheduled</i> P= Privé, <i>Private</i> M= Militaire, <i>Military</i>		
1	2	3	4	5	
AERODROMES					
AMBOULI HDAM	INTL-NTL	IFR-VFR	S, NS, P, M	Aéroport mixte <i>Civil / Military</i> <i>AD2-HDAM</i>	
ALI SABIEH HDAS	NTL	VFR	NS	Coordonnées: 11°08'50" N 042°42'59" E RWY 09/27 1040x50 m ALT 705 m Surface: terre compactée et graviers impraticable après pluies. Ouvert du LS au CS Utilisable par aéronef d'un poids maximum de 13T.	Coordonnées: 11°08'50" N 042°42'59" E RWY 09/27 1040x50 m ALT 705 m Surface: <i>compacted earth and gravels</i> <i>Unusable after rain</i> <i>Open from SR to SS</i> <i>Usable by aircraft of maximum weight 13T</i>
CHABELLEY HDCH	NTL	VFR	M	Coordonnées: 11°30'59" N 043°03'42" E RWY 10/28 2600x30 m ALT 85 m Surface: béton bitumineux Utilisable par aéronef d'un poids maximum de 70 T Terrain militaire	Coordonnées: 11°30'59" N 043°03'42" E RWY 10/28 2600x30 m ALT 85 m Surface: <i>bituminous concrete</i> <i>Usable by aircraft of maximum weight 70T</i> <i>Military airfield</i>
OBOCK HDOB					
TADJOURAH HDTJ	NTL	VFR	NS	Coordonnées: 11°47'14" N 042°55'03" E RWY 09/27 1000x42 m ALT 75 m Surface : terre compactée et graviers impraticable après pluies Ouvert du LS au CS Utilisable par aéronef d'un poids maximum de 6T	Coordonnées: 11°47'14" N 042°55'03" E RWY 09/27 1000x42 m ALT 75 m Surface: <i>compacted earth and gravels</i> <i>Unusable after rain</i> <i>Open from SR to SS</i> <i>Usable by aircraft of maximum weight 6T</i>

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

AD 1.4. REGROUPEMENT DES AERODROMES ET HELISTATIONS**GROUPING OF AERODROMES AND HELIPORTS**

Les critères retenus par la République de Djibouti pour regrouper les aérodromes par catégories en vue des renseignements à donner dans la présente AIP sont les suivants :

1 Aérodrome primaire / principal international

Relève de cette catégorie tout aérodrome d'entrée et de départ qui, destiné au trafic aérien international, est le siège de l'accomplissement de toutes les formalités, notamment celles de douane, de police, de santé, de quarantaine pour les animaux et les végétaux, et où les services de la circulation aérienne sont assurés de façon régulière.

2 Aérodrome secondaire / autre international

Néant

3 Aérodrome national

Un aérodrome destiné seulement au trafic aérien intérieur, notamment aérodrome militaire autorisant sous certaines conditions le trafic aérien civil.

The criteria applied by Republic of Djibouti in grouping aerodromes for the provision of information in this AIP are as follows:

1. Primary / major international aerodrome

The aerodrome of entry and departure for international air traffic, where all formalities concerning taxation (Import-Control), immigration health, animal and plant quarantine and similar procedures are carried out and where air traffic services are available on a regular basis.

2. Secondary / other international aerodrome

Nil

3. National aerodrome

An aerodrome available only for domestic air traffic, including military aerodrome where civil air traffic is allowed under certain conditions.

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

HDAM- DJIBOUTI-AMBOULI INTERNATIONAL**HDAM 2.1 INDICATEUR D'EMPLACEMENT ET NOM DE L'AERODROME /**
Aerodrome location indicator and name

HDAM – AMBOULI

HDAM 2.2 DONNEES GEOGRAPHIQUES ET ADMINISTRATIVES RELATIVES A
L'AERODROME / Geographical and administrative data

1	Coordonnées de l'ARP et emplacement de l'aérodrome <i>ARP coordinates and site at AD</i>	11°32'50"N 043°09'34"E Intersection entre l'axe de la piste 09/27 et le TWY India <i>Intersection between Centerline of RWY 09/27 and TWY India</i>
2	Direction et distance de la ville <i>Direction and distance from city</i>	2.8 NM au sud de Djibouti <i>2.8 NM South of Djibouti</i>
3	Altitude de référence / Température <i>Reference elevation and temperature</i>	15.0 m / 49 ft / +37.0°C
4	Ondulation du géoïde au point de mesure de l'altitude de l'aérodrome <i>Geodic ondulation at ARP</i>	14 m / 45 ft
5	Déclinaison magnétique et variation annuelle <i>MAG variation and annual change</i>	2°E 2018 / +0.2E increasing
6	Administration de l' AD / AD administration Adresse / Address Tel, Fax, AFS, SITA, Email	Aéroport de Djibouti-Ambouli BP 204, République de Djibouti TEL: (+253) 21 34 01 01 FAX: (+253) 21 34 07 23 AFS: HDAMYDYX SITA: JIBAPXH E-mail: aeroport@intnet.dj
7	Types de trafic autorisés (IFR/VFR) <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR / VFR
8	Observations / Remarks	Un vent de sable, le KHAMSIN, soufflant d'ouest en est durant 50 jours (juillet/août), réduit la visibilité jusqu'à 500m. <i>A sand wind, the KHAMSIN, blowing from west to east during 50 days (July/August), reduces the visibility up to 500m.</i>

HDAM 2.3 HORAIRES DE FONCTIONNEMENT / Operational hours

1	Administration de l'AD / AD administration	Horaires de l'administration de l'aéroport Dimanche à Jeudi 05h00 à 10h00 UTC et de 11h00 à 14h00 UTC <i>Airport administration timetable From Sunday to Thursday 05H00 to 10h00 UTC and FM 11h00 to 14h00UTC</i>
2	Douanes et Police / Custom and immigration	H24
3	Service de santé/ Health and sanitary	H24
4	Bureau de piste AIS / A/S briefing office	H24
5	Bureau de piste ATS (BDP) / A/S reporting office (ARO)	H24
6	Bureau MET / MET briefing office	H24
7	Services de la Circulation Aérienne / Air Traffic Services (ATS)	H24
8	Ravitaillement / Fuelling	H24
9	Services de manutention / Handling	H24
10	Sûreté / Security	H24
11	Dégivrage / De-icing	Néant / Nil
12	Observations / Remarks	Néant / Nil

HDAM 2.4 SERVICES ET INSTALLATIONS D'ASSISTANCE EN ESCALE /
Handling services and facilities

1	Services de manutention du fret <i>Cargo handling facilities</i>	Installations modernes de manutention <i>Modern handling facilities</i>
2	Types de carburant et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Néant <i>Nil</i>
3	Service et capacité d'avitaillement <i>Fuelling facilities and capacity</i>	TOTAL / EXXON MOBILE: Camions disponibles 10m ³ , 20m ³ , 61m ³ , 65m ³ , 69m ³ 4 réservoirs de 325m ³ OILYBIA Camions disponibles 18m ³ , 46m ³ , 63m ³ 2 réservoirs de 350m ³ TOTAL / EXXON MOBILE : available trucks 10m ³ , 20m ³ , 61m ³ , 65m ³ , 69m ³ 4 tanks of 325m ³ OILIBYA : Available trucks 18m ³ , 46m ³ , 63m ³ 2 tanks of 350m ³
4	Moyens de déneigement <i>De-icing</i>	Néant <i>Nil</i>
5	Hangar utilisable pour les	Néant

	aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting A/C</i>	Nil
6	Service de réparation pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting A/C</i>	Néant Nil
7	Observations / Remarks	Services d'escale assurés H24 / <i>Handling services available H24</i> Oxygène disponible / <i>Oxygen available (Mil)</i>

HDAM 2.5 SERVICES AUX PASSAGERS / Passenger facilities

1	Hôtels <i>Hotels</i>	Néant Nil
2	Restaurants	A l'aéroport et en ville <i>At the airport and downtown</i>
3	Moyens de transport <i>Transportation facilities</i>	Taxi
4	Services médicaux <i>Medical facilities</i>	Service Mobile d'Urgence et de Réanimation -2 ambulances <i>Emergency services -2 ambulances</i>
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	Uniquement service de change <i>Only money exchange available</i>
6	Services d'information touristique <i>Tourist office</i>	Uniquement en ville : Tel (+253) 21 35 37 90 / (+253) 21 35 28 00 Fax (+253) 21 35 63 22 <i>Only downtown : Tel (+253) 21 35 37 90 / (+253) 21 35 28 00 – Fax (+253) 21 35 63 22</i>
7	Observations <i>Remarks</i>	Néant Nil

HDAM 2.6 SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE /
Rescue and fire fighting services

1	Catégorie SSIS de l'AD <i>AD category for fire fighting</i>	CAT 8
2	Moyens de sauvetage <i>Rescue equipment</i>	Disponible <i>Available</i>
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for the removal of disabled aircraft</i>	Tracteurs, grues civils/militaires sont disponibles <i>Tractors/ cranes civil/and military are available</i>
4	Observations <i>Remarks</i>	Néant Nil

HDAM 2.7 DISPONIBILITE SAISONNIERE - DEGAGEMENT / Seasonal availability – clearing

1	Type d'équipement <i>Type of clearing equipment</i>	Tracteurs et grues civiles / militaires disponibles 1 balayeuse de poussière <i>Tractors and military / civil cranes available 1 dust sweeper</i>
2	Priorité de dégagement <i>Clearance priorities</i>	Néant <i>Nil</i>
3	Observations <i>Remarks</i>	Un vent de sable, le KHAMSIN, soufflant d'ouest en est durant 50 jours (juillet/août), réduit la visibilité jusqu'à 500m. <i>A sand wind, the KHAMSIN, blowing from west to east during 50 days (July/August), reduces the visibility up to 500m.</i>

HDAM 2.8 AIRE DE TRAFIC, VOIES DE CIRCULATION ET POSITIONS DES POINTS DE VERIFICATIONS / Aprons, taxiways and check location data

1	Surface et résistance de l'aire de trafic / <i>Apron surface and strength</i>	Aire / Apron CHARLIE CONC+ASPH 50 F/C/W/U C1 C2 C3 C4 Aire / Apron GOLF CONC+ASPH 61 F/C/W/U G1 G2 G3 G4 G5 G6 G7 G8 Aire / Apron JULIET CONC+ASPH 50 F/C/W/U J1 J2 J3 J4 Aire / Apron WHISKY PCN W1 (portance: type avion FOKKER50 / strength: aircraft type FOKKER50)
2	Largeur, surface, résistance des chemins de roulage <i>TWYs width, surface and strength</i>	TWY ALPHA Largeur 18 m ASPH/CONC PCN 50FCWU TWY BRAVO Largeur 23 m ASPH/CONC PCN 77FAWT TWY DELTA Largeur 23 m ASPH/CONC PCN 39FBWT TWY ECHO Largeur 23 m ASPH/CONC PCN 53FBWT TWY FOXTROT Largeur 18 m ASPH/CONC PCN 50FCWU TWY HOTEL Largeur 23 m ASPH/CONC PCN 53FBWT TWY INDIA Largeur 18 m ASPH/CONC PCN 50FCWU TWY KILO Largeur 23 m ASPH/CONC PCN 61FCWU TWY LIMA Largeur 18 m ASPH/CONC PCN 50FCWU TWY MIKE Largeur 20 m ASPH/CONC PCN 50FCWU TWY NOVEMBER Largeur 23 m ASPH/CONC PCN 90FAWT
3	Emplacement des ACL / ACL location Altitude des ACL / ACL elevation	Sur aire de traffic 8m / 26ft <i>At apron 8m / 26ft</i>
4	Points de vérification VOR / <i>VOR check points</i>	Néant <i>Nil</i>

5	Points de vérification INS / <i>INS check points</i>	G1 : 11°33'05"N 043°09'02"E G2 : 11°33'05"N 043°09'01"E G3 : 11°33'05"N 043°09'00"E G4 : 11°33'05"N 043°08'59"E G5 : 11°33'05"N 043°08'58"E G6 : 11°33'05"N 043°08'57"E G7 : 11°33'05"N 043°08'56"E G8 : 11°33'02"N 043°08'55"E J1 : 11°33'02"N 043°09'07"E J2 : 11°33'04"N 043°09'07"E J3 : 11°33'05"N 043°09'08"E J4 : 11°33'07"N 043°09'10"E W1 : 11°33'01"N 043°08'45"E W2 : 11°33'01"N 043°08'43"E
6	Observations / Remarks	Côté Nord, les aéronefs gros porteurs utiliseront uniquement le TWY KILO pour pénétrer ou dégager la piste 09/27. <i>On the Northern side, heavy aircrafts shall only use TWY KILO for entering or exiting RWY 09/27.</i> Côté Sud ALPHA, BRAVO, DELTA, ECHO, HOTEL et NOVEMBRE sont des TWYs militaires mais peuvent être utilisés par les aéronefs civils. <i>On the Southern side ALPHA, BRAVO, DELTA, ECHO, HOTEL and NOVEMBER are military TWYs, but can be used by civil aircraft.</i>

HDAM 2.9 SYSTEMES DE GUIDAGE ET DE CONTROLE DES MOUVEMENTS A LA SURFACE ET BALISAGE / Surface movement guidance and control system and markings

1	Identification des postes de stationnement d'aéronef/ Aircraft stand ID signs	<ul style="list-style-type: none"> - Panneaux d'indication signalant l'aire de trafic -une marque d'identification pour chaque poste de stationnement constituée d'une lettre et d'un chiffre, est incorporée à la ligne de sortie et à la ligne de guidage sur l'aire de trafic. - Marquages positions d'attente avec panneaux d'obligation - Guidage nez devant aux postes de stationnement des aéronefs <p><i>- Information signs indicating apron -an identification marking for each aircraft stand, made up of a letter and a number, is incorporated at the exit line and at the apron guide lines.</i></p> <p><i>- Holding positions marking with obligation signs</i></p> <p><i>- Nose-in guidance at aircraft stands</i></p>
2	Marquage RWY et TWY RWY and TWY marking Balisage RWY et TWY RWY and TWY lighting	<p>Marquage de piste : désignation, bordures, axe central, seuil, seuil décalé, TDZ, points cibles, extrémités.</p> <p>Balisage de piste : feux de bord de piste hors sol, HI, blanc / feux de seuil et seuil décalé, encastrés, HI, vert / feux d'extrémités de piste, encastrés, HI, rouge / Feux d'aire de demi-tour sur piste, encastrés, BI, bleu.</p> <p>Marquages des voies de circulation : axe central ; position d'attente, (lignes jaunes)</p> <p>Balisage de voies de circulation : Feux de bords, hors sol, BI, bleu.</p> <p>RWY marking: designation THR, DTHR, TDZ, aiming points, edges, centre line, RWY ends.</p> <p>RWY lighting: elevated edge light, white, LIH / THR and DTHR inset lights, LIH, green, RWY end inset light, LIH, red / RWY turn pad inset light, LIL, blue.</p> <p>TWR marking: centre line, holding point (yellow lines)</p> <p>TWY lighting: elevated edge light, LIL, blue</p>
3	Barres d'arrêt Stop bars	Néant Nil
4	Observations Remarks	Néant Nil

HDAM 2.10 OBSTACLES D'AERODROME / Aerodrome obstacles

Terrain <i>Terrain</i>	
Aire Area	Disponibilité Availability
2	Nil
3	Nil

Obstacles							
Aire Area	Type	Coordonnées Coordinates	Altitude Altitude	Marquage Marking	Balisage Lighting	Observations Remarks	
2a	Antenna	11°32'46.0"N 043°10'07.0"E	28m (91ft)	Y	Y	AM2011	
2b	APCH 09	Pole	11°32'53.8"N 043°07'28.3"E	49m (160ft)	N	N	AM2028
		Building	11°33'09.7"N 043°07'05.7"E	52m (169ft)	N	N	AM2031
		Building	11°33'10.9"N 043°06'58.7"E	57m (184ft)	N	N	AM2032
		Building	11°33'04.0"N 043°07'05.0"E	55m (181ft)	N	N	AM2033
		Antenna	11°32'59.4"N 043°07'02.7"E	59m (191ft)	N	N	AM2034
		Pole	11°32'48.5"N 043°06'54.2"E	68m (222ft)	N	N	AM2035
		Pole	11°32'51.8"N 043°06'54.2"E	68m (222ft)	N	N	AM2036
		Pole	11°32'52.0"N 043°06'57.4"E	67m (220ft)	N	N	AM2037
		Pole	11°32'48.5"N 043°06'57.4"E	67m (220ft)	N	N	AM2038
		Building	11°32'45.1"N 043°07'17.1"E	48m (156ft)	N	N	AM2039
		Antenna	11°32'54.7"N 043°05'37.1"E	122m (400ft)	N	N	AM2040
		Antenna	11°32'54.7"N 043°05'36.7"E	121m (394ft)	Y	N	AM2041
		Antenna	11°33'12.2"N 043°05'37.5"E	140m (458ft)	Y	N	AM2042

Obstacles								
Aire Area	Type	Coordonnées Coordinates	Altitude Altitude	Marquage Marking	Balisage Lighting	Observations Remarks		
2b	APCH 09	Antenna	11°33'07.3"N 043°06'01.6"E	109m (358ft)	Y	N	AM2043	
		Building	11°33'02.2"N 043°05'38.7"E	120m (393ft)	N	N	AM2057	
		Building	11°32'54.1"N 043°06'23.0"E	75m (246ft)	N	N	AM918	
	APCH 27	Pole	11°32'45.1"N 043°10'39.6"E	15m (48ft)	N	Y	AM2003	
		Building	11°32'43.8"N 043°10'39.2"E	16m (52ft)	N	Y	AM2005	
2c		Pole	11°32'37.5"N 043°10'28.0"E	35m (112ft)	N	Y	AM2004	
		Building	11°32'34.2"N 043°09'53.1"E	28m (91ft)	N	N	AM2010	
		Antenna	11°32'35.5"N 043°08'56.2"E	57m (186ft)	Y	Y	AM2013	
		Building	11°32'37.3"N 043°09'40.7"E	26m (86ft)	N	Y	AM2015	
		Antenna	11°33'14.7"N 043°08'53.3"E	43m (139ft)	Y	Y	AM2016	
		Antenna	11°32'40.5"N 043°09'04.2"E	27m (89ft)	Y	N	AM2017	
		Building	11°33'07.6"N 043°08'39.3"E	30m (98ft)	N	N	AM2020	
		Building	11°33'07.7"N 043°08'45.9"E	28m (91ft)	N	N	AM2025	
		Antenna	11°33'11.5"N 043°07'21.6"E	60m (195ft)	N	N	AM2029	
		Building	11°33'11.9"N 043°07'12.6"E	54m (176ft)	N	N	AM2030	
		Water_Tower	11°31'26.9"N 043°07'36.7"E	76m (249ft)	N	N	AM2044	
		Antenna	11°31'26.8"N 043°07'43.6"E	89m (290ft)	N	N	AM2045	
		Antenna	11°35'51.9"N 043°08'42.6"E	83m (271ft)	Y	N	AM2052	
		Building	11°35'41.6"N 043°08'23.0"E	77m (251ft)	N	N	AM2054	

Aire Area	Type	Coordonnées Coordinates	Altitude Altitude	Marquage Marking	Balisage Lighting	Observations Remarks
2c	Building	11°31'23.3"N 043°07'41.2"E	52m (168ft)	N	N	AM2055
	Building	11°31'24.7"N 043°07'42.4"E	52m (168ft)	N	N	AM2056
	Antenna	11°32'35.7"N 043°08'52.2"E	49m (161ft)	Y	Y	AM900
	Antenna	11°32'33.0"N 043°08'52.1"E	41m (134ft)	Y	Y	AM901
	Antenna	11°32'06.5"N 043°09'27.2"E	57m (187ft)	Y	Y	AM902
	Antenna	11°32'08.6"N 043°09'14.8"E	59m (192ft)	Y	Y	AM903
	Antenna	11°32'16.2"N 043°09'33.2"E	47m (153ft)	Y	Y	AM904
	Building	11°32'39.9"N 043°08'39.2"E	32m (103ft)	N	N	AM906
	Building	11°32'39.1"N 043°08'39.2"E	34m (111ft)	N	N	AM907
	Control_Tower	11°33'06.9"N 043°09'04.1"E	33m (106ft)	Y	Y	AM911
	Building	11°32'42.8"N 043°09'06.7"E	24m (79ft)	N	N	AM912
	Building	11°32'40.4"N 043°09'07.7"E	28m (90ft)	N	N	AM913
	Antenna	11°32'40.6"N 043°09'27.2"E	26m (85ft)	N	N	AM915
	Antenna	11°34'02.7"N 043°07'53.5"E	53m (172ft)	N	N	AM916
	Building	11°33'11.3"N 043°07'22.4"E	44m (143ft)	N	N	AM917
	Antenna	11°33'58.1"N 043°04'02.6"E	199m (653ft)	N	N	AM922
	Antenna	11°35'24.9"N 043°05'04.2"E	107m (351ft)	Y	N	AM923
	Crane	11°36'04.4"N 043°06'09.5"E	125m (410ft)	Y	Y	AM924
	Antenna	11°33'53.2"N 043°09'20.0"E	51m (167ft)	Y	Y	AM925
	Antenna	11°33'44.4"N 043°09'22.1"E	47m (153ft)	Y	Y	AM926
	Antenna	11°34'23.5"N 043°09'38.8"E	41m (133ft)	Y	N	AM930
	Transmission_Line	11°34'11.8"N 043°07'42.8"E	43m (141ft)	N	N	AM931

Aire Area	Type	Coordonnées Coordinates	Altitude Altitude	Marquage Marking	Balisage Lighting	Observations Remarks
2c	Crane	11°35'44.4"N 043°06'36.3"E	125m (410ft)	Y	Y	AM936
2d	NIL					

HDAM 2.11 RENSEIGNEMENTS METEOROLOGIQUES FOURNIS / Meteorological information provided

1	Centre MET associé <i>Associated MET Office</i>	Division de la Météorologie – Aéroport International de Djibouti <i>Meteorology Division – Djibouti International Airport HDAM</i>
2	Horaire de service <i>Hours of service</i> Centre MET hors HOR <i>MET office outside HOR</i>	H24 Néant Nil
3	Centre MET responsable de la préparation des TAF <i>Office responsible for TAF preparation</i> Période de validité <i>Period of validity</i>	Djibouti Airport Met service Longue échéance / <i>Long term</i> : 06-12; 12-18; 18-24; 00-06 Courte échéance / <i>Short term</i> : 06-15; 09-18; 12-21; 03-12
4	Type de prévision d'atterrissement <i>Type to landing forecast</i> Péodicité <i>Interval of issuance</i>	MET REPORT SPECIAL 1 HR ou / or ½ HR
5	Briefing et consultation fournis <i>Briefing and consultation provided</i>	Travail quotidien – Consultation personnelle <i>Daily working – Personal consultation</i>
6	Documentation de vol <i>Flight documentation</i> Langue utilisée <i>Language used</i>	Cartes/ charts : FL100 à / to FL 450 Français et anglais <i>French and English</i>
7	Cartes, autres informations affichées ou disponibles Exposés verbaux ou consultation <i>Charts and other information displayed or available</i> <i>Briefing or consultation</i>	Photos satellite / <i>Satellite images</i> NOAA – METTASAT MET REPORT / SPECIAL ; METAR ; SPECI ; TAF Données de MSG / <i>MSG data</i>
8	Equipement complémentaire disponible <i>Supplementary equipment available</i>	- NAFISAT - PUMA (MSG)
9	Organismes ATS desservis <i>ATS units provided with information</i>	Djibouti APCH / TWR
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL. MET (+253) 21 34 05 00

Températures maximales et minimales :

Mean maximum and minimum temperature (°C) for the period :

	Jan	Fév Feb	Mar	Avr Apr	Mai May	Juin Jun	Juil Jul	Août Aug	Sept	Oct	Nov	Dec
Temp max <i>Max temp</i>	28,6	29,1	30,4	32,2	35,0	39,0	41,8	41,3	37,3	33,2	30,9	29,5
Temp min. <i>Min temp</i>	21,7	22,5	24,1	25,4	27,2	29,5	31,2	30,7	28,9	25,8	23,1	21,8

Moyenne mensuelle de la pression (hPa) au niveau de la mer pour la période :

Monthly mean pressure (hPa) at sea level for the period :

Pression <i>Pressure</i>	1011,2	1012,2	1010,1	1007,6	1005,8	1000,8	1000,1	999,9	992,4	1000,0	1012,0	1013,5
-----------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	--------	--------	--------

HDAM 2.12 CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES PISTES / Runway physical characteristics

Numéro de piste Runway N°	Orientation vraie et magnétique <i>True and mag bearing</i>	Dimensions RWY (m)	Résistance et surface des RWY et SWY <i>Strength (PCN) and surface of RWY and SWY</i>	Coordonnées THR/DTHR <i>THR/DTHR coordinates</i>	Altitude du seuil et altitude max TDZ <i>THR elev. And highest elev. Of TDZ</i>
1	2	3	4	5	6
09	Vraie / True 090.81° Mag 088.81°	3147x45	70/F/C/W/U Béton bitumineux <i>Bituminous concrete</i>	11°32'51.14"N 043°08'42.19"E	49 ft
27	Vraie / True 270.82° Mag 268.82°	3147x45	70/F/C/W/U Béton bitumineux <i>Bituminous concrete</i>	11°32'49.68"N 043°10'26.04"E	20 ft
				Displaced THR 11°32'49.78"N 043°10'18.75"E	24.2 ft

Pente RWY/SWY <i>Slope of RWY</i>	Dimensions SWY (m)	Dimensions CWY (m)	Dimensions Bande (m)	Zone dégagée d'obstacles <i>Obst. Free Zone</i>	Observations <i>Remarks</i>
7	8	9	10	11	12
-0.28%	178x45	Néant <i>Nil</i>	3507x300	Néant/ <i>Nil</i>	Une aire de demi-tour sur piste au seuil 27 Aire de demi-tour DTHR 27 HS <i>One runway turning pad at THR27</i> <i>Runway turning pad DTHR27 US</i>
+0.28%	182x45	Néant <i>Nil</i>	3507x300	Néant/ <i>Nil</i>	Une aire de demi-tour sur piste au seuil 09 <i>One runway turning pad at THR09</i>

Note importante : Durant la journée, quand la piste 09 est utilisée, en raison de l'existence d'une portion de route dans le proche voisinage de l'aéroport de Djibouti et pour éviter toute confusion avec la piste 09/27, tous les pilotes doivent prêter la plus grande attention lors de l'approche finale sur la piste 09 et s'assurer que le contact visuel a été établi avec l'alignement du PAPI.

Description détaillée de la portion de route :

Zone affectée : approche finale piste 09 entre VOR/DME DTI et le seuil de piste 09
Dimensions : 1800x30m
MAG BRG : 080/260°

Cette portion de route est pourvue d'un marquage blanc en accord avec les recommandations spécifiées dans l'Annexe 14, Chapitre 7 de l'OACI.

Important note : During the day, when RWY09 is in use, due to the existence of a portion of the road in the close vicinity of Djibouti airport and in order to avoid confusion with RWY 09/27, all pilots are required to exercise extreme caution while on final approach for landing on RWY09 and make sure that visual contact has been effected on PAPI alignment.

Detailed description of this part of the road is as follow :

Area affected : Final approach RWY09 between DTI VOR/DME and THR09

Dimensions : 1800x30m

MAG BRG: 080/260°

This portion of the road is endowed with white marking in accordance with the the recommendation specified in ICAO Annex 14 Chapter 7.

HDAM 2.13 DISTANCES DECLAREES / Declared distances

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations- Remarks
1	2	3	4	5	6
09	3147	3147	3325	3147	Nil
27	3147	3147	3329	2926	Nil

**HDAM 2.14 DISPOSITIFS LUMINEUX D'APPROCHE ET BALISAGE LUMINEUX DE
PISTE / Approach and runway lighting**

	RWY09	RWY 27
Feux d'approche: type intensité longueur <i>Approach lighting: type intensity length</i>	Néant <i>Nil</i>	Balisage APCH simplifié HI 420M <i>Simple APCH HI 420M</i>
Eclairage du seuil: couleur <i>THR lighting: colour</i>	Vert <i>Green</i>	Vert <i>Green</i>
PAPI	Gauche / Left 3.75° 298m du / from THR09 Ref A/C: A310	Gauche / Left 2.50° 490m du / from DTHR27 Ref A/C: B742
Eclairage de la TDZ <i>TDZ lighting</i>	Néant <i>Nil</i>	Néant <i>Nil</i>
Eclairage d'axe de piste <i>RWY Centerline lighting</i>	Néant <i>Nil</i>	Néant <i>Nil</i>
Eclairage de bord de piste: Longueur Espacement Couleur Intensité <i>RWY edge lighting:</i> <i>Length</i> <i>Spacing</i> <i>Colour</i> <i>Intensity</i>	3147m 60m Blanc / white HI et BI / HI and BI	3147m 60m Blanc / white HI et BI / HI and BI
Eclairage de bout de piste: Couleur <i>RWY end lighting: Colour</i>	Rouge <i>Red</i>	Rouge <i>Red</i>
Eclairage du SWY: Longueur Couleur <i>SWY lighting:</i> <i>Length</i> <i>Colour</i>	Longueur 178m Eclairage NIL Length 178m Lighting NIL	Longueur 182m Eclairage NIL Length 182m Lighting NIL
Observations <i>Remarks</i>	Une aire de demi-tour sur piste au seuil 27 Feux à éclats <i>One runway turning pad at THR27</i> <i>Blinkers</i>	Une aire de demi-tour sur piste au seuil 09 Feux à éclats <i>One runway turning pad at THR09</i> <i>Blinkers</i>

**HDAM 2.15 AUTRES DISPOSITIFS LUMINEUX, ALIMENTATION ELECTRIQUE
AUXILIAIRE / Other lighting, secondary power supply**

1	Phare d'AD Emplacement, caractéristiques: <i>AD Beacon (ABN)</i> <i>Location, characteristics:</i>	A la tour, éclats verts alternant avec éclats blancs dans tous les azimuts. <i>At TWR, green flashes alternating with white flashes in all azimuths</i>
	Horaires de fonctionnement <i>Hours of operation</i>	En cas de besoin ou sur demande. <i>In case of need or on request.</i>
	Phare d'ID <i>IBN</i>	Néant <i>Nil</i>
2	Emplacement et balisage de l'indicateur de sens d'atterrissement <i>LDI location and LGT</i>	Aire à signaux à 115m de l'axe du TWY KILO (coté est) 1 té d'atterrissement, contour délimité par des feux blancs <i>Signal area at 115m from centreline of TWY KILO (east side) 1 LDI, outlined by white lights</i>
	Emplacement et balisage de l'anémomètre <i>Anemometer location and LGT</i>	1 anémomètre, balisé 1 indicateur de direction du vent, balisé <i>1 anemometer, lighted</i> <i>1 WDI, lighted</i>
3	Balisage axial de voies de circulation <i>TWY centre line lighting</i> Balisage latéral de voies de circulation <i>TWY edge lighting</i>	Axe TWY : balisage non disponible Bords TWY : tous les TWYs, balisés par feux hors sol, bleu, BI TWY Centre line: light not available TWY edges: all TWYs, elevated light , blue, LIL
4	Alimentation de secours <i>Secondary power unit</i> Temps de commutation <i>Switch-over time</i>	Disponible Temps de commutation: 0 sec <i>Available Swith-over time: 0 sec</i>
5	Observations <i>Remarks</i>	Néant <i>Nil</i>

HDAM 2.16 AIRES D'ATERRISSAGE D'HELICOPTERES / Helicopter landing area

1	Coordonnées TLOF ou THR de la FATO <i>Coordinates TLOF or THR of FATO</i>	11°33'17.32" N 043°09'24.04" E
2	Altitude TLOF / FATO (m/ft) <i>TLOF and/or FATO elevation (m/ft)</i>	4.9 m /16ft
3	TLOF + FATO : Aire, dimensions, revêtement, résistance, balisage <i>Area, dimensions, surface, strength, lighting</i>	Néant <i>Nil</i>
4	Relèvement vrai et magnétique de la FATO <i>True and MAG BRG of FATO</i>	Néant <i>Nil</i>
5	Distances déclarées disponibles <i>Declared distance available</i>	Néant <i>Nil</i>
6	Dispositif lumineux d'approche et de FATO <i>Approach and FATO lighting</i>	Néant <i>Nil</i>
7	Observations <i>Remarks</i>	Utilisation restreinte <i>Restricted Access</i>

HDAM 2.17 ESPACE AERIEN ATS / ATS airspace

1	Nom <i>Name</i>	CTR Djibouti
	Limites latérales <i>Lateral limits</i>	11°31'37"N 043°03'04"E - arc horaire de 6.5NM de rayon centré sur 11°32'50"N 043°09'34"E (ARP HDAM) - 11°27'31"N 043°05'45"E - arc horaire de 4 NM de rayon centré sur 11°30'59"N 043°03'42"E (ARP HDCH) - 11°32'10"N 042°59'48"E - 11°31'37"N 043°03'04"E. 11°31'37"N 043°03'04"E - clockwise arc circle radius 6.5NM center 11°32'50"N 043°09'34"E (HDAM ARP) - 11°27'31"N 043°05'45"E - clockwise arc circle radius 4 NM center 11°30'59"N 043°03'42"E (HDCH ARP) - 11°32'10"N 042°59'48"E - 11°31'37"N 043°03'04"E.
2	Limite verticale <i>Vertical limit</i>	1800ft AMSL
3	Classe d'espace aérien <i>Airspace classification</i>	D
4	Indicatif d'appel de l'organisme ATS <i>ATS unit call-sign</i> Langue <i>Language</i>	DJIBOUTI Tour <i>Djibouti Tower</i> Français et Anglais <i>French and English</i>
5	Altitude de transition <i>Transition altitude</i>	Transition altitude: 5000ft AMSL
6	Observations <i>Remarks</i>	Néant <i>Nil</i>

HDAM 2.18 INSTALLATIONS DE TELECOMMUNICATION ATS / ATS communication facilities

Service	Indicatif d'appel <i>Call-sign</i>	Fréquence <i>Frequency</i>	Horaire <i>Hours of operation</i>	Observations <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
APP	Djibouti Approche <i>Djibouti Approach</i>	121.10 MHZ	H24	Puissance 50W <i>Power 50W</i>
TWR	Djibouti Sol <i>Djibouti Ground</i>	118.10 MHZ	H24	Puissance 50W <i>Power 50W</i>
	Djibouti Tour <i>Djibouti Tower</i>	122.10 MHZ	H24	Puissance 50W <i>Power 50W</i>
	Fréquence auto-Info <i>Auto-info frequency</i>	128.10 MHZ	H24	Néant <i>Nil</i>
ATIS		126. 4 MHZ	H24	Puissance 50W <i>Power 50W</i>

HDAM 2.19 AIDES DE RADIONAVIGATION ET D'ATTERRISSAGE / Radio navigation and landing aids

Type (VOR-decl)	ID	Fréquence Frequency	Horaire de fonctionnement Hours of operation	Coordonnées Coordinates	Altitude de l'antenne DME Altitude DME antenna	Observations Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME +2°E (2018)	DTI	113.9 MHZ CH 86 X	H24	11°32'54.67"N 043°05'36.77"E	120m (400 ft)	Position 269° MAG, 3NM THR RWY09, couverture 200NM <i>Location 269°MAG, 3NM THR RWY09, coverage 200NM</i>
GP/DME 27	DJ	110.3 MHZ CH 40 X	H24	11°32'46.0"N 043°10'07"E	27m (90ft)	CAT I GP Angle 2.5° RDH : 53Ft <i>CAT I</i> <i>GP slope 2.5°</i> <i>RDH: 53Ft</i>
LOC 27	DJ	110.3 MHZ	H24	11°32'51.3"N 043°08'33.2"E		
TACAN	ABI	114.6 MHZ CH 93 X	H24	11°32'57.2"N 043°09'17.5"E	12m (40ft)	Position 078°MAG, 1081 m THR RWY09, couverture 145 NM, puissance 1kW <i>Location 078°MAG, 1081 m THR RWY09, coverage 145 NM, power 1 kW</i>

HDAM 2.20 REGLEMENTS DE CIRCULATION LOCAUX / Local traffic regulations

Aéroport interdit aux avions non munis de radio / Airport prohibited for non equipped radio aircraft.

HDAM 2.21 PROCEDURES ANTIBRUIT / Noise abatement procedures

Néant / Nil

HDAM 2.22 PROCEDURES DE VOL / *Flight procedures*

1. Généralités

Sauf autorisation spéciale de l'approche ou de la tour de contrôle de Djibouti selon le cas, les vols effectués dans la TMA et la CTR de Djibouti seront soumis aux règles de vol aux instruments.

2. Procédures relatives aux vols IFR dans la TMA de Djibouti

Les routes d'arrivée, de transit et de sortie figurant sur les cartes peuvent varier à la discréTION de l'ATS.

En cas d'encombrement de la circulation, les aéronefs à l'arrivée peuvent au besoin recevoir eux aussi la consigne de se mettre en attente sur l'un des points de circuits d'attente prévus.

3. Procédures radar dans la TMA de Djibouti

Néant

4. Interruption de communication

En cas d'interruption des communications, le pilote observera les procédures de panne de télécommunications énoncées à l'Annexe 2 de l'OACI.

En ce qui concerne la TMA de Djibouti, les renseignements concernant les aides de navigation et l'itinéraire appropriés figurent en page ENR 4.1.

5. Procédures de vol VFR dans la TMA de Djibouti

Si les conditions du trafic le permettent, l'ATC autorisera le vol VFR dans les conditions suivantes :

- a) Demande d'autorisation à l'ATC par le dépôt obligatoire d'un plan de vol, avec réponse aux colonnes 7 à 18 indication de l'objet du vol.
- b) L'autorisation de l'ATC devra être obtenue avant que l'aéronef ne pénètre dans la zone dont il s'agit.
- c) Les comptes rendus de position devront être formulés conformément aux dispositions de 3.6.3 de l'Annexe 2 de l'OACI.
- d) On ne peut déroger à une autorisation de l'ATC que sous réserve de l'obtention d'une permission préalable.

1. General

Unless special permission has been obtained from Djibouti approach or Djibouti tower as appropriate, flight within Djibouti TMA and CTR shall be in accordance with both instrument to flight rules and visual flight rules.

2. Procedures for IFR flights within Djibouti TMA

Inbound transit and out-bound routes shown on the charts may be varied at the discretion of ATS.

If necessary, in case of congestion, aircraft may be instructed to maintain on a designated holding pattern.

3. Radar procedures within Djibouti TMA

Nil

4. Radio communication failure procedure

In case of communication failure the pilot shall act in accordance with the communication failure procedures in ICAO Annex 2.

Concerning the Djibouti TMA, details related the appropriate radio navigation aids and route are in page ENR 4.1.

5. Procedures for VFR flights within Djibouti TMA

Provided traffic conditions so permit, ATC clearance for VFR flights will be given under the conditions described below:

- a) A flight plan requesting ATC clearance, containing items 7 to 18 and indicating the purpose of the flight, shall be submitted
- b) ATC clearance shall be obtained immediately before the aircraft enters the area concerned.
- c) Position reports shall be submitted in accordance with 3 6 3 of ICAO annex 2.
- d) Deviation from the ATC clearance may only be made when prior permission has been obtained.

- e) S'il ne peut être effectué selon les règles de vol aux instruments, le vol le sera par référence visuelle verticale au sol.
- f) Les radiocommunications bilatérales seront assurées sur la fréquence voulue.

Note: l'autorisation de l'ATC a essentiellement pour but d'assurer la séparation entre les vols IFR et les vols VFR.

6. Procédures de vol VFR dans la CTR de Djibouti

- a) Un plan de vol ne sera pas déposé pour le vol dont il s'agit.
- b) L'autorisation de l'ATC sera accordée par la tour de contrôle.
- c) Une dérogation à l'autorisation accordée par l'ATC n'est possible que sous réserve d'une permission préalable.
- d) Le vol sera effectué par référence visuelle verticale au sol et restera hors des nuages.
- e) Les radiocommunications bilatérales seront assurées sur la fréquence voulue avant que l'aéronef n'ait pénétré dans la zone de contrôle.

7. Itinéraires VFR dans la CTR de Djibouti

Les itinéraires de départ et d'arrivée des aéronefs en VFR sont établis selon les indications de la carte d'approche à vue.

- e) The flight shall be conducted with visual reference to the surface and shall remain clear of cloud.
- f) Two-way radio communication shall be maintained on the frequency prescribed.

Note: ATC clearance is made essentially to ensure separation between IFR and VFR flights.

6. Procedures for VFR flights within Djibouti CTR

- a) Flight plan shall not be filed for the flight concerned.
- b) ATC clearance shall be obtained from the Control Tower.
- c) Deviation from ATC clearance may only be made when prior permission has been obtained.
- d) The flight shall be conducted with visual reference to the surface and shall remain clear of cloud.
- e) Two-way radio communication shall be established on the frequency prescribed before flight takes place in the Control Zone.

7. VFR route within Djibouti CTR

Arrival and departure routes for VFR traffic are established as depicted on the Visual Approach Charts.

HDAM 2.23 RENSEIGNEMENTS SUPPLEMENTAIRES / Additional information

1. Concentrations d'oiseaux à proximité de l'aérodrome

1.1. En raison de la présence d'oiseaux sur et aux abords de l'aérodrome de Djibouti/Ambouli, les commandants de bord doivent agir avec prudence durant les manœuvres roulage de décollage ou d'atterrissement.

1.2. En raison de l'existence d'un tronçon de route à proximité piste d'atterrissement, de jour, en approche finale piste 09, en vue d'éviter toute confusion, les pilotes doivent s'assurer en contact visuel du PAPI.

1. Birds concentration in the vicinity of the aerodrome

1.1. Due to presence of birds on and in the vicinity of Djibouti/Ambouli aerodrome, pilots-in-command must exercise caution while taxiing, taking-off or landing.

1.2. Due existence of a portion of road in close vicinity of the runway, during day time, to avoid confusion with runway, pilots should ensure the visual of the PAPI while on final runway 09.

HDAM 2.24 CARTES RELATIVES A L'AERODROME / *Charts related to the aerodrome*

HDAM-CARTE D'AERODROME-Aerodrome Chart	AD 2 HDAM ADC 01
HDAM-CARTE DE STATIONNEMENT ET D'ACCOSTAGE D'AERONEF - <i>Aircraft Parking and Docking Chart</i>	AD 2 HDAM APDC 01
HDAM-CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME-OACI-TYPE A- <i>Obstacles aerodrome chart-ICAO-A Type</i>	AD 2 HDAM AOC 01
HDAM-CARTE REGIONALE-Area Chart	AD 2 HDAM ARC
HDAM-SID - RWY09	AD 2 HDAM SID 1
HDAM-SID - RWY09-text E	AD 2 HDAM SID 1a
HDAM-SID - RWY09-text F	AD 2 HDAM SID 1b
HDAM-SID - RWY27	AD 2 HDAM SID 2
HDAM-SID - RWY27-text	AD 2 HDAM SID 2a
HDAM-STAR - RWY09	AD 2 HDAM STAR 1
HDAM-STAR - RWY27	AD 2 HDAM STAR 2
HDAM-DATA	AD 2 HDAM DATA 01
HDAM-IAC-VOR - RWY09	AD 2 HDAM IAC 01
HDAM-IAC-RNAV GNSS- z - RWY09	AD 2 HDAM IAC 02
HDAM-DATA-CODING GNSS- z - RWY09	AD 2 HDAM IAC D 02a
HDAM-IAC-RNAV GNSS- y - RWY09	AD 2 HDAM IAC 03
HDAM-DATA-CODING GNSS- y - RWY09	AD 2 HDAM IAC D 03a
HDAM-IAC-ILS - RWY 27	AD 2 HDAM IAC 04
HDAM-IAC-VOR z RWY 27	AD 2 HDAM IAC 05
HDAM-IAC-VOR y RWY 27	AD 2 HDAM IAC 06
HDAM-IAC-RNAV GNSS- z - RWY27	AD 2 HDAM IAC 07
HDAM-DATA-CODING GNSS- z - RWY27	AD 2 HDAM IAC D 07a
HDAM-IAC-RNAV GNSS- y - RWY27	AD 2 HDAM IAC 08
HDAM-DATA-CODING GNSS- y - RWY27	AD 2 HDAM IAC D 08a
HDAM-IAC-VPT RWY 09	AD 2 HDAM IAC 09
HDAM-IAC-VPT RWY 27	AD 2 HDAM IAC 10
HDAM-APPROCHE A VUE / <i>Visual Approach</i>	AD 2 HDAM APP 01
HDAM-TXT01	AD 2 HDAM TXT 01
HDAM- ATERRISAGE A VUE / <i>Visual Landing</i>	AD 2 HDAM ATT 01

Page intentionnellement vide

Intentionally Left Blank

CARTE D'AERODROME/ D'HELISTATION

Aerodrome/ Heliport Chart

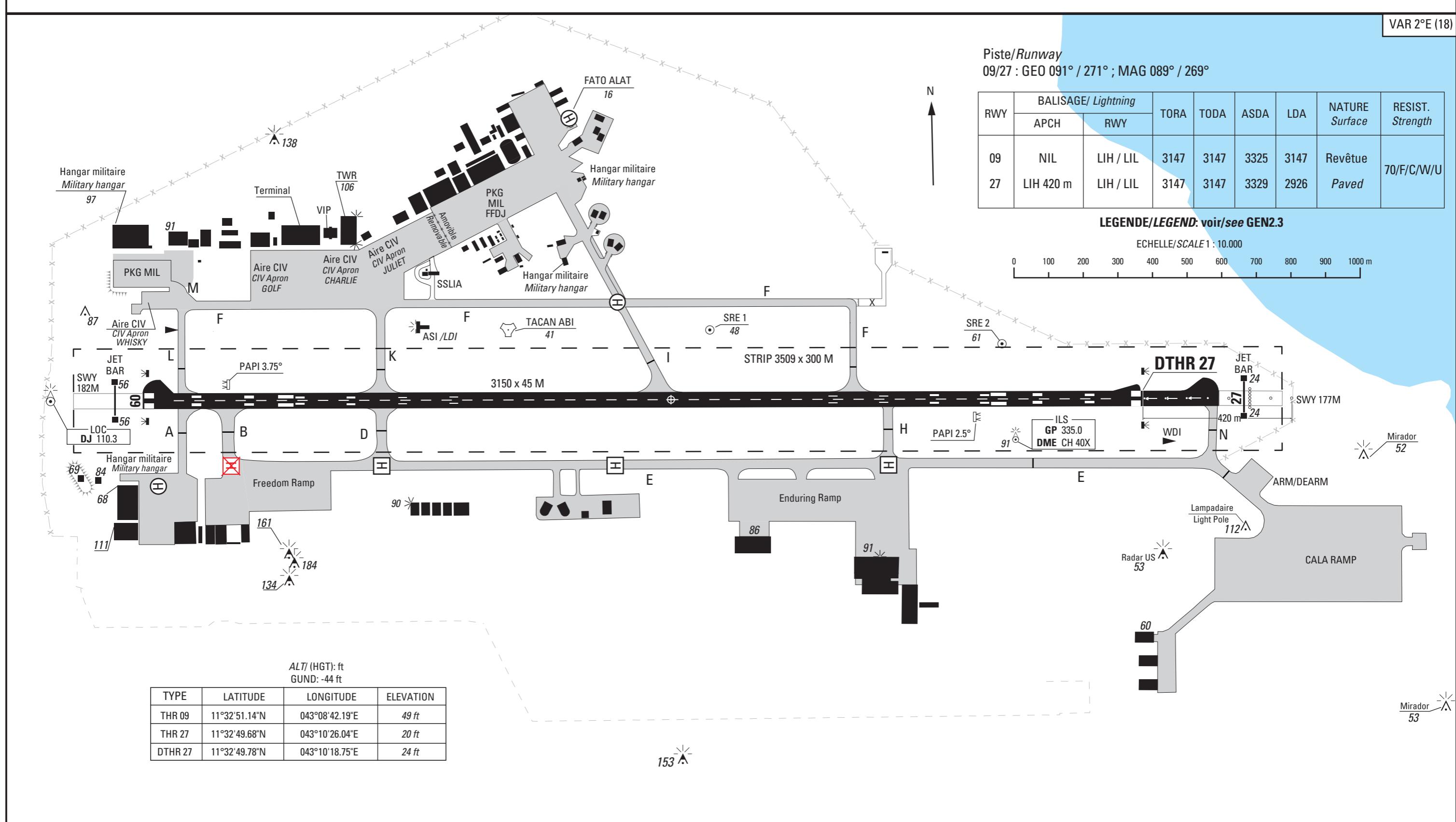
AD ELEV: 49 (1 hPa)

DJIBOUTI AMBOULI-HDAM

GND: DJIBOUTI Sol /Ground 118.1
TWR: DJIBOUTI Tour /Tower 122.1

APP: DJIBOUTI Approche /Approach 121.1
ATIS: 126.4

ARP: 11°32'50"N 043°09'34"E



CHG: Altitude AD, obstacles.

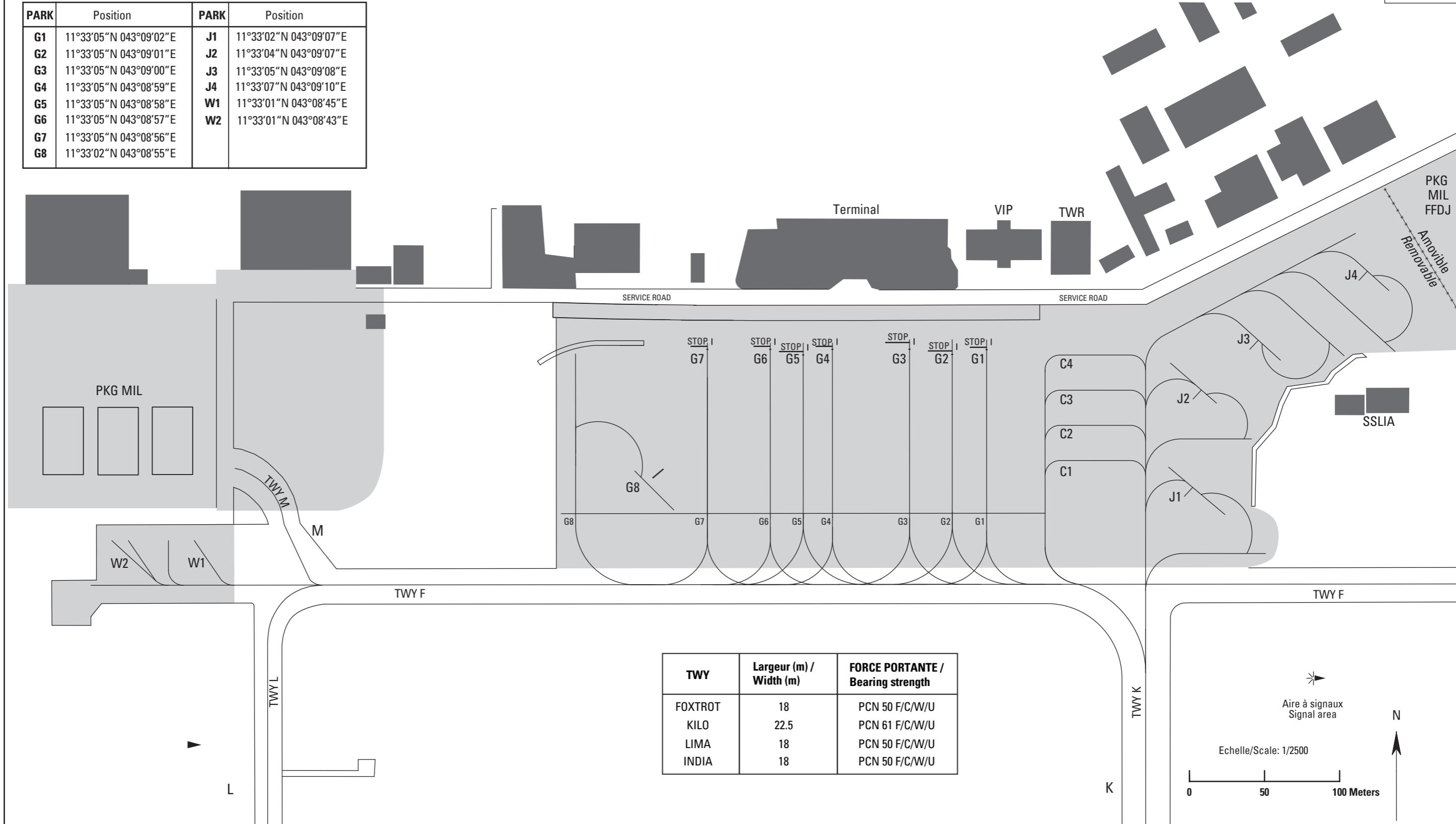
CARTE DE STATIONNEMENT ET D'ACCOSTAGE D'AERONEF
Aircraft Parking and Docking Chart
AD ELEV: 49 (1 hPa)

DJIBOUTI AMBOULI-HDAM

APP: DJIBOUTI Approche/ Approach 121.1 ATIS: 126.4
TWR: DJIBOUTI Tour/ Tower 122.1
GND: DJIBOUTI Sol/ Ground 118.1

ARP: 11°32'50"N 043°09'34"E

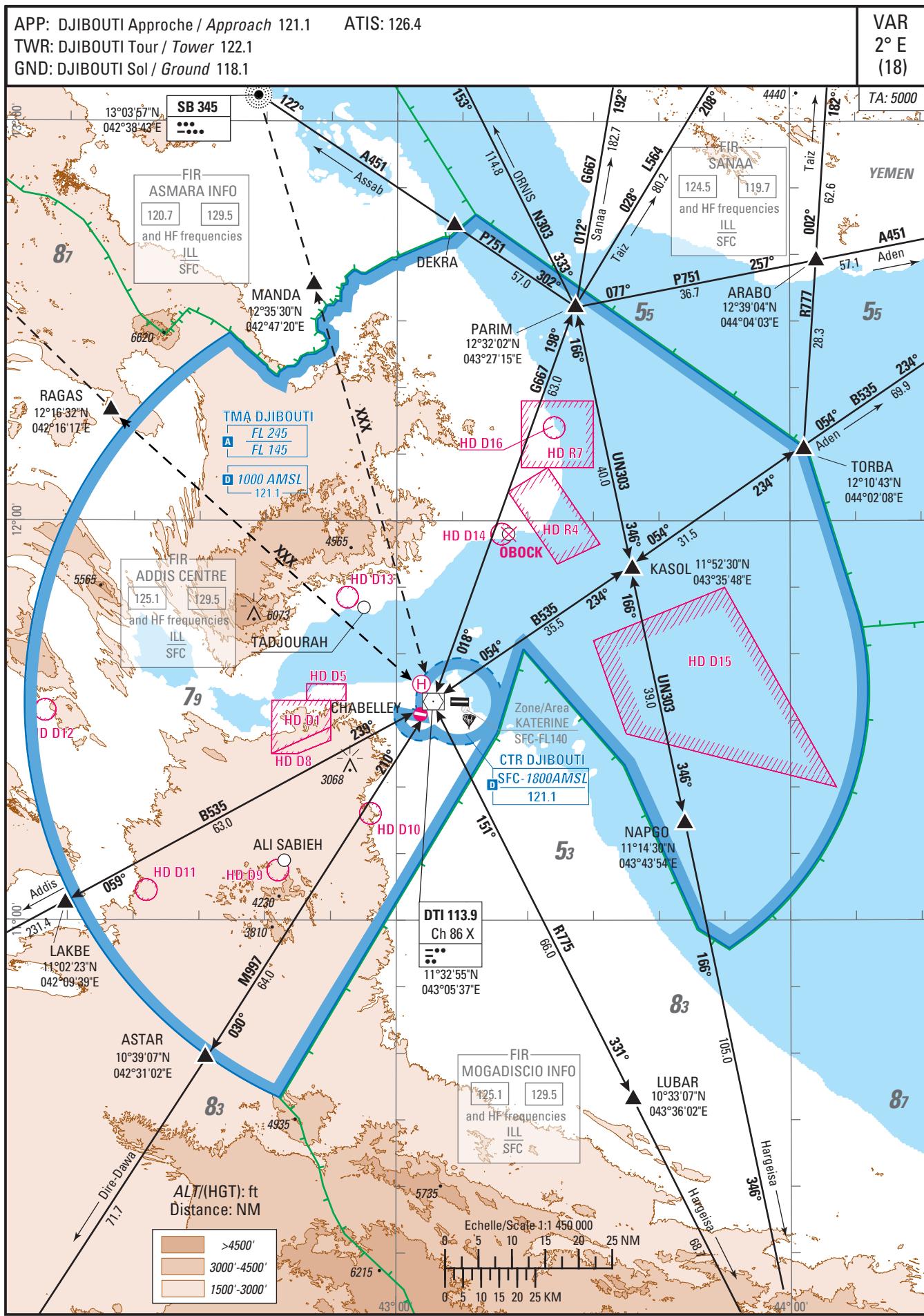
VAR: 2°E (18)



CHG: Altitude AD.

CARTE REGIONALE
Area Chart

DJIBOUTI AMBOULI - HDAM
ARC



DEPART NORMALISE AUX INSTRUMENTS

Standard Instrument Departure

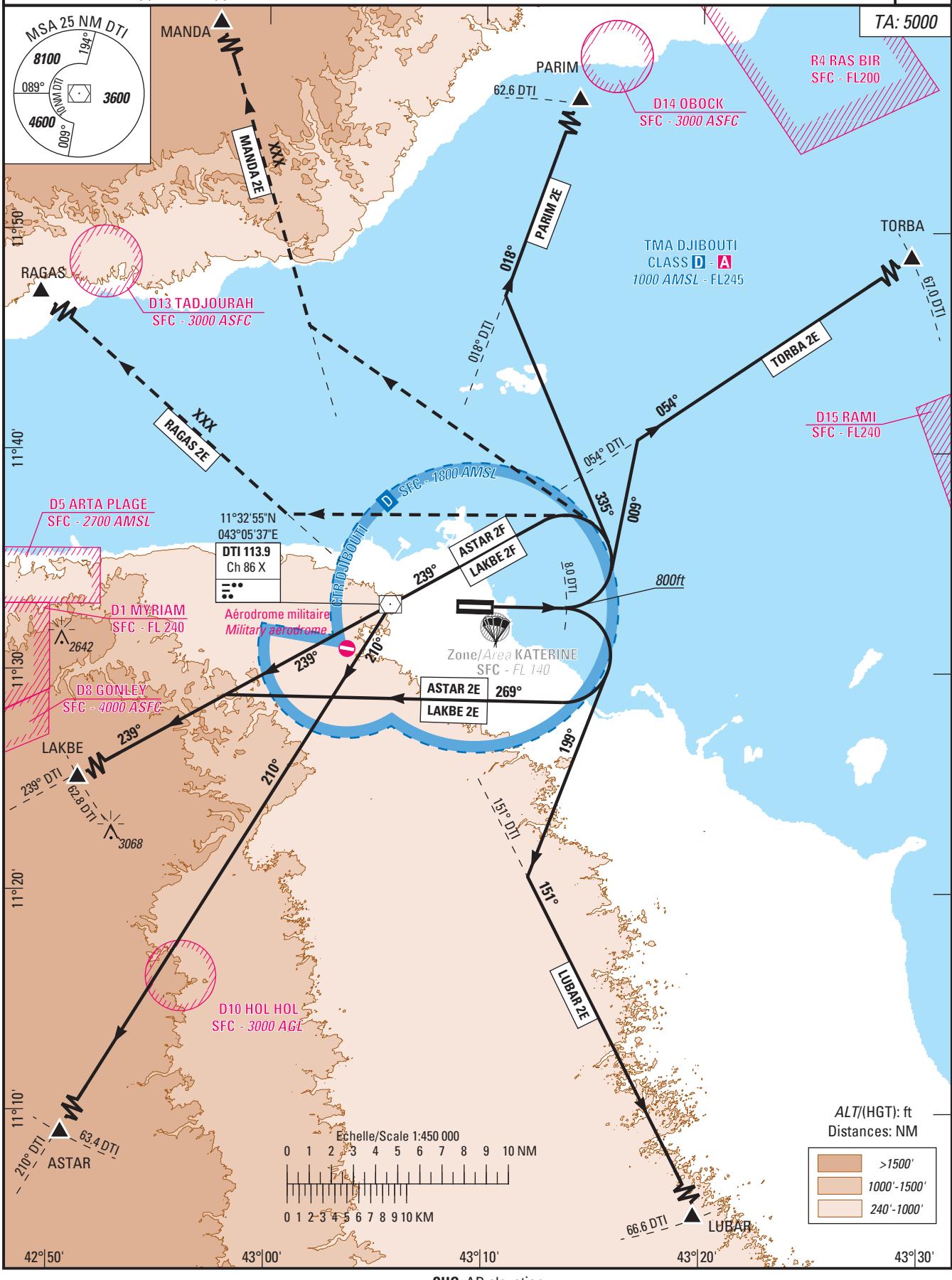
CAT. A B C D

AD ELEV: 49

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**

SID - RWY09

GND: DJIBOUTI Sol / <i>Ground</i> 118.1	ATIS: 126.4	VAR
TWR: DJIBOUTI Tour/ <i>Tower</i> 122.1		2° E
APP: DJIBOUTI Approche/ <i>Approach</i> 121.1		(18)



CHG: AD elevation.

DEPART NORMALISE AUX INSTRUMENTS
Standard Instrument Departure
CAT. A B C D
AD ELEV : 49

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**
SID E TEXT- RWY09

1. Itinéraires Normalisés de Départ / SID

DEPART PARIM 2E / PARIM 2E DEPARTURE:

Monter dans l'axe.

A **8 NM DTI**, tourner à **gauche RM 335°** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 018°**(RM 018°) jusqu'à **PARIM**.

Climb on runway heading.

At 8 NM DTI, turn left MT 335° to intercept and follow DTI RDL 018° (MT 018°) up to PARIM.

DEPART TORBA 2E / TORBA 2E DEPARTURE:

Monter dans l'axe.

A **800ft**, tourner à **gauche RM 009°** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 054°** (RM 054°) jusqu'à **TORBA**.

Climb on runway heading.

At 800ft, turn left MT 009° to intercept and follow DTI RDL 054° (MT 054°) up to TORBA.

DEPART LUBAR 2E / LUBAR 2E DEPARTURE:

Monter dans l'axe.

A **800ft**, tourner à **droite RM 199°** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 151°** (RM 151°) jusqu'à **LUBAR**.

Climb on runway heading.

At 800ft, turn right MT 199° to intercept and follow DTI RDL 151° (MT 151°) up to LUBAR.

DEPART ASTAR 2E / ASTAR 2E DEPARTURE:

Monter dans l'axe.

A **800ft**, tourner à **droite RM 269°** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 210°** (RM 210°) jusqu'à **ASTAR**.

Climb on runway heading.

At 800ft, turn right MT 269° to intercept and follow DTI RDL 210° (MT 210°) up to ASTAR.

DEPART LAKBE 2E / LAKBE 2E DEPARTURE:

Monter dans l'axe.

A **8 NM DTI**, tourner à **droite RM 269°** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 239°** (RM 239°)

jusqu'à **LAKBE**.

Climb on runway heading.

At 8 NM DTI, turn right MT 269° to intercept and follow DTI RDL 239° (MT 239°) up to LAKBE.

DEPART RAGAS 2E / RAGAS 2E DEPARTURE:

Néant

Nil.

DEPART MANDA 2E / MANDA 2E DEPARTURE:

Néant

Nil.

CHG: Altitude AD.

DEPART NORMALISE AUX INSTRUMENTS

Standard Instrument Departure

CAT. A B C D

AD ELEV : 49

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**
SID F TEXT- RWY09**DEPART ASTAR 2F / ASTAR 2F DEPARTURE :**

Monter dans l'axe.

A **8 NM DTI**, tourner à **gauche** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 059°** (RM 239°) jusqu' à **DTI** puis intercepter et suivre **RDL DTI 210°** (RM210°) jusqu' à **ASTAR**.*Climb on runway heading.**At **8 NM DTI**, turn **left** to intercept and follow **RDL DTI 059°** (MT 239°) up to **DTI** then intercept and follow **DTI RDL 210°** (MT 210°) up to **ASTAR**.***DEPART LAKBE 2F / LAKBE 2 F DEPARTURE :**

Monter dans l'axe.

A **8 NM DTI**, tourner à **gauche** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 059°** (RM 239°) jusqu' à **DTI** puis suivre **RDL DTI 239°** (RM239°) jusqu' à **LAKBE**.*Climb on runway heading.**At **8 NM DTI**, turn **left** to intercept and follow **RDL DTI 059°** (MT 239°) up to **DTI** then follow **DTI RDL 239°** (MT 239°) up to **LAKBE**.***2. Départs Omnidirectionnels / Omnidirectional Departures****RWY 09**Monter **RM 089°** jusqu' à **1200ft**, puis route directe en montée jusqu' à l'altitude de sécurité en route.*Climb on **MT 089°** up to **1200ft**, then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

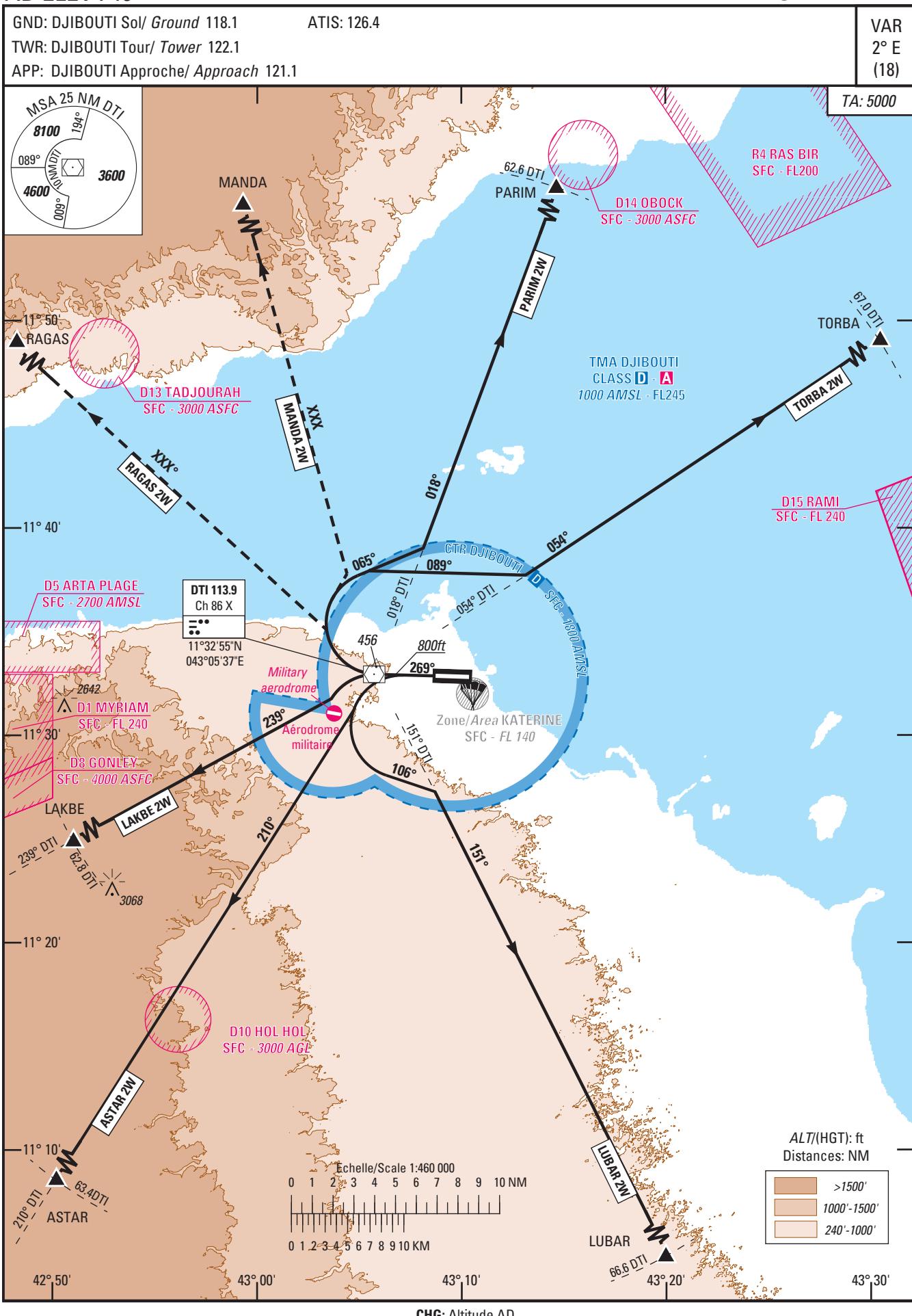
CHG: Altitude AD.

AD 2 HDAM SID 2
11 OCT 2018

AIP- DJIBOUTI

DEPART NORMALISE AUX INSTRUMENTS
Standard Instrument Departure
CAT. A B C D
AD ELEV : 49

DJIBOUTI AMBOULI - HDAM
SID - RWY27



DEPART NORMALISE AUX INSTRUMENTS

Standard Instrument Departure

CAT. A B C D

AD ELEV : 49

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**
SID TEXT - RWY27**1. Itinéraires Normalisés de Départ / SID****DEPART PARIM 2W / PARIM 2W DEPARTURE :**

Monter à 3.6% jusqu'à 800ft dans l'axe.

A **DTI**, tourner à **droite RM 065°** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 018°** (RM 018°) jusqu'à **PARIM**.*Climb with 3.6% climb gradient up to 800ft on runway heading.**At DTI, turn right MT 065° to intercept and follow DTI RDL 018° (MT 018°) up to PARIM.***DEPART TORBA 2W / TORBA 2W DEPARTURE :**

Monter à 3.6% jusqu'à 800ft dans l'axe.

A **DTI**, tourner à **droite RM 089°** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 054°** (RM 054°) jusqu'à **TORBA**.*Climb with 3.6% climb gradient up to 800ft on runway heading.**At DTI, turn right MT 089° to intercept and follow DTI RDL 054° (MT 054°) up to TORBA.***DEPART LUBAR 2W / LUBAR 2W DEPARTURE :**

Monter dans l'axe.

A **800ft**, tourner à **gauche RM 106°** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 151°** (RM 151°) jusqu'à **LUBAR**.*Climb on runway heading.**At 800ft, turn left MT 106° to intercept and follow DTI RDL 151° (MT 151°) up to LUBAR.***DEPART ASTAR 2W / ASTAR 2W DEPARTURE :**

Monter dans l'axe.

A **800ft**, tourner à **gauche** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 210°** (RM 210°) jusqu'à **ASTAR**.*Climb on runway heading.**At 800ft, turn left to intercept and follow DTI RDL 210° (MT 210°) up to ASTAR.***DEPART LAKBE 2W / LAKBE 2W DEPARTURE :**

Monter à 3.6% jusqu'à 800ft dans l'axe.

A **DTI**, tourner à **gauche** pour intercepter et suivre le **RDL DTI 239°** (RM 239°) jusqu'à **LAKBE**.*Climb with 3.6% climb gradient up to 800ft on runway heading.**At DTI, turn left to intercept and follow DTI RDL 239° (MT 239°) up to LAKBE.***DEPART RAGAS 2W / RAGAS 2 W DEPARTURE :**

Néant / Nil

DEPART MANDA 2W / MANDA 2W DEPARTURE :

Néant / Nil

2. Départs Omnidirectionnels / Omnidirectional Departures**RWY 27**Monter à **6% RM 269°** jusqu'à **2900ft** (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1): Pente théorique de montée; Obstacle le plus pénalisant: pylône DAY 6073ft à 33.1 NM dans le 290° de l'ARP.

*Climb at 6% MT 269° up to 2900ft (1), then direct route climbing up to enroute safety altitude.**(1): Theoretical climbing slope; most penalizing obstacle: DAY pylon 6073ft at 33.1 NM from ARP radial 290°.*

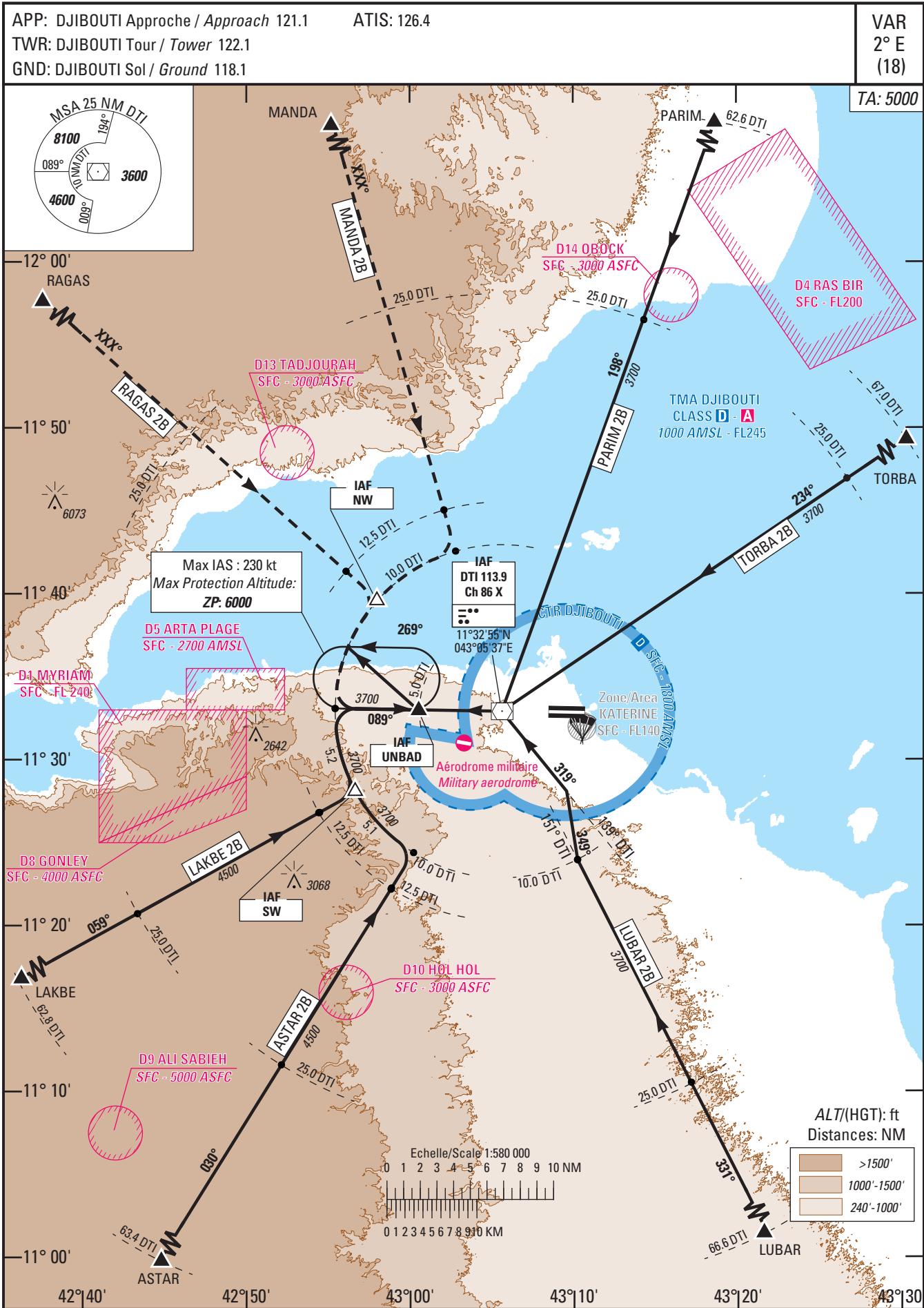
CHG: Altitude AD, climb gradient 3.6%.

ARRIVEE NORMALISEE AUX INSTRUMENTS

Standard (*instrument*) Arrival

CAT. A B C D

AD ELEV : 49

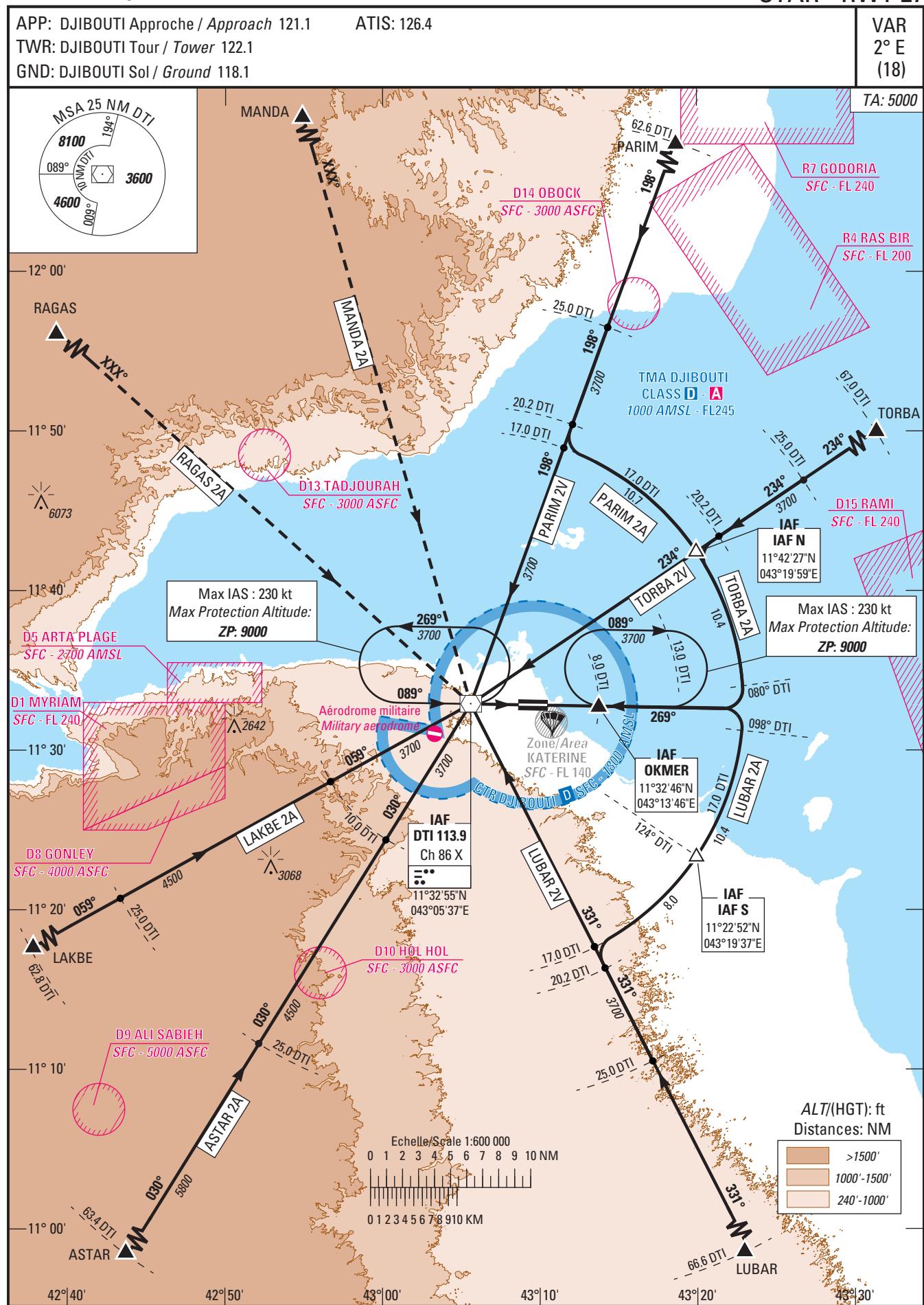
DJIBOUTI AMBOULI - HDAM
STAR - RWY 09

ARRIVEE NORMALISEE AUX INSTRUMENTS

Standard (instrument) Arrival

CAT. A B C D

AD ELEV : 49

DJIBOUTI AMBOULI - HDAM
STAR - RWY 27

DATA

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**

**POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
WAYPOINTS / PROCEDURES MAIN FIXES**

Identification / Fonction <i>Identification / Role</i>	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	NON RNAV
DTI / IAF	REF ENR 4.1		X
OKMER / IAF	REF ENR 4.4		X
UNBAD / IAF	REF ENR 4.4		X
IAF N	11°42'27.3"N 043°19'58.6"E		X
IAF NW	11°39'37.9"N 042°58'02.4"E		X
IAF S	11°22'52.1"N 043°19'36.8"E		X
IAF SW	11°28'02.3"N 042°56'42.3"E		X
IF VOR 09	11°33'05.0"N 042°55'25.6"E		X
FAF VOR 09	11°32'59.9"N 043°00'31.1"E		X
IF ILS 27 / VOR z 27	11°32'40.7"N 043°18'51.2"E		X
FAF LOC 27	11°32'44.7"N 043°16'12.3"E		X
FAF VOR z 27	11°32'44.3"N 043°15'29.5"E		X
IF VOR y 27	11°32'41.1"N 043°18'27.2"E		X
FAF VOR y 27	11°32'44.3"N 043°15'30.0"E		X
AM400 / IAF GNSS09	11°33'07.1"N 042°48'55.3"E	X	
AM402 / IAF GNSS09	11°38'40. 7"N 042°54'05.3"E	X	
AM804 / IAF GNSS09	11°02'51.2"N 042°42'44.8"E	X	
AM403 / IAF GNSS09	11°25'25.1"N 042°53'54.8"E	X	
AM416 / IF GNSS09	11°33'03.1"N 042°54'01.5"E	X	
AM418/ FAF LNAV GNSS09	11°32'59.3"N 042°58'44.7"E	X	
AM420/ FAP VNAV GNSS09	11°32'59.3"N 042°58'46.9"E	X	
RW09 / MAPT GNSS 09	REF AD 2.12	X	
AM441 / MATP GNSS 09	11°32'49.4"N 043°10'48.8"E	X	
AM443 / MATP GNSS 09	11°41'23.3"N 043°08'46.5"E	X	
AM502 / IAF GNSS 27	11°42'31.5"N 043°20'45.5"E	X	
AM504 / IAF GNSS 27	11°22'50.3"N 043°20'27.7"E	X	
AM516 / IAF / IF GNSS 27	11°32'40.9"N 043°20'36.5"E	X	
AM518 / FAF LNAV GNSS 27	11°32'45.3"N 043°15'31.0"E	X	
AM519 / FAP VNAV GNSS 27	11°32'45.0"N 043°15'53.3"E	X	
RW27 / MAPT GNSS 27	REF AD 2.12	X	
AM541 / MATP GNSS 27	11°32'53.7"N 043°05'37.6"E	X	
AM543 / MATP GNSS 27	11°41'42.9"N 043°06'11.4"E	X	

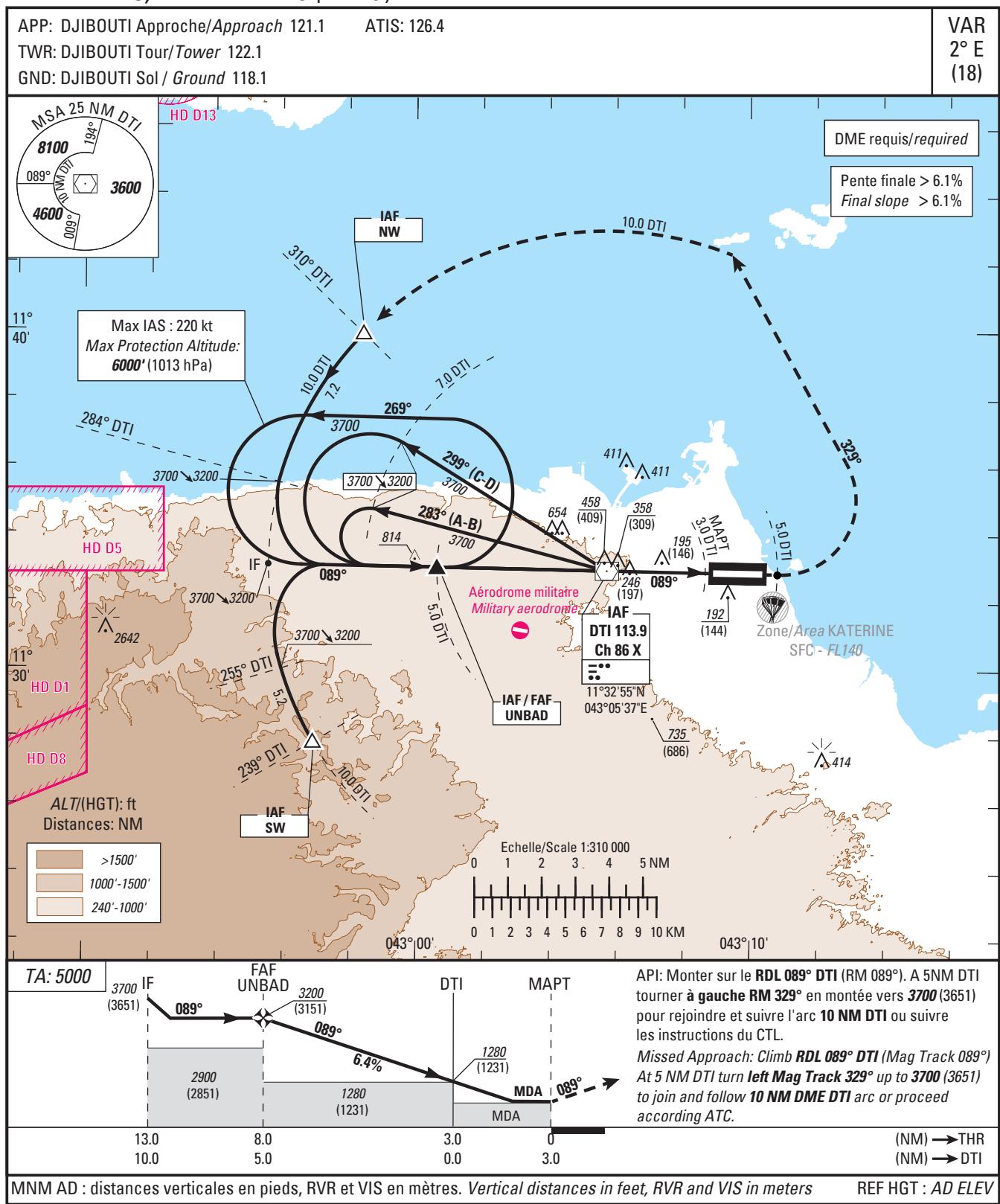
CHG: First edition.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument Approach

CAT. A B C D

AD ELEV: 49, THR ELEV: 49 (1 hPa)

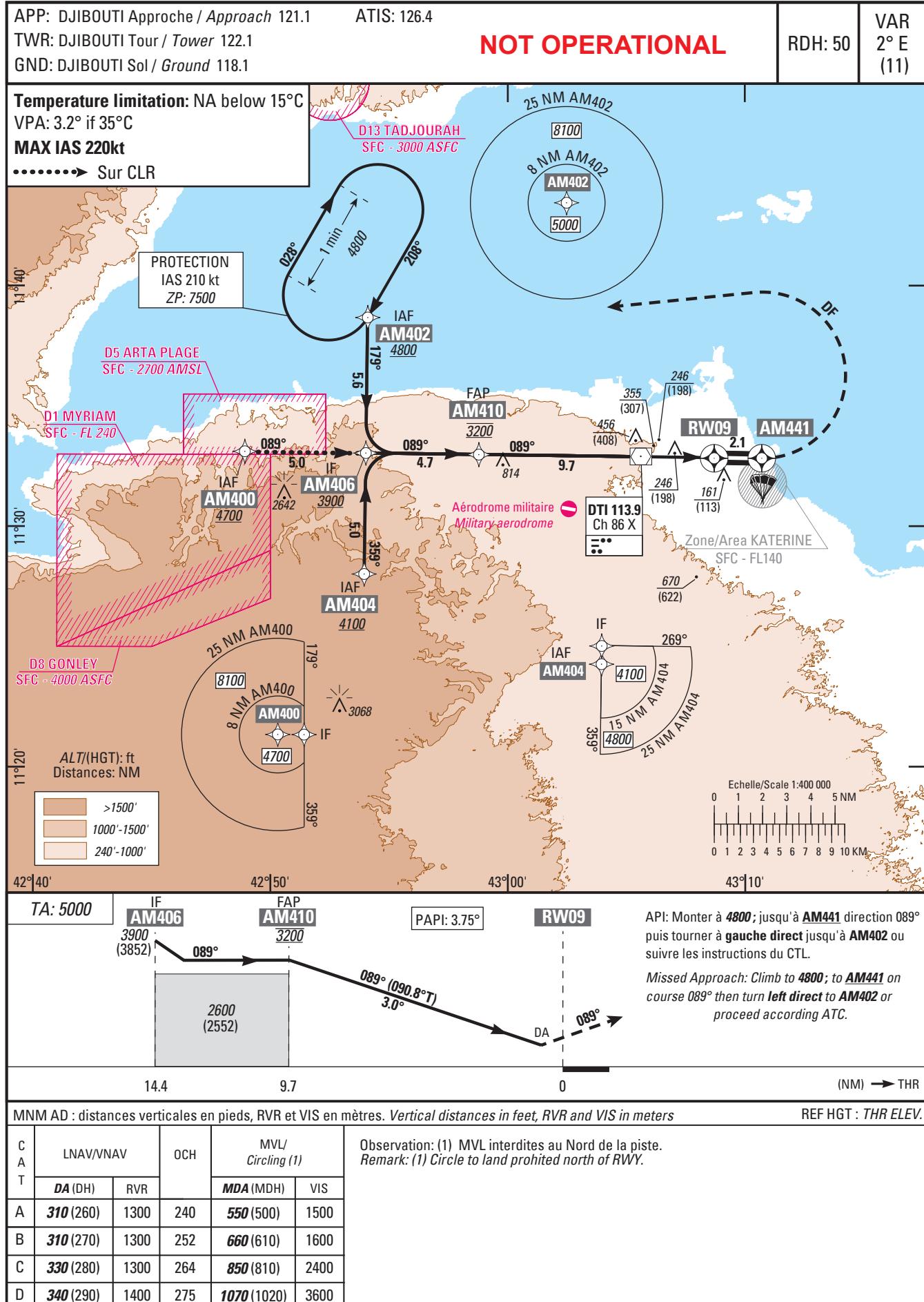
DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**
VOR - RWY09

C A T	VOR		VOR OCH	MVL / Circling (1)		Observation: (1) MVL interdites au Nord de la piste. Remark: (1) Circle to land prohibited North of RWY.	DIST DME DTI					
	MDA (MDH)	RVR		MDA (MDH)	VIS		Nm	4	3	2	1	0
A	500 (450)	1500	443	590 (540)	1500		ALT	2840	2450	2060	1670	1280
B				660 (610)	1600		(HGT)	(2791)	(2401)	(2011)	(1621)	(1231) (841)
C	520 (470)	2200	468	860 (810)	2400							
D				1130 (1080)	3600							
FAF - THR 8.0 NM VSP (ft/min)		70 Kt 6 min 51 450		85Kt 5 min 39 550	100 Kt 4 min 48 650	115 Kt 4 min 10 750	130 Kt 3 min 42 840	160 Kt 3 min 1040	185 Kt 2 min 36 1200			

CHG: Altitude AD.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument Approach
CAT. A B C D
AD ELEV : 48, THR ELEV : 48 (1 hPa)

DJIBOUTI AMBOULI - HDAM
RNAV (GNSS) z RWY 09



CHG: Altitude AD.

CODING

NOT OPERATIONALDJIBOUTI AMBOULI - **HDAM****CODING GNSS z RWY 09**

Seq. N°	PT	W/P ID	OverFly	Fix role	TD	RMD VHF	CRS VAL	DIST	ALT DESC	ALT ONE	SPD LMT	VRT ANG
10	IF	AM400		IAF					+	4700ft	220kt	
20	TF	AM406						5.0 NM	+	3900ft	220kt	
10	IF	AM402		IAF					+	4800ft	220kt	
20	TF	AM406						5.6 NM	+	3900ft	220kt	
10	IF	AM404		IAF					+	4100ft	220kt	
20	TF	AM406						5.0 NM	+	3900ft	220kt	
10	IF	AM406		IF					+	3900ft	220kt	
20	TF	AM410		FAP				4.7 NM	@	3200ft		
30	TF	RW09	Y	MAPT				9.7 NM	+	98ft		-3.0°
40	CF	AM441	Y			DTI	090.8 TT	2.1 NM				
50	DF	AM402			L				+	4800ft		

HOLDING

Seq. N°	PT	W/P ID	OverFly	Fix role	TD	RMD VHF	CRS VAL	DIST	ALT DESC	ALT ONE	SPD LMT	VRT ANG
10	HM	AM402	Y		R		210 TT	1 Min	+	4800ft	210kt	

CHG: Altitude AD.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument Approach

CAT. A B C D

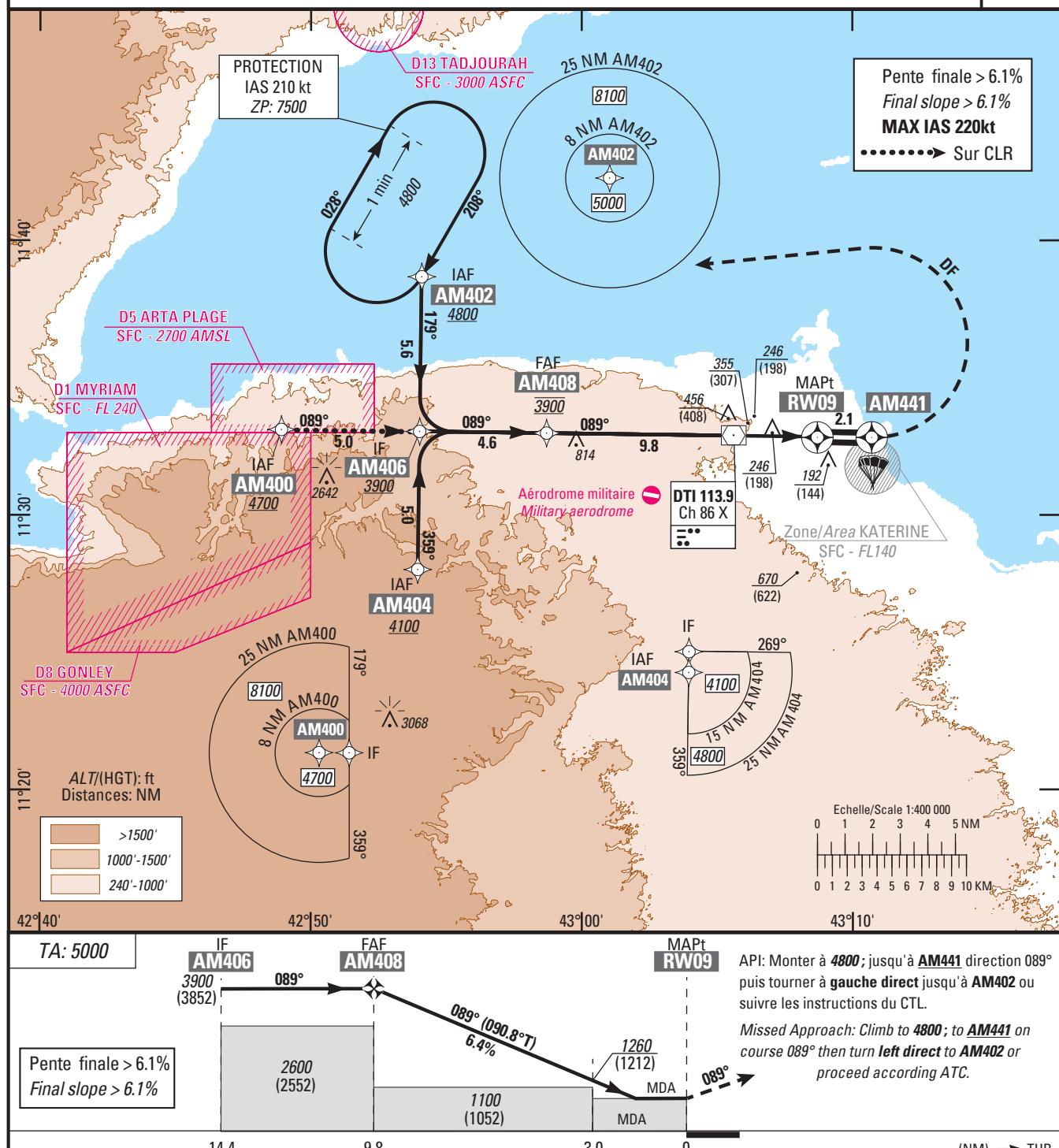
AD ELEV : 48(1 hPa), THR ELEV : 48

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM** RNAV (GNSS) y RWY 09

APP: DJIBOUTI Approche / Approach 121.1 ATIS: 126.4
TWR: DJIBOUTI Tour / Tower 122.1
GND: DJIBOUTI Sol / Ground 118.1

NOT OPERATIONAL

VAR
2° E
(11)



MNM AD : distances verticales en pieds - PVP et VIS en mètres. *Vertical distances in feet. PVP and VIS in meters.*

BEE HGT · AD ELEV

MIN/M MAX : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters							REF HGT : AD ELEV.								
C A T	LNAV		OCH	MVL/Circling (1)		Observation: (1) MVL interdites au Nord de la piste. Remark: (1) Circle to land prohibited North of RWY.									
	MDA (MDH)	RVR		MDA (MDH)	VIS										
	560 (510)	1500	510	560 (510)	1500										
A	560 (510)	1500	510	560 (510)	1500	DIST RW09	NM	9	8	7	6	5	4	3	2
B	560 (510)	1500	510	660 (610)	1600		ALT	3590	3200	2820	2430	2040	1650	1260	870
C	590 (540)	2400	535	850 (810)	2400		(HGT)	(3542)	(3152)	(2772)	(2382)	(1992)	(1602)	(1212)	(822)
D	590 (540)	2400	535	1070 (1020)	3600										
FAF - MAPt 9.8 NM			70 Kt	85Kt	100 Kt	115 Kt	130 Kt	145 Kt	160 Kt	185 Kt					
			8 min 24	6 min 55	5 min 53	5 min 07	4 min 31	4 min 03	3 min 41	3 min 11					
VSP			455	550	650	745	845	940	1040	1200					

CHG: Altitude AD.

CODING

NOT OPERATIONALDJIBOUTI AMBOULI - **HDAM****CODING GNSS y RWY 09**

Seq. Nº	PT	W/P ID	OverFly	Fix role	TD	RMD VHF	CRS VAL	DIST	ALT DESC	ALT ONE	SPD LMT	VRT ANG
10	IF	AM400		IAF					+	4700ft	220kt	
20	TF	AM406						5.0 NM	+	3900ft	220kt	
10	IF	AM402		IAF					+	4800ft	220kt	
20	TF	AM406						5.6 NM	+	3900ft	220kt	
10	IF	AM404		IAF					+	4100ft	220kt	
20	TF	AM406						5.0 NM	+	3900ft	220kt	
10	IF	AM406		IF					+	3900ft	220kt	
20	TF	AM408		FAF				4.6 NM	@	3900ft		
30	TF	RW09	Y	MAPT				9.8 NM	+	98ft		-3.66°
40	CF	AM441	Y			DTI	090.8 TT	2.1 NM				
50	DF	AM402			L				+	4800ft		

HOLDING

Seq. Nº	PT	W/P ID	OverFly	Fix role	TD	RMD VHF	CRS VAL	DIST	ALT DESC	ALT ONE	SPD LMT	VRT ANG
10	HM	AM402	Y		R		210 TT	1 Min	+	4800ft	210kt	

CHG: Altitude AD.

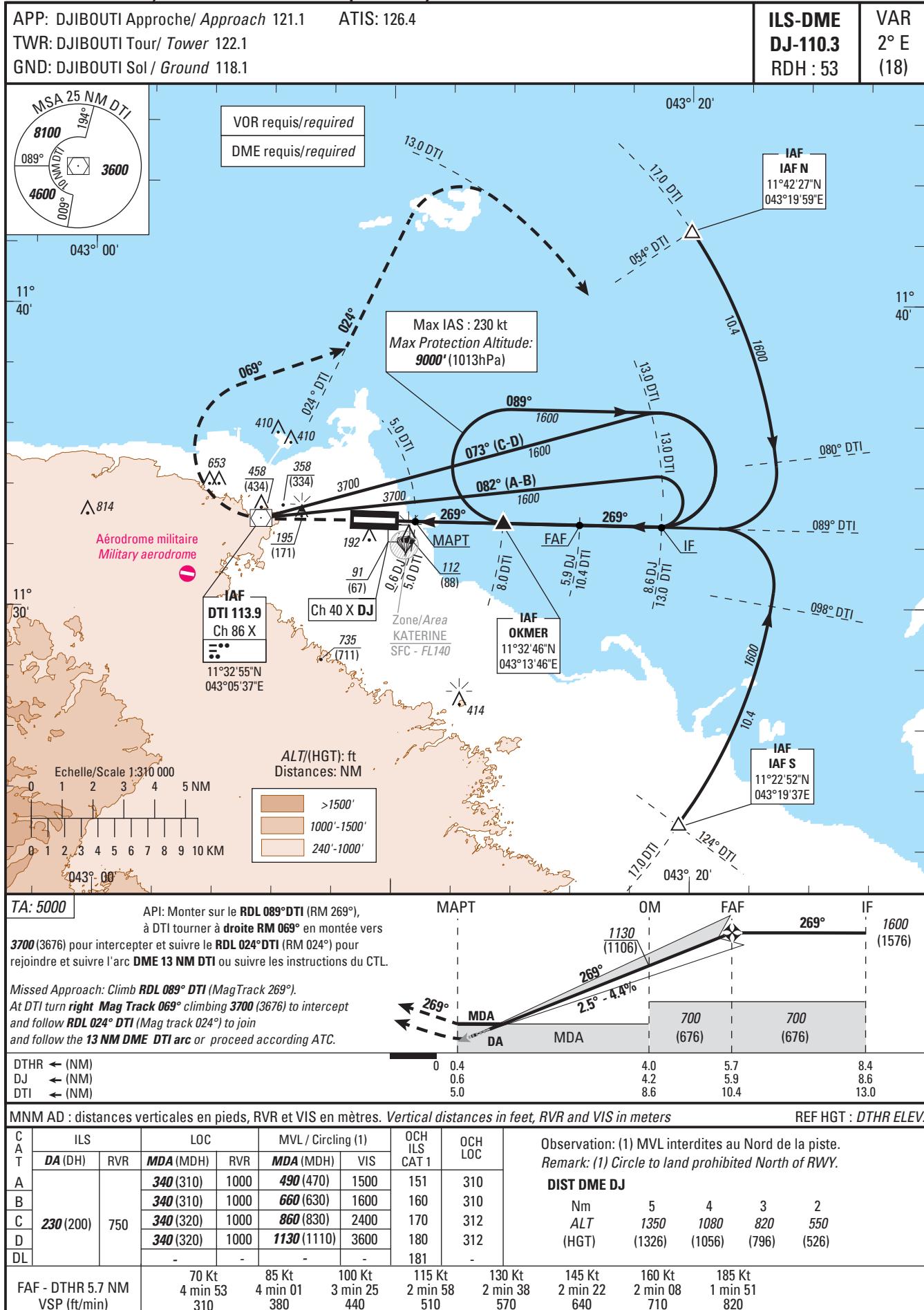
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument Approach

CAT. A B C D

AD ELEV : 49, DTHR ELEV : 24(0 hPa)

DJIBOUTI AMBOULI - HDAM
ILS - RWY27



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

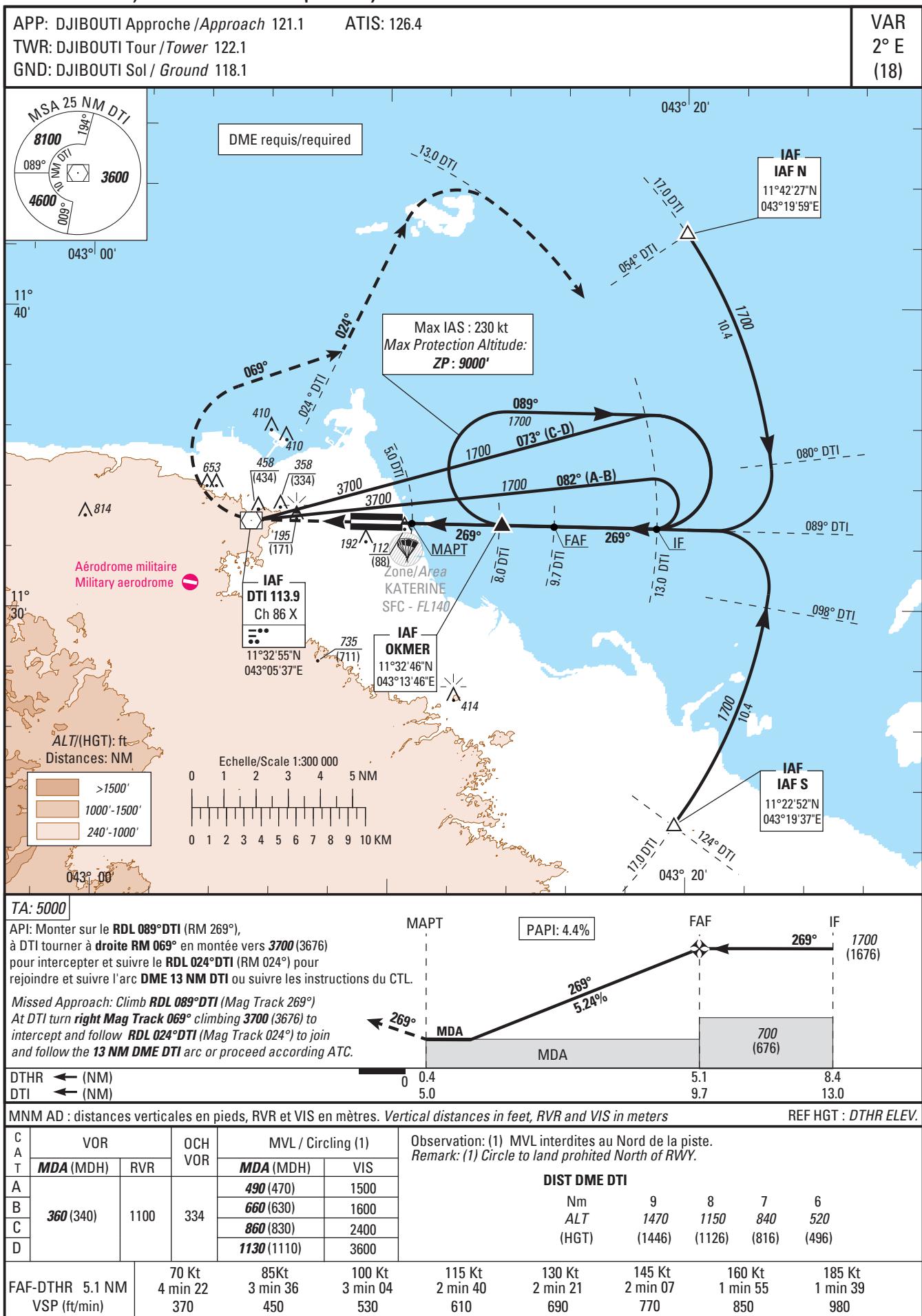
Instrument Approach

CAT. A B C D

AD ELEV: 49, DTHR ELEV: 24(0 hPa)

DJIBOUTI AMBOULI - HDAM

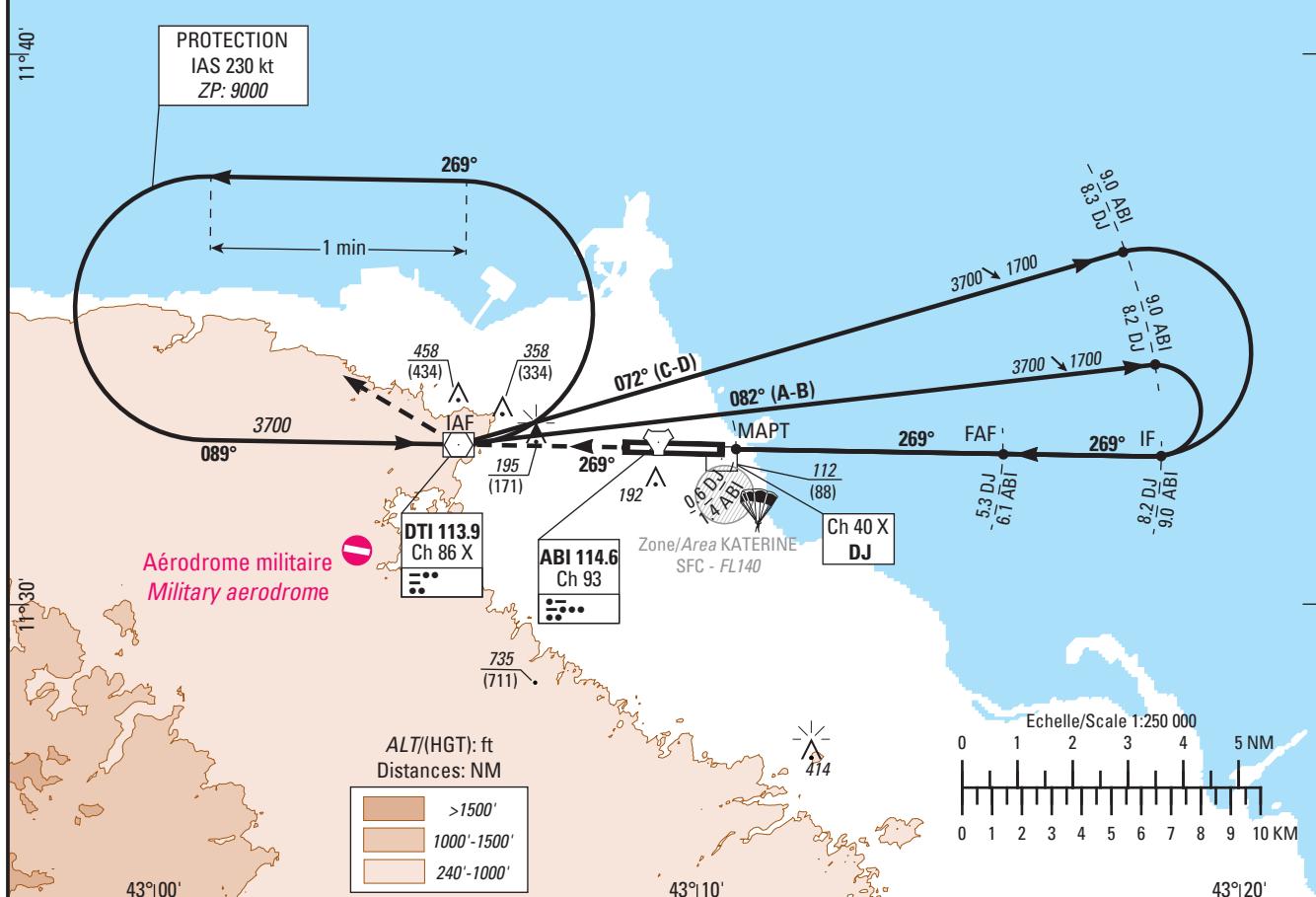
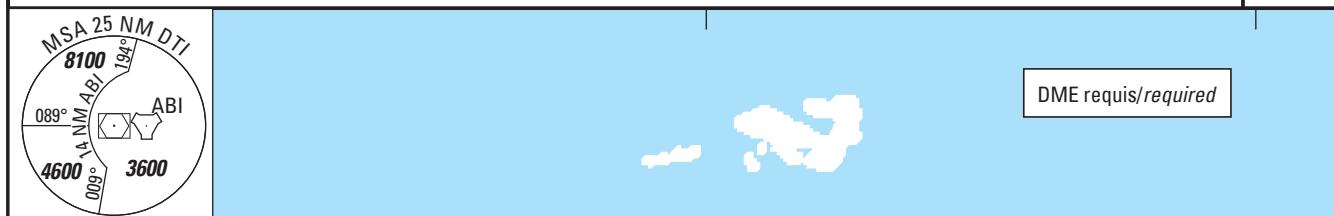
VOR z - RWY27



APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument Approach
CAT. A B C D
AD ELEV : 49, DTHR ELEV : 24 (0 hPa)

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**
VOR y- RWY 27

APP: DJIBOUTI Approche/Approach 121.1 ATIS: 126.4	VAR 2° E (18)
TWR: DJIBOUTI Tour/Tower 122.1	
GND: DJIBOUTI Sol / Ground 118.1	



TA: 5000 API: Monter RDL 089° DTI (RM269°) vers 3700 (3676). A DTI entrer dans l'attente ou suivre les instructions du CTL. Missed Approach: Climb RDL 089° DTI (Mag Track 269°) up to 3700 (3676). At DTI enter in the holding or proceed according ATC.	DTI	MAPt	FAF	IF
		PAPI: 4.4%		
	ABI	DJ	MDA	1700 (1676)
	269°	269°	5.24% 269°	269°
	0.4	0.2	0.4	8.0
	0	0	5.1	
	4.4	0.4	5.3	8.2
	3.6	1.4	6.1	9.0

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters								REF HGT : DTHR ELEV	
Observation: (1) MVL interdites au Nord de la piste.									
Remark: (1) Circle to land prohibited North of RWY.									
DME ABI									
NM 6 5 4 3 2 ALT 1660 1350 1030 710 390 (HGT) (1636) (1326) (1006) (686) (366)									
FAF - DTHR 5.1 NM VSP (ft/min)		70 Kt 4 min 22 370	85 Kt 3 min 36 450	100 Kt 3 min 04 530	115 Kt 2 min 40 610	130 Kt 2 min 21 690	145 Kt 2 min 07 770	160 Kt 1 min 55 850	185 Kt 1 min 39 980

CHG: Altitude AD, obstacles MSA.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument Approach

CAT. A B C D

AD ELEV : 48, DTHR ELEV : 24(0 hPa)

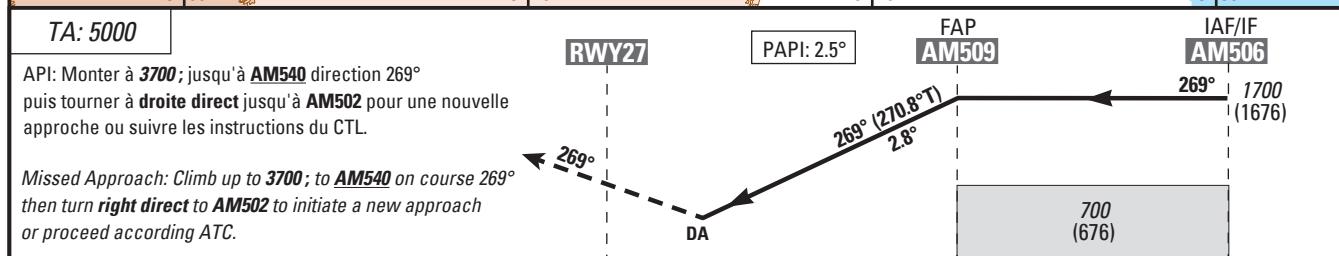
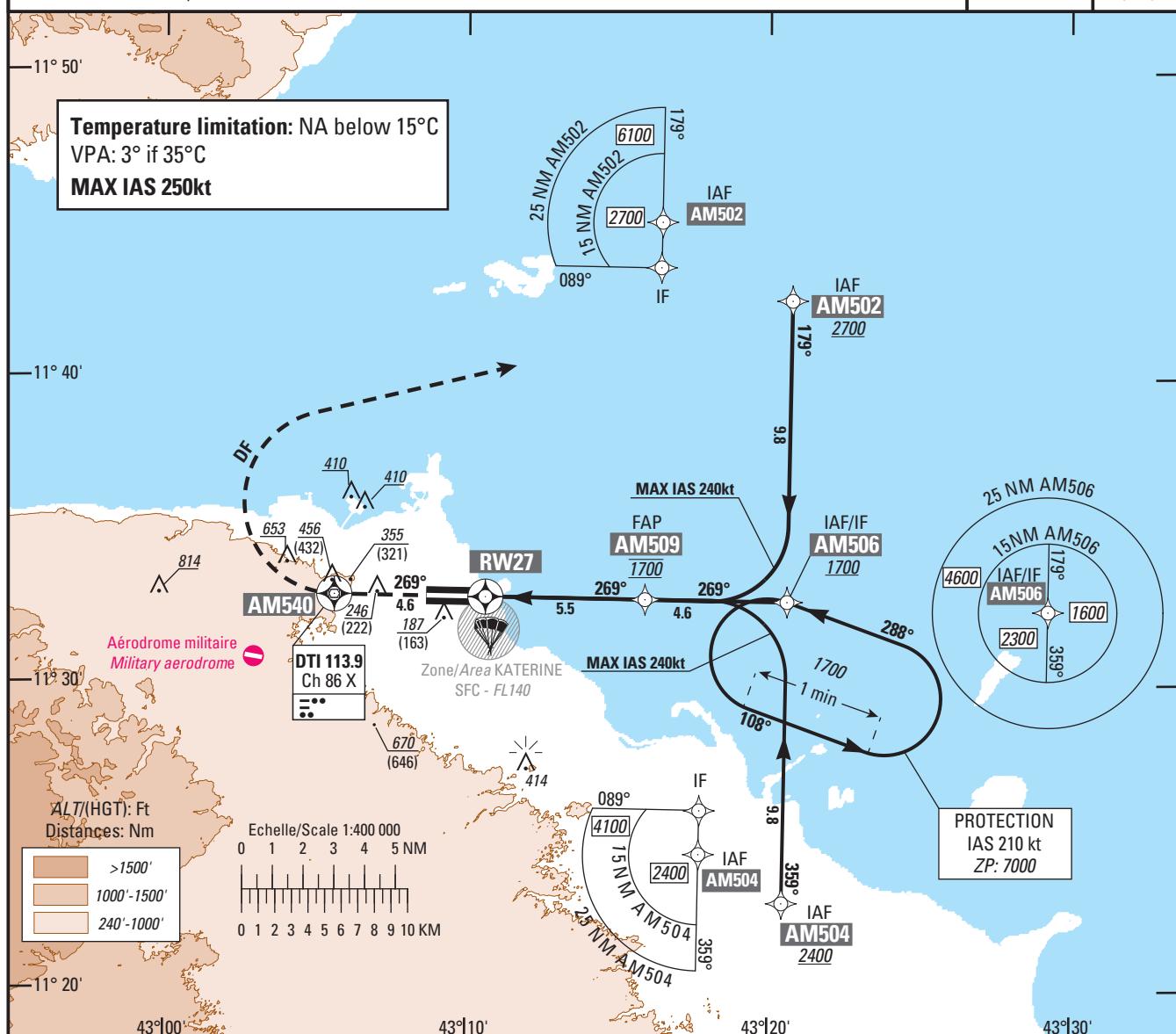
DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**
RNAV (GNSS) z RWY 27

APP: DJIBOUTI Approche/ Approach 121.1 ATIS: 126.4
TWR: DJIBOUTI Tour/ Tower 122.1
GND: DJIBOUTI Sol/ Ground 118.1

NOT OPERATIONAL

RDH : 50

VAR
2° E
(11)



C A T	LNAV-VNAV		OCH	MVL / Circling (1)		Observation: (1) MVL interdites au Nord de la piste. Remark: (1) Circle to land prohibited North of RWY.	REF HGT : DTHR ELEV.
	DA (DH)	RVR		MVA (MDH)	VIS		
A	280 (250)	800	191	550 (520)	1500		
B			203	660 (630)	1600		
C			222	850 (830)	2400		
D			249	1070 (1040)	3600		

CHG: Altitude AD.

CODING

NOT OPERATIONAL

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**

CODING GNSS z RWY 27

Seq. N°	PT	W/P ID	OverFly	Fix role	TD	RMD VHF	CRS VAL	DIST	ALT DESC	ALT ONE	SPD LMT	VRT ANG
10	IF	AM502		IAF					+	2700ft		
20	TF	AM506						9.8 NM	+	1700ft	240kt	
10	IF	AM504		IAF					+	2400ft		
20	TF	AM506						9.8 NM	+	1700ft	240kt	
10	IF	AM506		IAF/IF					+	1700ft		
20	TF	AM509		FAP				4.6 NM	@	1700ft		
30	TF	RW27	Y	MAPT				5.5 NM	+	74ft		-2.8°
40	CF	AM540	Y			DTI	270.8 TT	4.6 NM				
50	DF	AM502			R				+	3700ft		

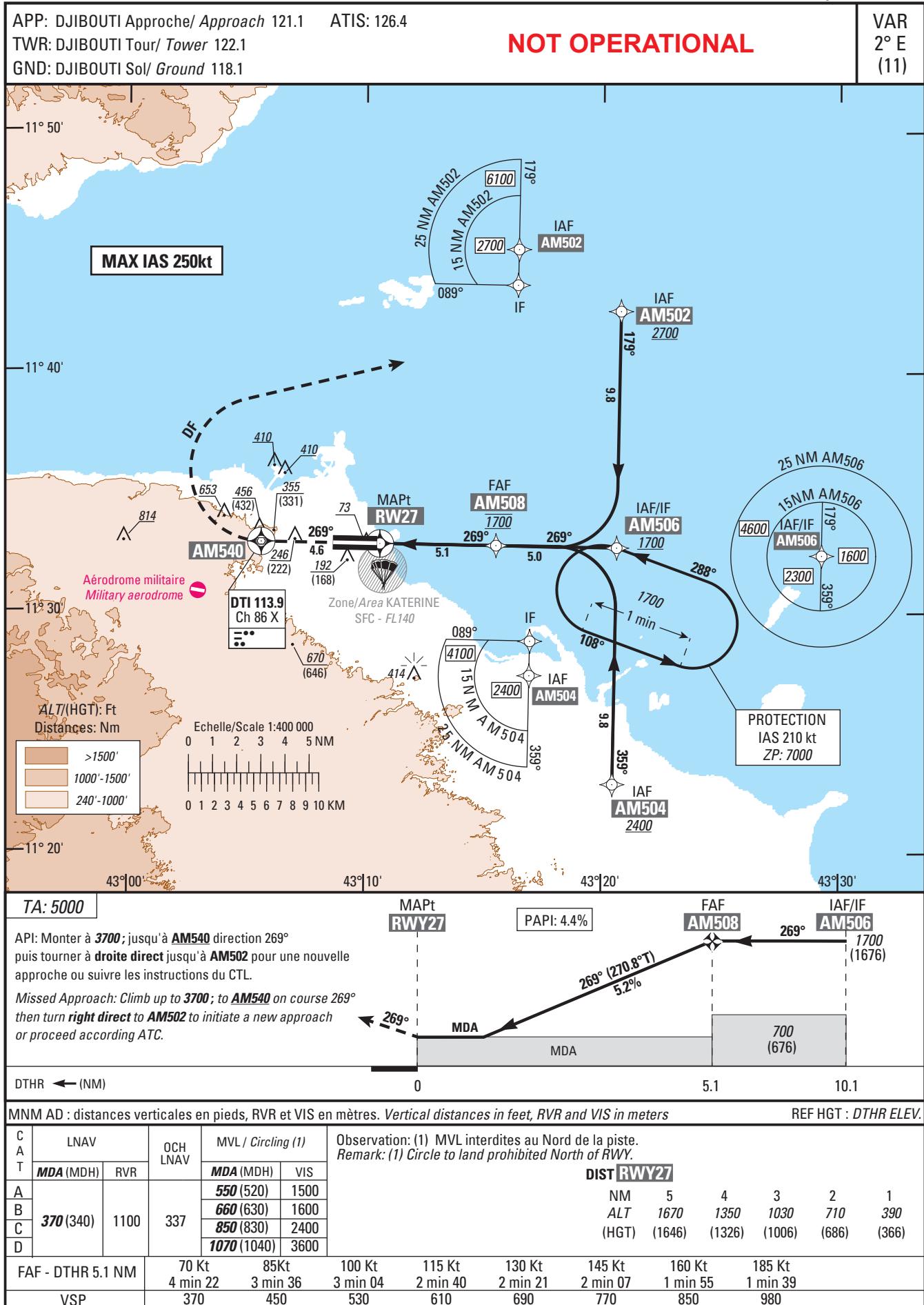
HOLDING

Seq. N°	PT	W/P ID	OverFly	Fix role	TD	RMD VHF	CRS VAL	DIST	ALT DESC	ALT ONE	SPD LMT	VRT ANG
10	HM	AM506	Y		L		290 TT	1 Min	+	1700ft	210kt	

CHG: DTHR elevation.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument Approach
CAT. A B C D
AD ELEV : 48, DTHR ELEV : 24(0 hPa)

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**
RNAV (GNSS) y RWY 27



CODING

NOT OPERATIONAL

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**

CODING GNSS y RWY 27

Seq. N°	PT	W/P ID	OverFly	Fix role	TD	RMD VHF	CRS VAL	DIST	ALT DESC	ALT ONE	SPD LMT	VRT ANG
10	IF	AM502		IAF					+	2700ft		
20	TF	AM506						9.8 NM	+	1700ft		
10	IF	AM504		IAF					+	2400ft		
20	TF	AM506						9.8 NM	+	1700ft		
10	IF	AM506		IAF/IF					+	1700ft		
20	TF	AM508		FAF				5.0 NM	@	1700ft		
30	TF	RW27	Y	MAPT				5.1 NM	+	74ft		-3.0°
40	CF	AM540	Y			DTI	270.8 TT	4.6 NM				
50	DF	AM502			R				+	3700ft		

HOLDING

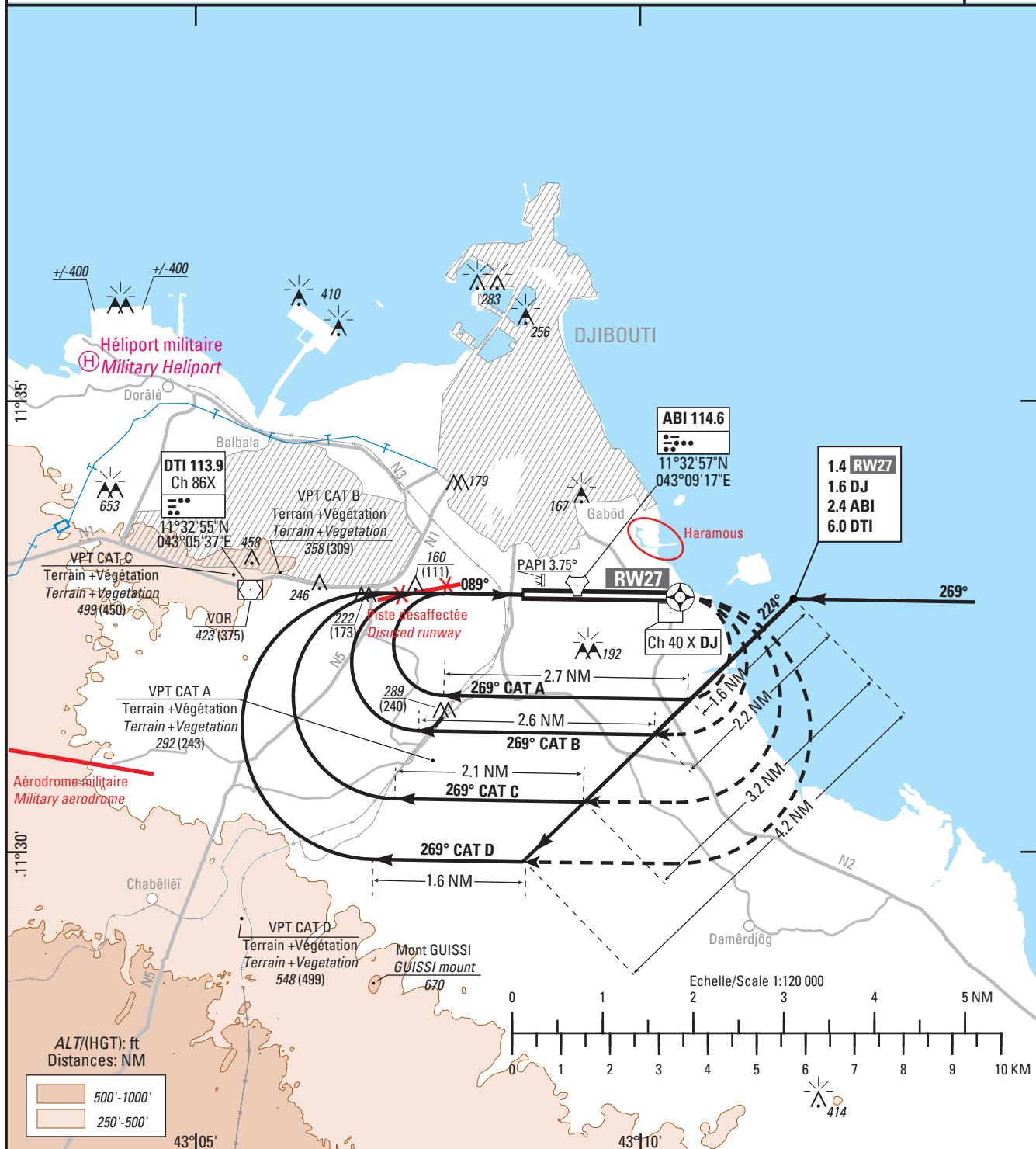
Seq. N°	PT	W/P ID	OverFly	Fix role	TD	RMD VHF	CRS VAL	DIST	ALT DESC	ALT ONE	SPD LMT	VRT ANG
10	HM	AM506	Y		L		290 TT	1 Min	+	1700ft	210kt	

CHG: DTHR elevation.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument Approach
CAT. A B C D
AD ELEV: 49(1 hPa), THR ELEV : 49

DJIBOUTI AMBOULI - HDAM
VPT RWY 09
Visual manoeuvring using Prescribed Track

APP: DJIBOUTI Approche/Approach 121.1 ATIS: 126.4 TWR: DJIBOUTI Tour/Tower 122.1 GND: DJIBOUTI Sol / Ground 118.1	VAR 2° E (18)
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.

REF HGT : AD ELEV

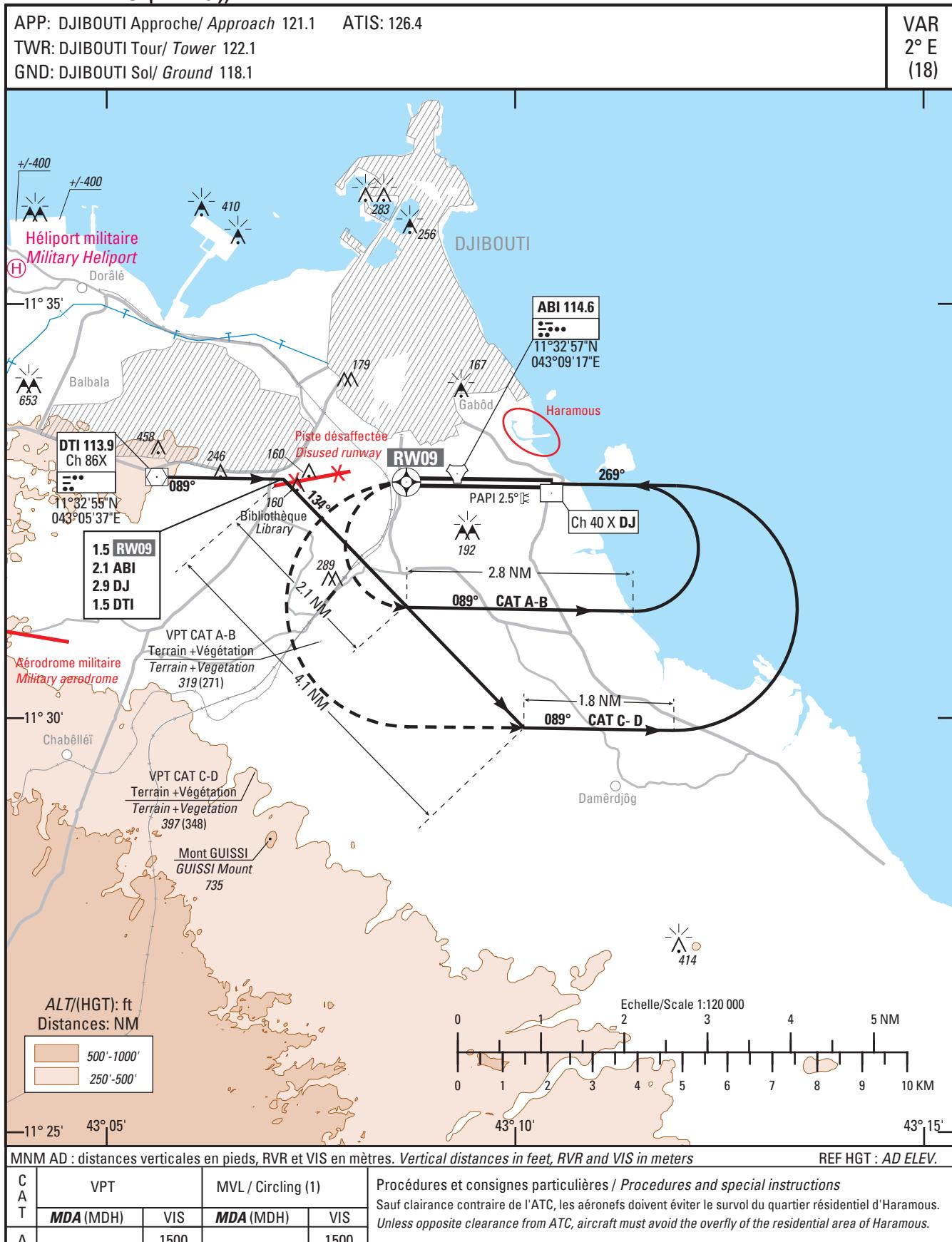
C A T	VPT		Circling (1)		Procédures et consignes particulières / Procedures and special instructions Sauf clairance contraire de l'ATC, les aéronefs doivent éviter le survol du quartier résidentiel d'Haramous. Unless opposite clearance from ATC, aircraft must avoid the overfly of the residential area of Haramous.
	MDA (MDH)	VIS	MDA (MDH)	VIS	
A	590 (540)	1500	590 (540)	1500	
B	660 (610)	1600	660 (610)	1600	
C	900 (850)	2400	900 (850)	2400	Observation: (1) MVL interdites au Nord de la piste. Remark: (1) Circle to land prohibited North of RWY.
D	950 (900)	3600	1130 (1080)	3600	

Observations/ Remarks : NIL.

CHG: Altitude AD, trajectories.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument Approach
CAT. A B C D
AD ELEV: 49 (1 hPa), DTHR ELEV: 24

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM**
VPT RWY 27
Visual manoeuvring using
Prescribed Track



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters								REF HGT : AD ELEV.			
C A T	VPT		MVL / Circling (1)		Procédures et consignes particulières / Procedures and special instructions						
	MDA (MDH)	VIS	MDA (MDH)	VIS	Sauf clairance contraire de l'ATC, les aéronefs doivent éviter le survol du quartier résidentiel d'Haramous. Unless opposite clearance from ATC, aircraft must avoid the overfly of the residential area of Haramous.						
A	690 (640)	1500	690 (640)	1500	Observation: (1) MV interdites au Nord de la piste. Remark: (1) Circle to land prohibited North of RWY.						
		1600		1600							
C	800 (750)	2400	860 (810)	2400							
		3600		1130 (1080)							

Observations/ Remarks : NIL.

CHG: Altitude AD, trajectories.

APPROCHE A VUE
Visual Approach
AD ELEV: 49(1hPa)

DJIBOUTI AMBOULI - **HDAM****APP**

11°32'50"N 043°09'34"E

APP: DJIBOUTI Approche/ Approach 121.1 ATIS: 126.4

TWR: DJIBOUTI Tour/ Tower 122.1

GND: DJIBOUTI Sol/ Ground 118.1

VAR
2° E
(18)

DJIBOUTI

AD2 HDAM TXT01

Procédures et consignes particulières / Procedures and special instructions

Points de compte rendu aéronef / Aircraft reporting points

Points	Coordonnées / Coordinates	Noms / Names
N	11°42'48" N - 043°09'06" E	Iles Maskali / <i>Maskali island</i>
N1	11°36'24" N - 043°07'48" E	Port de Djibouti / <i>Djibouti Seaport</i>
N2	11°36'12" N - 043°09'30" E	Hôtel Shératon / <i>Sheraton hotel</i>
NW	11°35'36" N - 043°04'06" E	Dorale
W	11°32'12" N - 042°59'38" E	Jardin PK 20 / <i>PK 20 Garden</i>
S	11°24'00" N - 043°04'00" E	Oued Nord Goumbourta Deidei / <i>Wadi North of Goumbourta Deidei Mount</i>
S1	11°26'00" N - 043°05'00" E	Jonction Oued / <i>Wadi junction</i>
S2	11°30'47" N - 043°07'46" E	Nagad
SW	11°25'22" N - 043°00'03" E	Village de Goubetto / <i>Goubetto village</i>
SE	11°28'48" N - 043°12'36" E	Damerjog

Itinéraires en CTR

Sauf clairance contraire de Djibouti Tower, les aéronefs suivront les itinéraires publiés sur la carte VAC.

Les arrivées et les départs sur l'itinéraire N ↔ N2 doivent impérativement éviter le survol du quartier résidentiel d'Haramous.

Transit W ↔ NW soumis à une autorisation de l' APP/ TWR de Djibouti.

Sauf clairance contraire de l'APP/TWR de Djibouti toutes les arrivées du Nord sur Chabelley passeront par NW et demanderont la clairance pour l'itinéraire transit W↔NW.

Tous les départs de Chabelley vers le Nord sont soumis à une autorisation de l'APP/TWR de Djibouti Ambouli pour emprunter l'itinéraire transit W↔NW. En fonction du trafic de la piste principale d'Ambouli, une attente au sol ou sur le point SW sera envisagée.

Transit SW↔S1
Seulement pour hélicoptères 300 ft AGL Max.

Transit S↔S1
500 ft AGL Max.

Transit S2↔S1
Transiter par l'Est du Mont Guissi.

CTR Routes

Unless opposite clearance from Djibouti TWR, aircrafts shall follow the routes published on VAC.

Arrival and departure on route N↔N2 shall avoid overfly of the residential area of Haramous.

Transit W↔NW subject to clearance of Djibouti APP/ TWR.

Unless opposite clearance from Djibouti APP/TWR, all arrivals from North to Chabelley shall pass by NW and then request transit route W↔NW.

All departures Chabelley to the North are subject to approval of the APP/TWR Djibouti Ambouli to pass by the transit route W↔NW. Depending of the traffic of the main Ambouli runway, holding on ground or at SW point will be considered.

SW↔S1 transit
Only for helicopters at max. 300 ft AGL.

S↔S1 transit
At max. 500 ft AGL

S2↔S1 transit
Fly by East Guissi Mount.

ATTERRISSAGE A VUE

Visual Landing

AD ELEV: 49

AMBOULI-HDAM

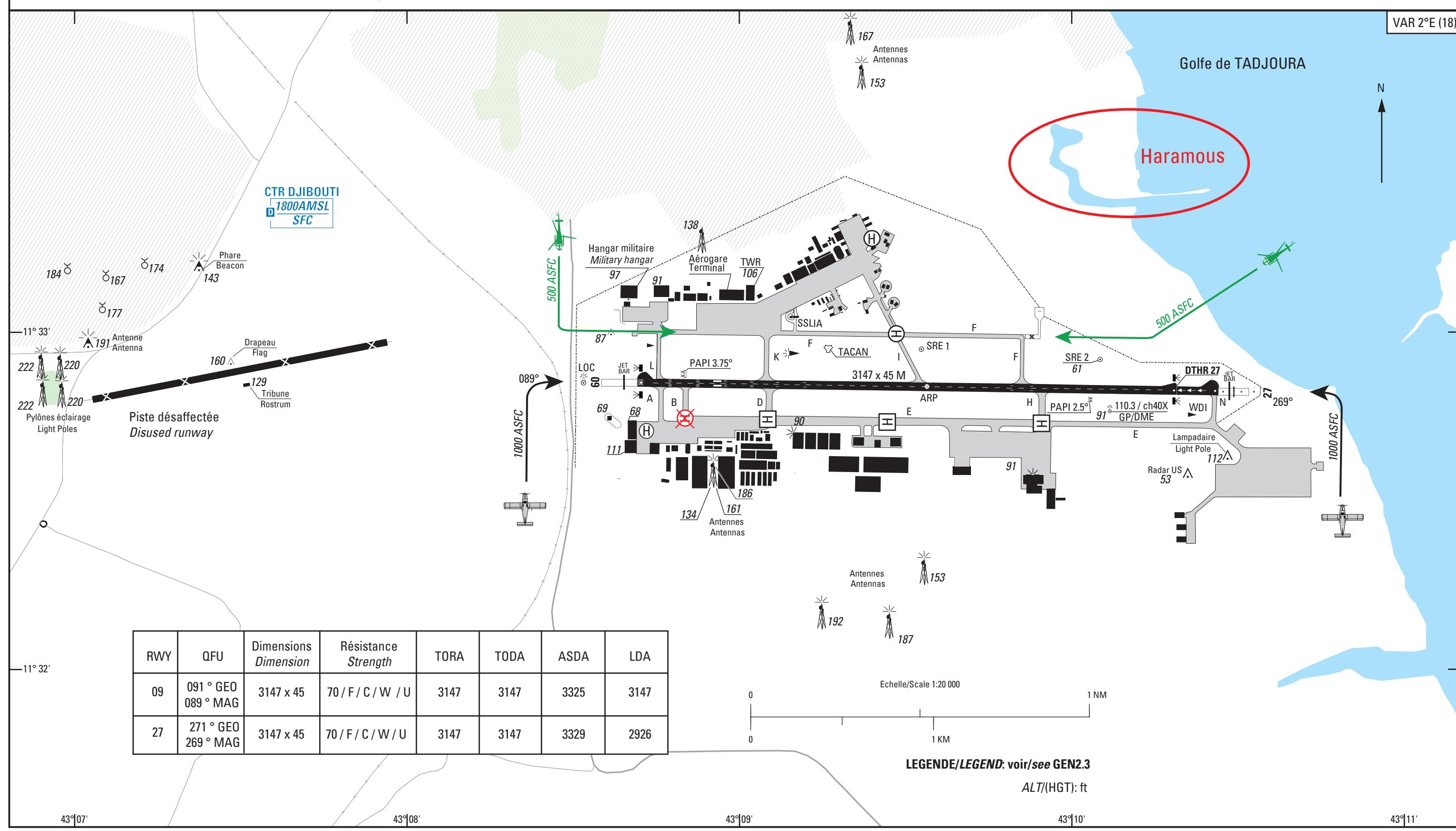
APP: DJIBOUTI Approche / Approach 121.1

ATIS: 126.

TWR: DJIBOUTI Tour / Tower: 122.1

GND: DJIBOUTI Sol / *Ground:* 118.

11°32'50"N 043°09'34"E



CHG: Altitude AD, obstacles.