

REPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**INSTRUCTION RELATIVE A LA FOURNITURE DE
SERVICE D'INFORMATION DE VOL D'AERODROME**

Réf : I – DSA – 7130 – ANS

	Nom (s)	Fonction (s)	Date	Visa
Rédaction	Appolinaire MAVOUNGOU	Chef de Bureau CNS/ATM	07/01/2019	
	Trésor Chelmy BAHONDA	Cadre CNS/ATM		
Vérification	Théodore Bienvenu OTOUNGABEA	Chef de Service Navigation Aérienne	09/01/2019	
	Michel Arcadius MOTOLY	Directeur de la Sécurité Aérienne	11/01/2019	
Validation	Marcellus Boniface BONGHO	Directeur Général Adjoint, Responsable Qualité	14/01/2019	
Approbation	Serge Florent DZOTA	Directeur Général	16/01/2019	

Édition 01 — Janvier 2019

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel



LISTE DE DIFFUSION

N°Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	DIE	Direction des Infrastructures et Equipements	P
03	ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne ne Afrique et à Madagascar	P
04	SNA	Service de la Navigation Aérienne	P/E
05	BCNS/ATM	Bureau Communication Navigation Surveillance/Gestion du Trafic Aérien	P/E
06	CQ	Cellule Qualité	P/E
07	BAD	Bureau Archivage et Documentation	P/E
00	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
N00	—	Inspecteurs de la Navigation Aérienne	P/E

Observations :

P = Version Papier

E = Version Electronique

N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 = Version originale



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° de Révision	Date de Révision
LD	1	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
LPE	2	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
ER	3	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
LR	4	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
TM	5	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
1	6	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
2	6	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
3	6	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
4	7	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
5	8	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
6	9	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
7	10	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
8	11	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
9	11	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
10	12	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
11	12	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
12	12	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
13	13	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
14	14	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
15	14	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
16	14	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
17	14	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018
18	15	01	Janvier 2018	00	Janvier 2018



ENREGISTREMENT DES REVISIONS

N° de Révision	Date d'application	Date d'insertion	Émargement	Remarques



LISTE DES REFERENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Décret n°825 du 31 décembre 2010	SGG	Relatif à la réglementation de la sécurité aérienne		
Décret n°830 du 31 décembre 2010	SGG	Relatif à la réglementation de la navigation aérienne		
Arrêté n°11194 du 05 mai 2015	MTACMM	Relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne		
Circulaire 211	OACI	Relatif au service d'information de vol d'aérodrome		



TABLE DES MATIERES

1.OBJET	6
2.DOMAINE D'APPLICATION	6
3.DEFINITIONS ET ABREVIATIONS	6
3.1.DEFINITIONS	6
3.2.ABREVIATIONS	7
4.GENERALITES	7
5. RENSEIGNEMENTS DE BASE A FOURNIR AUX AERONEFS	8
6.1.INFORMATIONS METEOROLOGIQUES	9
6.2.INFORMATIONS SUR LES CONDITIONS D'AERODROME ET L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS ASSOCIEES	10
6.3.INFORMATIONS SUR L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES AIDES A LA NAVIGATION	10
6.4.INFORMATIONS SUR LES BALLONS LIBRES NON HABITES	10
7.EXIGENCES AFIS EN MATIERE DE COMMUNICATIONS	10
7.1.SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (COMMUNICATIONS AIR-SOL)	10
7.2.SERVICE FIXE AERONAUTIQUE	11
8.DESIGNATION DE L'ESPACE AERIEN	11
9.STATUT DE SERVICE ET PHRASEOLOGIE DE RADIODÉLÉPHONIE	11
10.HEURES DE DISPONIBILITES DU SERVICE AFIS	12
11.BATIMENTS ET EQUIPEMENTS	12
12.QUALIFICATIONS ET FORMATION DU PERSONNEL AFIS	12
13.SIGNAUX VISUELS D'AERODROME	13
14.PLANS DE VOL	13
15.COORDINATION ENTRE UNE UN ORGANISME AFIS ET LE CCR/CIV ASSOCIE	14
16.SERVICE D'ALERTE	14
17.RESPONSABILITÉS ET PROCÉDURES POUR LES PILOTES	14
18.PROMULGATION DE L'INFORMATION	14



1. OBJET

La présente instruction a pour objet de fournir des indications techniques relatives à la fourniture du service d'information de vol d'aérodrome auxquelles doivent se conformer tout fournisseur de service AFIS au niveau des aérodromes non contrôlés.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cette instruction s'applique à tous les fournisseurs de services de la navigation aérienne exerçant en République du Congo au niveau des aérodromes non contrôlés.

3. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

3.1. DEFINITIONS

Centre d'information de vol (CIV) : Organisme chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Centre de contrôle régional (CCR) : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

NOTAM : Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

Portée visuelle de piste (RVR) : Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Région d'information de vol (FIR) : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Service d'alerte : Service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Service d'information de vol : Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.



3.2. ABREVIATIONS

AFIS : service d'information de vol d'aérodrome

ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile

ATS : Services de la circulation aérienne

CCR : Centre de contrôle régional

CIV : Centre d'information de vol

FIR : région d'information de vol

NOTAM : avis aux usagers de l'air

QFE : pression atmosphérique au niveau de l'aérodrome

QNH : pression atmosphérique par rapport au niveau moyen de la mer

4. GENERALITES

1. Le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) est un terme utilisé pour décrire la fourniture des informations utiles pour l'écoulement sûr et efficace de la circulation d'aérodrome.

Le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) est assuré par un organisme AFIS mis en place sur un aérodrome non contrôlé pour assurer le service d'information de vol au bénéfice des aéronefs évoluant dans le circulation d'aérodrome.

2. Pour déterminer si un service de contrôle d'aérodrome ou AFIS doit être assuré dans un aérodrome donné, le fournisseur de services doit définir le type de circulation aérienne à assurer, impliquant, la densité du trafic aérien, les conditions topographiques et météorologiques, ainsi que tout autre facteur qui peut être pertinent pour la sécurité des vols, incluant, la langue à utiliser dans les communications air-sol.

3. Tout aérodrome non contrôlé à partir duquel sera fourni un service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) doit être identifié comme un « **aérodrome AFIS** » afin de les distinguer des aérodromes contrôlés.

4. L'AFIS doit être assuré par un organisme situé dans un aérodrome non identifié comme étant un « **organisme AFIS** ». Un organisme AFIS est chargé d'assurer le service d'information de vol et d'alerte.

5. Un organisme AFIS n'est pas organisme de contrôle de la circulation aérienne. Par conséquent, il est de la responsabilité du pilote qui reçoit ces informations de maintenir sa propre séparation en



conformité avec les dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne.

5. RENSEIGNEMENTS DE BASE A FOURNIR AUX AERONEFS

Les renseignements de base à fournir aux aéronefs par un organisme AFIS doit inclure, au minimum :

1. Les renseignements météorologiques à fournir aux aéronefs à l'arrivée et au départ, incluant les informations sur le SIGMET, si possible. De telles informations, doivent, dans la mesure du possible être identiques à celles fournies à la circulation d'aérodrome par un organisme de contrôle d'aérodrome, exemple :
 - a) direction et vitesse du vent à la surface, et variations significatives ;
 - b) la valeur du QNH, soit sur une base régulière en accordances avec les dispositions locales, soit s'il est exigé par l'aéronef, la valeur du QFE ;
 - c) La température au sol, dans le cas d'un décollage d'un avion d'un moteur à turbine ;
 - d) la visibilité actuelle représentant la direction au décollage et à la montée initiale, ou en approche et surface d'atterrissage, si elle est inférieure à 10km, ou, lorsque l'agent AFIS le dispose, la portée visuelle de piste actuelle pour la piste en service ;
 - e) conditions météorologiques significatives au décollage et dans la zone de montée, ou en approche et surface d'atterrissage. Ceci peut inclure l'occurrence prévue des cumulonimbus ou orages, des turbulences modérées ou sévères, cisaillement de vent, grêle, ...etc.
 - f) Le temps présent, la quantité et la hauteur de base des nuages bas, dans le cas d'un aéronef qui effectue une approche dans les conditions météorologiques aux instruments ;
2. Les informations permettant aux pilotes de choisir la piste la plus appropriée. De telles informations doivent inclure, en plus de la direction et vitesse du vent à la surface, et, sur la demande du pilote la longueur de la piste et la distance entre l'intersection et le bout de piste ;
3. Informations sur les aéronefs, véhicules ou personnes identifiés sur ou proche de l'aire de manœuvre ou des aéronefs opérant dans le voisinage de l'aérodrome, qui peuvent constituer un danger pour l'aéronef considéré ;
4. Informations sur les conditions de l'aérodrome qui sont essentielles à l'exploitation sûre des aéronefs (NOTAM). De telles informations, doivent, dans la mesure du possible être identiques à celles fournies à la circulation d'aérodrome par un organisme de contrôle d'aérodrome, exemple :
 - a) travaux de construction ou de maintenance sur ou immédiatement proches de l'aire de manœuvre ;



- b) surfaces cassées ou rugueuses sur une piste ou une voie de circulation, qu'elles soient marquées ou pas ;
 - c) neige, neige fendue ou glace sur une piste ou une voie de circulation ;
 - d) eaux sur la piste ;
 - e) autres dangers temporaires, incluant les aéronefs garés, ou les oiseaux au sol en en l'air ;
 - f) défaillance ou fonctionnement irrégulier d'une partie ou de la totalité du système d'éclairage de l'aérodrome ;
 - g) toute autre information pertinente.
5. des informations sur les modifications de l'état opérationnel des aides à la navigation visuelles et non-visuelles indispensables à la circulation d'aérodrome ;
6. messages, incluant des autorisations/clairances, reçues d'autres organismes ATS pour retransmission à l'aéronef (exemple : du centre d'information de vol ou centre de contrôle régional associé) ;
7. toute autre information contribuant à la sécurité des vols.

6. EXIGENCES AFIS EN MATIERE D'INFORMATIONS

Les unités AFIS devraient, dans la mesure du possible, recevoir les mêmes informations que celles fournies aux tours de contrôle d'aérodrome.

6.1. INFORMATIONS METEOROLOGIQUES

Les organismes AFIS doivent recevoir des informations à jour sur les conditions météorologiques existantes et prévues nécessaires à l'exercice de leurs fonctions. Les informations doivent être fournies sous une forme telle qu'elles soient facilement utilisées par le personnel AFIS ET au moins à une fréquence qui réponde aux exigences des unités du système AFIS concernées.

Les organismes AFIS doivent recevoir les rapports météorologiques actuels et les prévisions pour l'aérodrome qui les concerne. Les rapports spéciaux et les modifications de prévisions doivent être communiqués aux organismes AFIS dès que cela est nécessaire, et, conformément aux critères établis, sans attendre le prochain rapport de routine ou prévision.

Les organismes AFIS doivent être informés des données de pression actuelles pour le réglage des altimètres de l'aérodrome concerné.

Les organismes AFIS doivent être équipés d'un ou de plusieurs indicateurs de vent de surface. Le ou les indicateurs doivent être en rapport avec le ou les mêmes lieux d'observation et être alimentés par le même anémomètre que le ou les indicateurs correspondants dans la station météorologique, le cas



échéant. Lorsque plusieurs anémomètres sont utilisés, les indicateurs auxquels ils se rapportent doivent être clairement identifiés pour identifier la piste et la section de piste surveillées par chaque anémomètre.

Les organismes AFIS doivent disposer des informations actuelles disponibles sur la portée visuelle de piste déterminée par les instruments ou par un observateur qualifié. Les organismes AFIS aux aérodromes où les valeurs de la portée visuelle de piste sont mesurées à l'aide d'instruments devraient être équipées d'un ou de plusieurs indicateurs permettant de lire la valeur de la portée visuelle de piste. Le ou les indicateurs doivent être en rapport avec le ou les mêmes lieux d'observation et être alimentés par le même appareil de mesure de la portée visuelle de piste que le ou les indicateurs correspondants de la station météorologique, le cas échéant.

6.2. INFORMATIONS SUR LES CONDITIONS D'AERODROME ET L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS ASSOCIEES

Les organismes AFIS doivent être tenus informés des conditions de l'aire de manœuvre, y compris de l'existence de dangers temporaires, et de l'état de fonctionnement de toutes les installations associées de l'aérodrome qui les concerne.

6.3. INFORMATIONS SUR L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES AIDES A LA NAVIGATION

Les organismes AFIS doivent être tenus informées de l'état opérationnel des aides à la navigation, visuelles et non-visuelles indispensables aux procédures de circulation en surface, de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissage dans leur zone de responsabilité.

6.4. INFORMATIONS SUR LES BALLONS LIBRES NON HABITES

Les organismes AFIS doivent être tenues informées des détails des vols de ballons libres non habités, conformément aux dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne.

7. EXIGENCES AFIS EN MATIERE DE COMMUNICATIONS

7.1. SERVICE MOBILE AERONAUTIQUE (COMMUNICATIONS AIR-SOL)

Les installations de communication air-sol doivent permettre la communication bidirectionnelle directe, rapide, continue et sans statique entre un organisme AFIS et des aéronefs équipés de manière appropriée à une distance quelconque dans un rayon de 45 km (25 NM) de l'aérodrome AFIS concerné ou une gamme comme spécifiée dans le plan régional de navigation aérienne.



Lorsque la radiotéléphonie directe est utilisée pour la fourniture de service d'information de vol d'aérodrome, les installations d'enregistrement doivent être prévues sur tous ces canaux de communication air-sol.

Les aéronefs doivent, sauf dispositions contraires du fournisseur de services navigation aérienne, pouvoir communiquer dans les deux sens avec l'organisme AFIS sur les fréquences prescrites.

7.2. SERVICE FIXE AERONAUTIQUE

Un organisme AFIS doit être relié au centre d'information de vol (FIC) ou au centre de contrôle régional (ACC) associé et, le cas échéant, au centre de contrôle d'approche desservant une zone de contrôle terminale adjacente ou sus-jacente ou à la tour de contrôle d'aérodrome située à proximité, avec ce qui suit :

- ❖ services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (ambulance, feu, etc...) ;
- ❖ centre météorologique desservant l'aérodrome ; et
- ❖ station de télécommunication aéronautique desservant l'aérodrome.

Toutes les installations pour la communication vocale directe entre un organisme AFIS et les organismes ATS suscités doivent être équipées d'installations d'enregistrement.

8. DESIGNATION DE L'ESPACE AERIEN

L'AFIS doit être fourni à tous les aéronefs sur l'aire de manœuvre et à tous les aéronefs évoluant à proximité de l'aérodrome. L'espace aérien dans lequel l'AFIS est fourni doit être désigné comme une zone d'information de vol (FIZ) et ses limites latérale et verticale définies. Les dimensions de la zone d'information de vol doivent coïncider avec celles de la zone de trafic d'aérodrome.

9. STATUT DE SERVICE ET PHRASEOLOGIE DE RADIODÉLÉPHONIE

Pour que les pilotes puissent facilement identifier le statut du service qui leur est fourni, l'indicatif d'appel "INFORMATION" suivi du nom de l'aérodrome doit être utilisé dans les communications mobiles aéronautiques pour identifier un organisme assurant le service AFIS, par exemple : **OUESSO INFORMATION**. Cela évitera toute confusion possible avec un organisme assurant un service de contrôle d'aérodrome identifiée par l'indicatif d'appel "TOUR". Si, à un moment quelconque, il est évident que le pilote ne sait pas que le service de contrôle d'aérodrome n'est pas fourni, il doit immédiatement en être informer à l'aide de la phraséologie suivante : **SERVICE DE CONTRÔLE D'AÉRODROME NON FOURNI**.

La phraséologie à utiliser pour transmettre des informations à un aéronef doit, être conforme aux dispositions réglementaires et les procédures pour les services de la navigation aérienne. Le fournisseur de service AFIS doit disposer d'un recueil de phraséologie à jour.



10. HEURES DE DISPONIBILITES DU SERVICE AFIS

Sauf si la disponibilité à temps partiel, c'est-à-dire entre 07h00 et 19h00 UTC, est jugée suffisante pour répondre aux besoins opérationnels, le service AFIS peut être fourni 24 heures sur 24. Si le service de contrôle d'aérodrome est fourni à temps partiel, par ex. pendant les heures de clarté, on peut envisager de fournir un SAID en dehors de ces heures.

11. BATIMENTS ET EQUIPEMENTS

Le service AFIS doit être fourni à partir d'un emplacement garantissant la meilleure vue possible sur l'aérodrome, ses abords et notamment sur l'aire de manœuvre ; par exemple : Une tour de contrôle, ou une salle faisant face à l'aérodrome avec de grandes fenêtres dégagées.

Les équipements d'un organisme AFIS doit, dans la mesure du possible, être similaires à ceux requis pour la tour de contrôle d'un aérodrome à faible densité de trafic.

12. QUALIFICATIONS ET FORMATION DU PERSONNEL AFIS

Le service AFIS doit être fourni par un personnel dûment qualifié, habilité, et autorisé par le fournisseur de services ATS.

L'âge, les connaissances, l'expérience et les compétences requises du personnel AFIS devraient être déterminés par le fournisseur de services ATS. Toutefois, les éléments suivants peuvent être utilisés à titre indicatif :

- a) Age : pas moins de 18 ans ;
- b) Connaissance : Connaissance démontrée de :
 - la langue française et anglaise et la capacité de les parler sans accent ni entrave qui peuvent avoir une incidence défavorable sur radiocommunication ;
 - règles et des procédures de la circulation aérienne relatives aux opérations des aérodromes ;
 - procédures et pratiques relatives au service d'information de vol et au service d'alerte ;
 - termes utilisés dans le service mobile aéronautique, mots et expressions de procédure ;
 - codes de communication et abréviations utilisées ;
 - phraséologies et procédures d'exploitation de radiotéléphonie ;
 - les services généraux de la circulation aérienne et l'organisation de l'espace aérien du Congo ;
 - règles d'aérodrome locales ;
 - caractéristiques du trafic local ;

- aérodrome et points de repère importants;
 - installations locales de navigation aérienne ;
 - procédures de coordination entre l'organisme AFIS et le CCR ou le CIV associé ;
 - données pertinentes concernant les rapports météorologiques et les effets de caractéristiques météorologiques locales significatives ; et
 - procédures locales d'alerte des services d'urgence.
- c) Expérience : satisfaisante
- avoir suivi avec succès d'un cours de formation approuvée ; et
 - avoir été sous la supervision d'un agent AFIS qualifié pendant au moins deux mois.
- d) Compétence : Compétence démontrée en :
- la manipulation et le fonctionnement d'équipements et de commandes typiques d'émission et de réception, y compris les installations auxiliaires, et appareils de radiogoniométrie en cours d'utilisation;
 - l'inspection visuelle et le contrôle opérationnel quotidien du matériel radio utilisé ;
 - la transmission de messages téléphoniques, y compris la technique de microphone correcte, l'énonciation et la qualité de la parole; et
 - la réception de messages téléphoniques et la possibilité de relayer correctement les messages.

13.SIGNAUX VISUELS D'AERODROME

Les signaux visuels au sol énumérés à l'annexe à l'arrêté n°11194 relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne, partie I, appendice A, 4.2 peuvent être affichés par un organisme AFIS, comme spécifié par le fournisseur de services ATS.

14.PLANS DE VOL

Sauf lorsque le fournisseur de services ATS a pris d'autres dispositions, les plans de vol peuvent être soumis ou clôturés par un rapport à l'organisme AFIS de l'aérodrome. Le service fourni par le système AFIS dans ce cas serait comparable au service fourni par un bureau de piste des services de la circulation aérienne.



15. COORDINATION ENTRE UN ORGANISME AFIS ET LE CCR/CIV ASSOCIE

Comme prescrit par le fournisseur de services ATS, les organismes AFIS doivent s'assurer que le CCR/CIV concerné est informé des départs et des arrivées à l'aérodrome AFIS. Sauf indication contraire, les informations à mettre à disposition doivent comprendre l'identification de l'aéronef, l'aérodrome de départ ou de destination, l'heure de décollage ou d'atterrissage, l'heure prévue du transfert de communication et, le cas échéant, la demande d'autorisation en route.

Les CCR/CIV concernés doivent s'assurer que les organismes AFIS sont informés des aéronefs qui se dirigent vers l'aérodrome AFIS. Les informations à fournir doivent comprendre les éléments pertinents du plan de vol actuel, l'heure d'arrivée estimée et le transfert prévu des communications.

16.SERVICE D'ALERTE

Le service d'alerte doit être fourni conformément aux dispositions du chapitre 5 l'annexe à l'arrêté n°11194 relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne, partie II.

17.RESPONSABILITÉS ET PROCÉDURES POUR LES PILOTES

Lorsqu'ils opèrent sur ou à proximité d'un aérodrome où le service AFIS est fourni, les pilotes doivent, sur la base des informations reçues de l'organisme AFIS combinées avec leurs connaissances et observations, décider de la marche à suivre pour assurer la séparation avec d'autres aéronefs, véhicules et obstacles.

Il est essentiel que les pilotes établissent et maintiennent des radiocommunications dans les deux sens avec l'organisme AFIS et qu'ils signalent leurs positions, niveaux et toutes les manœuvres et intentions importantes à l'organisme AFIS, car l'efficacité du service AFIS dépend des informations reçues.

18.PROMULGATION DE L'INFORMATION

Les informations relatives à la disponibilité du service AFIS et aux procédures connexes doivent dans l'AIP de la même manière que dans le cas des aérodromes dotés de services de contrôle de la circulation aérienne. Ces informations doivent comprendre les éléments suivants :

- a. identification de l'aérodrome ;
- b. localisation et identification de l'organisme AFIS ;
- c. heures de services de l'organisme AFIS ;
- d. limites latérales et verticales de la région d'information de vol (FIR) ;



- e. langue (s) utilisée (s) ;
- f. description détaillée des services fournis ;
- g. procédures spéciales à appliquer par les pilotes ;
- h. Toute autre information pertinente.