

Arrêté du 1^{er} septembre 1995
fixant les règles à suivre
lorsque des incidents de la circulation aérienne sont constatés
(JORF du 27 Septembre 1995)

Le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports et le ministre de l'outre-mer,
Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R. 142-2, R. 425-1 et D. 131-7 à D. 131-10,

ARRÊTENT :

Article 1^{er} : Les incidents de la circulation aérienne, qui peuvent donner lieu à l'établissement de deux types de compte rendu, sont définis comme suit :

- a) *Proximité d'aéronefs* ou *Airprox* : situation dans laquelle la distance entre des aéronefs se déplaçant par leurs propres moyens ainsi que leurs positions et vitesses relatives ont été telles que la sécurité des aéronefs en cause peut avoir été compromise en vol ou au sol sur l'aire de manœuvre ;
- b) *Réclamation* : anomalie, litige ou problème ne relevant pas de la procédure *Airprox*.

Art. 2 : Lorsqu'un commandant de bord estime que la sécurité de son aéronef a pu être compromise par la proximité d'un autre aéronef, il rend compte de cet incident, selon les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessous, dans le cadre de la procédure *Proximité d'aéronefs*, dite procédure *Airprox*.

Art. 3 : Dès constatation de l'incident, un message initial *Proximité d'aéronefs*, dit *Message initial Airprox*, est adressé, par voie de communication air-sol, par le commandant de bord à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est alors en contact.

Si la transmission par cette voie n'est pas possible, le commandant de bord ou son représentant doit, dès le premier atterrissage qui suit l'incident, adresser un message initial par téléphone, télécopie ou téléimprimeur à l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans l'espace où a eu lieu l'incident. A défaut, il peut l'adresser à tout autre organisme de la circulation aérienne qui prend immédiatement les mesures nécessaires à son acheminement vers l'organisme susvisé.

Art. 4 : Le commandant de bord ou son représentant doit adresser dans les meilleurs délais, et au plus tard dans un délai de deux semaines, un compte rendu d'incident, conforme au modèle annexé au présent arrêté, au Bureau National Airprox (B.N.A.). L'adresse de cet organisme, identique à celle du Service du Contrôle du Trafic Aérien (S.C.T.A.), est indiquée dans le manuel d'information aéronautique (AIP), partie GEN 1.

Art. 5 : A l'issue de la procédure *Proximité d'aéronefs* dite procédure *Airprox*, le résultat de l'enquête effectuée et, le cas échéant, les mesures correctives qui ont été prises pour assurer au mieux la sécurité des usagers et améliorer le service rendu sont portés directement à la connaissance de la personne ayant déposé le compte rendu, dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de cinq mois à compter de la date de connaissance de l'*Airprox*.

Art. 6 : Lorsqu'un usager des organismes de la circulation aérienne constate un incident ne relevant pas de la procédure *Airprox*, ou lorsqu'un agent d'un organisme de la circulation aérienne relève un incident concernant un usager, il rend compte de cet incident, selon les dispositions des articles 7 et 8 ci-dessous, dans le cadre de la procédure dite *Réclamation*.

Art. 7 : Un message initial *Réclamation* sera transmis immédiatement par voie de communication air-sol, à l'initiative du commandant de bord, à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact. Le compte rendu d'incident est déposé au sol.

Art. 8 : Le compte rendu *Réclamation* déposé par un usager, conforme au modèle annexé au présent arrêté, est indispensable au déclenchement d'une enquête. Il est adressé dans les meilleurs délais, et au plus tard dans un délai de deux semaines à compter de la date de l'incident, au S.C.T.A. et, dans la mesure du possible, à l'organisme de la circulation aérienne concerné. Le S.C.T.A. informe l'organisme concerné dès réception puis, si nécessaire, le lui retransmet.

Le compte rendu *Réclamation* déposé par un agent d'un organisme de la circulation aérienne est, après une première analyse destinée à juger de l'opportunité de la poursuite de la procédure, adressé au commandant de bord concerné si son adresse est connue et, dans tous les cas, à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef. L'utilisateur doit faire parvenir ses commentaires et explications à l'organisme de la circulation aérienne réclamant dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de deux semaines à compter de la date de réception du compte rendu.

Art. 9 : A l'issue de la procédure *Réclamation*, les conclusions et enseignements tirés de l'enquête effectuée sont portés directement à la connaissance de l'utilisateur ayant déposé le compte rendu, dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de cinq mois à compter de la date de dépôt du compte rendu *Réclamation*.

Lorsque la Réclamation a été déposée par un agent d'un organisme de la circulation aérienne, les conclusions et enseignements tirés de l'enquête effectuée sont portés, dans les mêmes délais, à la connaissance de l'agent réclamant et, si nécessaire, de l'utilisateur concerné.

Art. 10 : Les formulaires de compte rendu d'incident de la circulation aérienne, dont un modèle figure en annexe au présent arrêté, sont disponibles auprès de tous les organismes de la circulation aérienne et peuvent être fournis sur demande par le Service de l'Information Aéronautique.

Art. 11 : L'arrêté du 18 juillet 1983 modifié fixant les règles à suivre lorsque des incidents de la circulation aérienne sont constatés est abrogé.

Art. 12 : Le présent arrêté est applicable aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 13 : Le directeur de la navigation aérienne et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 01 septembre 1995

*Le ministre de l'aménagement du territoire,
de l'équipement et des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur général
de l'aviation civile :
Le directeur de la navigation aérienne,
P. JAQUARD*

*Le ministre de l'outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur
des affaires économiques,
sociales et culturelles de l'outre-mer :
Le sous-directeur des affaires économiques,
M.-L. MICOUD*

ANNEXE



N°47-0227

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE
COMPTE RENDU D'INCIDENT DE LA CIRCULATION AÉRIENNE
 (Arrêté du 1er septembre 1995)
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT

**PROXIMITÉ D'AÉRONEFS/AIRPROX**

Lorsqu'un commandant de bord estime que la sécurité de son aéronef a pu être compromise par la proximité d'un autre aéronef, il doit utiliser la procédure dite "AIRPROX" :

- 1) Message initial adressé immédiatement par radio à l'organisme avec lequel il est en contact (il comprend les rubriques ombrées du présent formulaire) ;

Si la transmission en vol est impossible, ce message est à transmettre à ce même organisme dès le premier atterrissage.

- 2) Compte rendu d'incident (formulaire) adressé dans les meilleurs délais, et au plus tard dans un délai de deux semaines au **BNA***.

RÉCLAMATION

Pour tout incident ne relevant pas de la procédure AIRPROX, le commandant de bord doit :

- 1) transmettre immédiatement par radio un message initial qui comporte les rubriques ombrées du présent formulaire (les rubriques C3 et C4 ne seront renseignées que lorsque la réclamation met en cause un autre appareil) ;

- 2) adresser le **compte rendu d'incident (formulaire) -indispensable au déclenchement de l'enquête-** dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de deux semaines au **SCTA*** et, dans la mesure du possible, à l'organisme ATS concerné.

AIRCRAFT PROXIMITY/AIRPROX

When a pilot-in-command considers that the safety of his flight may have been compromised by an aircraft proximity he must use the following "AIRPROX" procedure :

- 1) Initial report transmitted by radio to the ATS unit which he is in contact with (including all shaded items of the present form) ;

If in-flight transmission is not possible, this report must be transmitted to the same ATS unit immediately on first landing.

- 2) Incident report (present form) sent as soon as possible to the **BNA*** within two weeks of the incident.

CLAIM

For all incidents other than an aircraft proximity, pilot-in-command must :

- 1) transmit in flight report including shaded items of the present form (items C3 and C4 only in case another aircraft is concerned) ;

- 2) send the incident report (present form) -necessary to begin the inquiry- to the **SCTA***, and if possible to the ATS unit concerned, within two weeks of the incident.

| A- IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF AIRCRAFT IDENTIFICATION | B- TYPE D'INCIDENT TYPE OF INCIDENT | |
|--|---|--|
| | <input type="checkbox"/> AIRPROX AIRPROX | <input type="checkbox"/> RÉCLAMATION CLAIM |
| C- L'INCIDENT/THE INCIDENT | | |
| 1. Renseignements généraux/General Information | | |
| a) Date et heure (UTC) de l'incident/Date and time (in UTC) of incident _____ | | |
| b) Position/Position _____ | | |
| 2. Aéronef de référence/Own aircraft | | |
| a) Cap et route/Heading and route _____ | | |
| b) Vitesse vraie/True airspeed _____ <input type="checkbox"/> kt <input type="checkbox"/> km/h | | |
| c) Niveau et calage altimétrique/Level and altimeter setting _____ | | |
| d) Aéronef en montée ou en descente/Aircraft climbing or descending | | |
| <input type="checkbox"/> Palier/Level flight | <input type="checkbox"/> Montée/Climbing | <input type="checkbox"/> Descente/Descending |
| e) Angle d'inclinaison/Aircraft bank angle | | |
| <input type="checkbox"/> Ailes horizontales/Wings level | <input type="checkbox"/> Légère inclinaison/Slight bank | <input type="checkbox"/> Inclinaison modérée/Moderate bank |
| <input type="checkbox"/> Inclinaison marquée/Steep bank | <input type="checkbox"/> Position inversée/Inverted | <input type="checkbox"/> Inconnu/Unknown |
| f) Sens de l'inclinaison/Aircraft direction of bank | | |
| <input type="checkbox"/> Gauche/Left | <input type="checkbox"/> Droite/Right | <input type="checkbox"/> Inconnue/Unknown |

* **SCTA** : Service du Contrôle du Trafic Aérien - 9, rue Champagne - 91205 Athis-Mons cédex - FRANCE -
 ☎ : (1) 69.57.71.93 - RSFTA/AFTN : LFFAYAYC - TELEX 204561F - FAX (1) 69.57.73.73

* **BNA** : Bureau National AIRPROX
 adresse : voir SCTA/address : see SCTA

| | | | |
|--|--|---|--|
| g) Obstacles à la visibilité (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)/Restrictions to visibility (select as many as required) | | | |
| <input type="checkbox"/> Soleil éblouissant <i>Sun glare</i> | <input type="checkbox"/> Cadre du pare-brise <i>Windscreen pillar</i> | <input type="checkbox"/> Malpropreté du pare-brise <i>Dirty windscreen</i> | |
| <input type="checkbox"/> Autre structure du poste de pilotage <i>Other cockpit structure</i> | <input type="checkbox"/> Aucun <i>None</i> | | |
| h) Feux d'aéronef utilisés (en indiquer plusieurs s'il y a lieu)/Use of aircraft lighting (select as many as required) | | | |
| <input type="checkbox"/> Feux de navigation <i>Navigation lights</i> | <input type="checkbox"/> Feux à éclats <i>Strobe lights</i> | <input type="checkbox"/> Feux de cabine <i>Cabin lights</i> | |
| <input type="checkbox"/> Feux anticollision rouges <i>Red anti-collision lights</i> | <input type="checkbox"/> Feux d'atterrissage/de circulation au sol <i>Landing/taxi lights</i> | <input type="checkbox"/> Feux d'empennage <i>Logo (tail fin) lights</i> | |
| <input type="checkbox"/> Autres <i>Other</i> | <input type="checkbox"/> Aucun <i>None</i> | | |
| i) Avis d'évitement de trafic délivré par l'ATS/Traffic avoidance advice issued by ATS | | | |
| <input type="checkbox"/> Oui, sur la base de données radar <i>Yes, based on radar</i> | <input type="checkbox"/> Oui, après repérage visuel <i>Yes, based on visual sighting</i> | <input type="checkbox"/> Oui, sur la base d'autres renseignements <i>Yes, based on other information</i> | |
| <input type="checkbox"/> Non <i>No</i> | | | |
| j) Informations sur le trafic délivrées par l'ATS/Traffic information issued by ATS | | | |
| <input type="checkbox"/> Oui, sur la base de données radar <i>Yes, based on radar</i> | <input type="checkbox"/> Oui, après repérage visuel <i>Yes, based on visual sighting</i> | <input type="checkbox"/> Oui, sur la base d'autres renseignements <i>Yes, based on other information</i> | |
| <input type="checkbox"/> Non <i>No</i> | | | |
| k) Système anticollision embarqué - ACAS/Airborne collision avoidance system - ACAS | | | |
| <input type="checkbox"/> Non installé <i>Not carried</i> | <input type="checkbox"/> Installé : _____(Type) <i>Carried (Type)</i> | <input type="checkbox"/> Emission d'un avis de circulation <i>Traffic advisory issued</i> | |
| <input type="checkbox"/> Emission d'un avis de résolution <i>Resolution advisory issued</i> | <input type="checkbox"/> Pas d'avis de circulation ni de résolution <i>Traffic advisory or resolution advisory not issued</i> | | |
| l) Identification radar/Radar identification | | | |
| <input type="checkbox"/> Radar non disponible <i>No radar available</i> | <input type="checkbox"/> Identification radar <i>Radar identification</i> | <input type="checkbox"/> Pas d'identification radar <i>No radar identification</i> | |
| m) Autre aéronef repéré/Other aircraft sighted | | | |
| <input type="checkbox"/> Oui <i>Yes</i> | <input type="checkbox"/> Non <i>No</i> | <input type="checkbox"/> Erreur de repérage <i>Wrong aircraft sighted</i> | |
| n) Manoeuvres d'évitement/Avoiding action taken | | | |
| <input type="checkbox"/> Oui/Yes | <input type="checkbox"/> Non/No | | |
| o) Type de plan de vol/Type of flight plan | | | |
| <input type="checkbox"/> IFR | <input type="checkbox"/> VFR | <input type="checkbox"/> Aucun/None | |
| 3. Autre aéronef/Other aircraft | | | |
| a) Type et indicatif d'appel/immatriculation (si connus) _____ <i>Type and call sign/registration (if known)</i> | | | |
| b) Si les données demandées en a) sont inconnues, indiquer : <i>If a) above not known, describe below :</i> | | | |
| <input type="checkbox"/> Aile haute/High wing | <input type="checkbox"/> Aile moyenne/Mid wing | <input type="checkbox"/> Aile basse/Low wing | |
| <input type="checkbox"/> Giravion/Rotorcraft | | | |
| <input type="checkbox"/> Monomoteur/1 engine | <input type="checkbox"/> Bimoteur/2 engines | <input type="checkbox"/> Trimoteur/3 engines | |
| <input type="checkbox"/> Quadrimoteur/4 engines | <input type="checkbox"/> Plus de 4 moteurs/More than 4 engines | | |
| Marques, couleurs ou autres renseignements/Marking, colour or other available details : _____ _____ | | | |
| c) Montée ou descente/Aircraft climbing or descending | | | |
| <input type="checkbox"/> Vol en palier/Level flight | <input type="checkbox"/> Montée/Climbing | <input type="checkbox"/> Descente/Descending | |
| <input type="checkbox"/> Renseignement inconnu/Unknown | | | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>d) Angle d'inclinaison/<i>Aircraft bank angle</i></p> <p><input type="checkbox"/> Ailes horizontales <i>Wings level</i></p> <p><input type="checkbox"/> Inclinaison marquée <i>Steep bank</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Légère inclinaison <i>Slight bank</i></p> <p><input type="checkbox"/> Position inversée <i>Inverted</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Inclinaison modérée <i>Moderate bank</i></p> <p><input type="checkbox"/> Renseignement inconnu <i>Unknown</i></p> |
| <p>e) Sens de l'inclinaison/<i>Aircraft direction of bank</i></p> <p><input type="checkbox"/> Gauche/<i>Left</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Droite/<i>Right</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Renseignement inconnu/<i>Unknown</i></p> |
| <p>f) Feux allumés/<i>Lights displayed</i></p> <p><input type="checkbox"/> Feux de navigation <i>Navigation lights</i></p> <p><input type="checkbox"/> Feux anticollision rouges <i>Red anti-collision lights</i></p> <p><input type="checkbox"/> Autres <i>Other</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Feux à éclats <i>Strobe lights</i></p> <p><input type="checkbox"/> Feux d'atterrissage/de circulation au sol <i>Landing/taxi lights</i></p> <p><input type="checkbox"/> Aucun <i>None</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Feux de cabine <i>Cabin lights</i></p> <p><input type="checkbox"/> Feux d'empennage <i>Logo (tail fin) lights</i></p> <p><input type="checkbox"/> Renseignement inconnu <i>Unknown</i></p> |
| <p>g) Avis d'évitement de trafic délivré par l'ATS/<i>Traffic avoidance advice issued by ATS</i></p> <p><input type="checkbox"/> Oui, sur la base de données radar <i>Yes, based on radar</i></p> <p><input type="checkbox"/> Non <i>No</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Oui, après repérage visuel <i>Yes, based on visual sighting</i></p> <p><input type="checkbox"/> Inconnu <i>Unknown</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Oui, sur la base d'autres renseignements <i>Yes, based on other information</i></p> |
| <p>h) Informations sur le trafic délivrées par l'ATS/<i>Traffic information issued by ATS</i></p> <p><input type="checkbox"/> Oui, sur la base de données radar <i>Yes, based on radar</i></p> <p><input type="checkbox"/> Non <i>No</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Oui, après repérage visuel <i>Yes, based on visual sighting</i></p> <p><input type="checkbox"/> Inconnu <i>Unknown</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Oui, sur la base d'autres renseignements <i>Yes, based on other information</i></p> |
| <p>i) Manoeuvres d'évitement/<i>Avoiding action taken</i></p> <p><input type="checkbox"/> Oui/<i>Yes</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Non/<i>No</i></p> | <p><input type="checkbox"/> Renseignement inconnu/<i>Unknown</i></p> |
| <p>4. Valeurs estimées des séparations minimales/<i>Distance</i></p> | | |
| <p>a) Séparation horizontale minimale/<i>Closest horizontal distance</i></p> | | |
| <p>b) Séparation verticale minimale/<i>Closest vertical distance</i></p> | | |
| <p>5. Conditions météorologiques de vol/<i>Flight weather conditions</i></p> | | |
| <p>a) <input type="checkbox"/> IMC <input type="checkbox"/> VMC</p> | | |
| <p>b) Au-dessus/au-dessous** des nuages/brouillard/brume sèche ou entre deux couches de nuages** <i>Above/below** clouds/fog/haze or between layers**</i></p> | | |
| <p>c) Distance verticale par rapport aux nuages _____ m/ft** au-dessous _____ m/ft** au-dessus <i>Distance vertically from cloud below above</i></p> | | |
| <p>d) Dans les nuages/la pluie/la neige/la neige et la pluie mêlées/le brouillard/la brume sèche** <i>In cloud/rain/snow/sleet/fog/haze**</i></p> | | |
| <p>e) Soleil de face/soleil dans le dos** <i>Flying into/out** of sun</i></p> | | |
| <p>f) Visibilité en vol _____ m/km** <i>Flight visibility</i></p> | | |
| <p>6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord <i>Any other information considered important by the pilot-in-command</i></p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> | | |

** Rayer les mentions inutiles/*Delete as appropriate*

D- RENSEIGNEMENTS DIVERS/MISCELLANEOUS

1. Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte rendu/Information regarding reporting aircraft

- a) Immatriculation de l'aéronef _____
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 d'autres moyens à _____ (nom de l'organisme ATS) le _____ (date) à _____ (heure UTC)
Reported by radio or other means to (name of ATS unit) the (date) at (time UTC)
- g) Date/heure (UTC)/lieu d'établissement du compte rendu _____
Date/time (in UTC)/place of completion of form

2. Nom, Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu/Name, Function, address and signature of person submitting report

- a) Nom/Name _____
- b) Fonction/Function _____
- c) Adresse/Address _____
- d) Signature/Signature _____
- e) 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 _____ b) Signature _____
Function Signature

CADRE RÉSERVÉ A L'ORGANISME ATS INTÉRESSÉ / SPACE RESERVED FOR ATS UNIT CONCERNED

**E- RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES
SUPPLEMENTARY INFORMATION**

1. Réception du message initial/Receipt of initial report

- a) Message initial reçu par RSFTA/radio/téléphone/autre (préciser)** _____
*Initial report received via AFTN/radio/telephone/other (specify)***
- b) Message initial reçu par _____ (nom de l'organisme ATS)
Initial report received by (name of ATS unit)

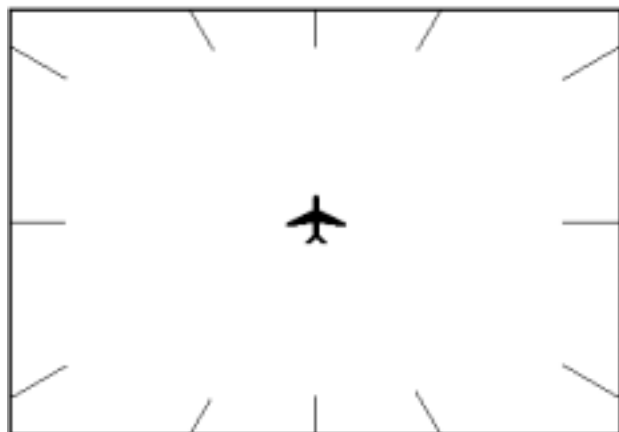
2. Renseignements détaillés sur les mesures ATS/Details of ATS action

Clairance, incident observé (par radar/visuellement, avertissement, résultats de l'enquête locale, etc.)
Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, results of local enquiry, etc).

** Rayer les mentions inutiles/Delete as appropriate

DIAGRAMMES D'AIRPROX

Tracez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que **vous vous trouvez au centre de chaque diagramme**. Précisez la distance lors du premier contact visuel et la distance minimale de passage.



VUE DU DESSUS
VIEW FROM ABOVE

DIAGRAMS OF AIRPROX

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.



VUE DE L'ARRIÈRE
VIEW FROM ASTERN

RENSEIGNEMENTS À INSÉRER

- A Identification de l'aéronef dont émane le compte rendu.
- B Un compte rendu AIRPROX devrait être communiqué immédiatement par radio.
- C1 b) Relèvement et distance par rapport à une aide à la navigation ou en latitude/longitude.
- C2 Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte rendu, cocher les cases appropriées.
- C2 c) Par exemple FL350/1013 hPa ou 2500 ft/QNH 1007 hPa ou 1200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Renseignements relatifs à l'autre aéronef en cause.
- C4 Séparations minimales - préciser les unités de mesure utilisées.
- C6 Joindre des feuillets supplémentaires au besoin. On peut illustrer la position des aéronefs par les diagrammes.
- E2 Fournir des précisions relatives à l'organisme ATS (service assuré, fréquence radiotéléphonique, codes SSR assignés, calage altimétrique, etc.). Utiliser les diagrammes pour indiquer la position de l'aéronef et joindre des feuillets supplémentaires au besoin.

ITEMS

- A Aircraft identification of the aircraft filing the report.
- B An AIRPROX report should be filed immediately by radio.
- C1 b) Position in bearing and distance from a navigational aid or in latitude/longitude.
- C2 Information regarding aircraft filing the report, tick as necessary.
- C2 c) E.g. FL350/1013 hPa or 2500 ft/QNH 1007 hPa or 1200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Information regarding the other aircraft involved.
- C4 Passing distance - state units used.
- C6 Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft's positions.
- E2 Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSR codes assigned and altimeter setting. Use diagrams to show the aircraft's position and attach additional papers as required.

