



MISE EN ŒUVRE DU REGLEMENT (UE) n°923/2012 (SERA)

Différences entre le règlement européen et la réglementation française Choix nationaux de mise en œuvre

Le présent document, à visée pédagogique, liste les différences entre le règlement (UE) n°923/2012 dont les dispositions entrent en vigueur en France le 4 décembre 2014, et la réglementation française applicable à la date du 26 août 2014. Il ne prétend pas à l'exhaustivité. L'attention des usagers est attirée sur le fait que, malgré le soin apporté, la présente version consolidée est un document pouvant comporter des erreurs de transcription et pouvant ne pas être à jour par rapport aux publications du Journal officiel de la République française et du Journal officiel de l'Union européenne.

Abréviations utilisées dans le présent document :

RDA : annexe 1 à l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

SCA : annexe 2 à l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

RCA3 : annexe à l'arrêté du 6 juillet 1992 modifié relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale.

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
Régime VFR		
<u>Visibilité</u> en vol requise au ou au-dessous du plus haut des niveaux (3000ft AMSL, 1000ft ASFC) en espace aérien non contrôlé – <u>sauf hélicoptères</u>		
<p>RDA § 3.9</p> <p>La plus élevée des 2 valeurs :</p> <p>1500m, distance parcourue en 30s de vol</p>	<p>SERA.5001</p> <p>5000 m, et si l'autorité compétente le prescrit, 1 500 m sous conditions :</p> <p>1) vitesse de 140 kt IAS, ou moins, pour laisser la possibilité de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou</p> <p>2) dans des circonstances où la probabilité de rencontrer d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude.</p>	<p>En France, la possibilité de réduction de la visibilité requise sera établie.</p> <p>La valeur de 140 nœuds utilisable lorsque la visibilité est supérieure ou égale à 1 500 m doit être considérée comme un maximum et ne devrait pas être utilisée en toutes circonstances. Des éléments tels que les conditions locales, le nombre et l'expérience des pilotes à bord devraient être pris en compte. Il est généralement considéré que le maintien d'une visibilité au moins équivalente à la distance parcourue en trente secondes de vol permet à un pilote d'assurer la prévention des collisions.</p> <p>Les circonstances dans lesquelles « la probabilité de rencontrer d'autres aéronefs serait normalement faible » ne sont pas définies par le règlement européen. Le 2) sera appliqué comme suit :</p> <p><i>« Les aéronefs qui pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne permettent pas le maintien d'une vitesse indiquée inférieure à 140 nœuds peuvent, sous réserve d'évoluer, à une distance de 15 km au moins des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des aérodromes réservés à l'usage des administrations</i></p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
		<i>et de l'Etat, sauf pour les besoins des arrivées et des départs, être exploités avec une visibilité en vol équivalente à la distance qu'ils parcourent en 30 secondes de vol. »</i>
<u>Visibilité</u> en vol requise au ou au-dessous du plus haut des niveaux (3000ft AMSL, 1000ft ASFC) en espace aérien non contrôlé - <u>hélicoptères</u>		
<p>RDA § 3.9</p> <p>La plus élevée des 2 valeurs</p> <p>800m, distance parcourue en 30s de vol</p>	<p>SERA.5001</p> <p>- Les HÉLICOPTÈRES peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1 500 m mais supérieure à 800 m s'ils volent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision.</p>	<p>- Le règlement européen ne définit pas la vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision. En France, on traduit cette disposition de la manière suivante :</p> <p>Visibilité hélicoptères en espace aérien non contrôlé sous la surface définie par le plus haut des deux niveaux {3 000 ft AMSL, 1 000 ft ASFC} :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 000 m, à $V_i > 140$ kt, - 1 500 m, si $50 \text{ kt} < V_i \leq 140$ kt, - 800 m, à $V_i \leq 50$ kt. <p>Ces valeurs de vitesse, à adopter en fonction de la visibilité, doivent être considérées comme des maximums et ne devraient pas être utilisées en toutes circonstances. Des éléments tels que les conditions locales, le nombre et l'expérience des pilotes à bord devraient être pris en compte. Dans des conditions nominales, il est généralement considéré que le maintien d'une visibilité au moins équivalente à la distance parcourue en trente secondes de vol permet à un pilote d'assurer la prévention des collisions.</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
	<p>- Les visibilité en vol inférieures à 800 m peuvent être autorisées dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies.</p>	<p>- Cette autorisation pour les vols particuliers sera établie, si nécessaire et dans des circonstances exceptionnelles, par application de l'article 4 du règlement n°923/2012 (voir ligne « Article 4 »).</p>
Hauteurs minimales de vol (jour)		
<p>RDA § 4.6 (complété par l'arrêté du 17 octobre 1957)</p> <p>Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation de l'autorité compétente, aucun vol VFR n'est effectué :</p> <p>- 1 000 ft au-dessus des agglomérations ou rassemblements de personnes au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef.</p> <p>- l'arrêté du 17 octobre 1957 relatif au survol des</p>	<p>SERA.5005 (f)</p> <p>Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou <u>sauf autorisation de l'autorité compétente</u>, aucun vol VFR n'est effectué :</p> <p>AMC1 SERA.5005(f) Visual flight rules VFR HAUTEURS MINIMALES – AUTORISATION DE L'AUTORITE COMPETENTE</p> <p>Les autorités compétentes devraient préciser les conditions dans lesquelles une autorisation peut être accordée, y compris les hauteurs minimales au-dessus du sol, de l'eau ou de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 150 m (500 ft) pour les ballons, les planeurs effectuant des vols de pente ou les entraînements aux atterrissages forcés.</p> <p>- au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef.</p> <p>GMI SERA.3105 Hauteurs minimales</p>	<p>Le règlement européen permet, comme la réglementation française actuelle, d'autoriser certaines activités sous les hauteurs minimales définies dans le règlement. L'AMC1 SERA.5005 (f) ci-contre détaille les modalités de délivrance de cette autorisation.</p> <p>Les hauteurs minimales de survol des agglomérations</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux fixe des hauteurs minimales à respecter, qui sont rappelées sur les cartes IGN/OACI au 1/500 000.</p> <p>- ailleurs, 500 ft au-dessus du sol ou de l'eau, et 150 m de distance de tout obstacle, personne, véhicule, navire.</p>	<p>ETABLISSEMENT PAR L'AUTORITE COMPETENTE DE HAUTEURS MINIMALES SUPERIEURES A CELLES PRESCRITES PAR LE REGLEMENT.</p> <p>Lorsque l'autorité compétente juge trop basses les hauteurs minimales prescrites en SERA.5005 ou en SERA.5015, elle peut créer des structures appropriées, telles que des espaces aériens contrôlés, réglementés ou interdits et définir des conditions spécifiques par arrangements nationaux.</p> <p>- ailleurs qu'aux endroits spécifiés au point ci-dessus, 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef.</p>	<p>resteront inchangées (l'arrêté du 17 octobre 1957 ne sera pas modifié), comme le permet le règlement européen (voir GM1 SERA.3105 ci-contre).</p> <p>Comme le règlement français actuel, le règlement européen fixe une hauteur minimale de 500 ft en campagne. Cependant, il assortit cette condition d'un critère s'appliquant à l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 500 ft autour de l'aéronef, alors que le règlement français fixait une distance minimale à tout obstacle, personne, véhicule, navire (sphère d'interdiction versus cylindre d'interdiction).</p>
Conditions pour le VFR spécial (1) – jour		
<p>RDA § 4.2.3 VFR spécial</p> <p>Visibilité supérieure à la plus élevées des deux valeurs :</p> <p>1500 m, distance parcourue en 30s de vol</p> <p>Et, pour les hélicoptères :</p> <p>800 m, distance parcourue en 30s de vol</p>	<p>SERA.5010 Vols VFR spéciaux en zones de contrôle</p> <p>Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés à l'intérieur d'une zone de contrôle, sous réserve d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne (clairance ATC). À <u>l'exception des autorisations</u> délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherches et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies, les conditions supplémentaires suivantes sont applicables :</p>	<p>L'autorisation pour les vols particuliers sera établie, si nécessaire, par application de l'article 4 du règlement n°923/2012 (voir ligne « Article 4 »).</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>Ou, telle que définie dans l'ATLAS VAC.</p>	<p>- par le pilote :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) hors des nuages et en vue du sol ; 2) la visibilité en vol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m ; 3) vitesse de 140 kts IAS, ou moins, pour permettre de voir tout autre aéronef et tout obstacle à temps pour éviter une collision ; et <p>- par le contrôle de la circulation aérienne :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) de jour uniquement, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente ; 2) la visibilité au sol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m ; 3) le plafond n'est pas inférieur à 180 m (600 ft). <p>AMC1 SERA.5010(a)(3) VFR Spécial en CTR LIMITE DE VITESSE A APPLIQUER PAR LES PILOTES DES HELICOPTERES</p> <p>La vitesse de 140 kt ne doit pas être utilisée par des hélicoptères opérant avec une visibilité inférieure à 1 500 m. Dans ce cas, une vitesse inférieure adaptée aux conditions réelles doit être appliquée par le pilote.</p> <p>GM1 SERA.5010 (a)(3) VFR Spécial en zones de contrôle LIMITE DE VITESSE A APPLIQUER PAR LES PILOTES DES HELICOPTERES</p> <p>La vitesse de 140 kt est considérée comme une vitesse maximale absolue acceptable afin de maintenir un niveau de sécurité acceptable lorsque la visibilité est de 1 500 m ou plus. Des vitesses inférieures devraient être appliquées en fonction d'éléments tels que les conditions locales, le nombre et l'expérience de pilotes à bord, suivant les indications données</p>	<p>Note : la rédaction de SERA.5010 interdit un transit en VFR spécial (voire VFR) dans une CTR lorsque les conditions sur l'aérodrome sont insuffisantes, quand bien même les conditions dans une autre partie de la CTR, satisfaisant SERA.5010 a) devraient permettre un tel transit. Ce point en est cours de discussion avec nos partenaires européens.</p> <p>Il faut bien noter que la vitesse de 140 kt est considérée comme un maximum absolu et que la vitesse adoptée devrait tenir compte des conditions particulières du vol, conformément à l'AMC publié par l'AESA.</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation								
	<p>dans tableau ci-dessous :</p> <table border="1" data-bbox="781 300 1386 507"> <thead> <tr> <th data-bbox="781 300 1084 347">Visibilité (m)</th> <th data-bbox="1090 300 1386 347">Vitesse conseillée (kt)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="781 352 1084 400">800</td> <td data-bbox="1090 352 1386 400">50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="781 405 1084 453">1 500</td> <td data-bbox="1090 405 1386 453">100</td> </tr> <tr> <td data-bbox="781 458 1084 505">2 000</td> <td data-bbox="1090 458 1386 505">120</td> </tr> </tbody> </table>	Visibilité (m)	Vitesse conseillée (kt)	800	50	1 500	100	2 000	120	
Visibilité (m)	Vitesse conseillée (kt)									
800	50									
1 500	100									
2 000	120									
Conditions pour le VFR spécial (2) - nuit										
<p>Arrêté du 1er juillet 1983 portant réglementation du vol VFR de nuit pour les hélicoptères</p> <p>Visibilité : 4 000 m Plafond : 1 000 ft</p> <p>Nota bene : cet arrêté doit être abrogé avec la mise en œuvre de SERA.</p>	<p>SERA.5010 Vols VFR spéciaux en zones de contrôle</p> <p>Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés à l'intérieur d'une zone de contrôle, sous réserve d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne (clairance ATC). À <u>l'exception des autorisations</u> délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherches et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies, les conditions supplémentaires suivantes sont applicables :</p> <p>- par le pilote :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) hors des nuages et en vue du sol ; 2) la visibilité en vol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m ; 3) vitesse de 140 kts IAS, ou moins, pour permettre de voir tout autre aéronef et tout obstacle à temps pour éviter une collision; et <p>- par le contrôle de la circulation aérienne :</p>	<p>Le règlement SERA n'exclut pas que l'autorité compétente autorise la pratique du VFR spécial de nuit. Aujourd'hui, cette possibilité existe pour le <u>VFR de nuit hélicoptères</u> (arrêté du 1^{er} juillet 1983 portant réglementation du vol VFR de nuit pour les hélicoptères, qui va être abrogé avec la mise en œuvre de SERA).</p> <p>Le vol VFR spécial de nuit ne sera pas autorisé de façon générale en France, mais pourra l'être pour couvrir des besoins spécifiques, dans des conditions particulières, après autorisation de l'autorité compétente.</p> <p>Pour mémoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimas définis pour le VFR de nuit hélicoptères par SERA en espace aérien contrôlé : visibilité 5 000 m, plafond 1 500 ft, - le règlement (UE) n°965/2012 requiert des 								

Réglementation française actuelle**Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)****Observations/Modalités d'implémentation**

- 1) de jour uniquement, **sauf autorisation contraire de l'autorité compétente** ;
- 2) la visibilité **au sol** n'est pas inférieure à **1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m** ;
- 3) le **plafond** n'est pas inférieur à **180 m (600 ft)**.

AMC1 SERA.5010 (a)(3) VFR Spécial en zones de contrôle**LIMITE DE VITESSE A APPLIQUER PAR LES PILOTES DES HELICOPTERES**

La vitesse de 140 kt ne doit pas être utilisée par des hélicoptères opérant à une visibilité inférieure à 1 500 m. Dans ce cas, une vitesse inférieure adaptée aux conditions réelles doit être appliquée par le pilote.

GM1 SERA.5010 (a)(3) VFR Spécial en zones de contrôle**LIMITE DE VITESSE A APPLIQUER PAR LES PILOTES DES HELICOPTERES**

La vitesse de 140 kt est considérée comme une vitesse maximale absolue acceptable afin de maintenir un niveau de sécurité acceptable lorsque la visibilité est de 1 500 m ou plus. Des vitesses inférieures devraient être appliquées en fonction d'éléments tels que les conditions locales, le nombre et l'expérience de pilotes à bord, suivant les indications données dans tableau ci-dessous :

Visibilité (m)	Vitesse conseillée (kt)
800	50
1 500	100
2 000	120

exploitants d'hélicoptères qui détiennent un agrément de service médical d'urgence par hélicoptère l'application des minimas suivants, la nuit :

- 2 pilotes :
 - Visi 2 500 m avec HBN 1 200 ft
- 1 pilote :
 - Visi 3 000 m avec HBN 1 200 ft

- l'article 4 du règlement européen permet à certaines activités d'intérêt public d'obtenir des dérogations.

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
Conditions pour le VFR spécial (3)		
<p>RDA § 4.2.2</p> <p>Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.</p>	<p>SERA</p> <p>Néant</p>	
VFR de nuit en avion		
Définitions		
<p>RDA – Appendice 5 <u>Définitions</u></p> <p>Vol local : Vol effectué :</p> <p>a) à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle donnée (CTR) et éventuellement dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA jointive et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; ou</p> <p>b) en l'absence de zone de contrôle</p> <p>- dans une zone réglementée créée dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou</p>	<p>SERA</p> <p>Néant</p>	<p>Le règlement européen ne définit pas le vol local de nuit et le vol de voyage.</p> <p>Les définitions existant actuellement dans la réglementation française, dans le contexte spécifique du vol VFR de nuit, sont utilisées comme critère pour la détermination :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des conditions météorologiques requises pour exécuter le vol, - des exigences relatives au dépôt d'un plan de vol, - des exigences relatives aux radiocommunications.

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>- à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aérodrome.</p> <p>Vol de voyage : vol autre qu'un vol local. Dans le cadre de cet appendice, à l'arrivée dans une CTR, une zone réglementée ou à moins de 6,5 Nm de l'aérodrome, un vol de voyage est considéré comme un vol local.</p>		<p>Les dispositions nationales sur ces aspects étant remplacées par celles du règlement européen, ces définitions ne sont pas conservées dans le contexte VFR de nuit avion, car elles n'ont plus d'utilité.</p> <p>Cependant, dans le contexte du paragraphe SERA.5005 c) 1), un vol sera considéré comme évoluant aux abords d'un aérodrome s'il est effectué :</p> <p>i) à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle donnée (CTR) et éventuellement dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA jointive et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; ou</p> <p>ii) en l'absence de zone de contrôle</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans une zone réglementée créée dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou - à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aérodrome.
VFR de nuit en avion : plan de vol		
<p>RDA – Appendice 5</p> <p>Dépôt d'un plan de vol requis, sauf</p> <p>a) vols locaux ;</p> <p>b) vols entre deux aérodromes* sous réserve que</p>	<p>SERA.5005 c)</p> <p>Plan de vol requis, sauf pour les vols restant aux abords d'un aérodrome.</p> <p>SERA.4001 Dépôt du plan de vol</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>le vol au-delà des limites du vol local au départ ou à l'arrivée, soit effectué à l'intérieur d'espaces aériens gérés par le même organisme de contrôle d'approche en activité, y compris les organismes secteurs d'information de vol (SIV/APP) ;</p> <p>c) vols entrepris de jour qui, pour des raisons imprévues, se terminent de nuit, si une liaison radiotéléphonique est établie de jour avec l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de destination ou de dégagement.</p> <p>* L'aérodrome de départ peut être aussi l'aérodrome de destination</p>	<p>a) Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes des services de la circulation aérienne sont communiqués sous forme d'un plan de vol.</p> <p><u>L'expression «plan de vol» est utilisée pour désigner</u> aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol pour l'ensemble de la route prévue, ou <u>des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit, entre autres, d'obtenir une clairance concernant une brève partie d'un vol</u>, par exemple la traversée d'une voie aérienne, le décollage ou l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé.</p>	<p>Il est proposé en s'appuyant sur les éléments soulignés ci-contre, de compléter nationalement les dispositions du règlement européen :</p> <p><i>« En application de SERA.4001 a), un vol VFR de nuit est dispensé de déposer un plan de vol avant le départ lorsque le vol ne concerne qu'un seul organisme d'approche ou un seul organisme secteur d'information de vol (APP ou SIV/APP) de la circulation aérienne dans sa phase de croisière et qu'il établit une liaison radiotéléphonique bilatérale avec cet organisme ; les éléments de vol sont alors transmis dès que possible conformément à SERA 4001 c). »</i></p>
VFR de nuit en avion : radiocommunications		
<p>RDA – Appendice 5</p> <p>En espace aérien contrôlé (classe B à E), établissement de communications bilatérales requis.</p> <p>Vol local : veille radiotéléphonique</p>	<p>SERA.5005 c)</p> <p>Etablissement de communications bilatérales requis, sur le canal de communication ATS approprié, s'il est disponible (quelle que soit la classe et le type d'espace considérés).</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
VFR de nuit en avion : services de circulation aérienne fournis		
<p>RDA – Appendice 5</p> <p>En espace de classe D et E :</p> <ul style="list-style-type: none"> - autorisation ATC requise - séparation assurée entre IFR et VFR de nuit - information de trafic fournie aux VFR de nuit sur les autres VFR de nuit. 	<p>SERA.6001</p> <p>Le service est fourni conformément aux classes d'espace OACI.</p> <p>En espace de classe D et E, les IFR et les VFR de nuit reçoivent des informations de trafic (en E, « information de trafic autant que possible entre vols IFR et vols VFR »).</p>	<p>Le service reçu sera conforme à celui requis en application des classes d'espaces OACI. En particulier, il n'y aura plus de séparation assurée par l'ATC entre IFR et VFR de nuit.</p>
Conditions météorologiques pour le VFR de nuit (aéronefs autres que les hélicoptères)		
<p>RDA – Appendice 5</p> <p><u>Vol de voyage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Vue du sol/eau requise - Hauteur de base des nuages 1500 ft au-dessus du niveau de croisière prévu - Visibilité : 8 000 m (5 000 m en phase d'arrivée si la visibilité est transmise par un STAP ou un organisme ATS) - pas de prévision de précipitation ou d'orage <p><u>Vol local</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Vue du sol/eau requise - Hauteur de base des nuages 1500 ft 	<p>SERA.5005 c)</p> <p><u>Tous vols</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Vue du sol requise uniquement sous (3 000 ft AMSL, 1 000 ft ASFC) - Plafond supérieur ou égal à 1500 ft - Distance par rapport aux nuages : 1 500 m (horizontalement) et 1 000 ft (verticalement) - Visibilité : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 8 000 m au-dessus de FL100/10 000 ft, ▪ 5 000 m au-dessous de FL100/10 000 ft. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alors que la réglementation française actuelle impose des conditions relatives à la hauteur de base des nuages par rapport au niveau de croisière prévu (mettant donc en jeu des prévisions météorologiques), le règlement européen fixe des conditions de distance par rapport aux nuages qui doivent être respectées «en temps réel», ce qui peut sembler peu réaliste (difficulté d'évaluer la distance d'un nuage, la nuit). <p>Afin de garantir le respect des distances requises par le règlement européen, la DGAC recommande</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>- Visibilité 5 000 m</p>	<p>- Pour les reliefs montagneux, des minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages supérieurs peuvent être prescrits par l'autorité compétente.</p>	<p>L'utilisation du critère « hauteur de base des nuages 1 500 ft au-dessus du niveau de croisière prévu ».</p> <p>- L'autorité compétente a la possibilité de prescrire des minimums supérieurs en région montagneuse (Actuellement, en France, sont considérées comme régions montagneuses les régions où le relief s'élève à plus de 5 000 ft).</p>
VFR de nuit avions : hauteurs minimales en croisière		
<p>RDA – Appendice 5</p> <p><u>Vol de voyage</u>, sauf dérogation :</p> <p>- 2 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef dans les régions où le relief s'élève à une altitude de plus de 1 500 mètres (5 000 pieds).</p> <p>- 1 500 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef,</p> <p><u>Vol local</u> :</p>	<p>SERA.5005 c)</p> <p>Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation expresse de l'autorité compétente, un vol VFR de nuit est effectué à un niveau <u>qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'État</u> dont le territoire est survolé ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie: Tous vols, sauf autorisation expresse :</p> <p>- 2 000 ft au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef, dans les régions accidentées ou montagneuses.</p> <p>- 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef,</p>	<p>SERA autorise l'autorité compétente à fixer une altitude minimale de vol en VFR de nuit. La règle applicable en France devient :</p> <p>« un vol VFR de nuit est effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à :</p> <p><i>i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui est à 600 m (2 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;</i></p> <p><i>ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au point i), à un niveau qui est à 450 m (1 500 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef. »</i></p> <p>Ce choix de mise en œuvre se justifie par la présence fréquente, la nuit, de vols militaires dans la couche</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>- 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef, sauf consignes locales particulières.</p>		<p>1 000 ft/1 500 ft ASFC.</p> <p>SERA permet aux autorités nationales de délivrer des dérogations si nécessaire («sauf autorisation expresse »).</p>
VFR de nuit avions : itinéraires obligatoires		
<p>RDA – Appendice 5</p> <p>Dans certaines régions, des itinéraires VFR de nuit dont le suivi est obligatoire sont publiés par la voie de l'information aéronautique. Un vol VFR de nuit contrôlé* ou évoluant en zone réglementée peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle ou de l'organisme gestionnaire de la zone.</p> <p>* Lorsqu'ils évoluent en espace aérien de classe E, les vols VFR de nuit sont contrôlés.</p>	<p>SERA</p> <p>Néant</p>	<p>Afin d'assurer sa cohérence avec le règlement européen, la règle applicable en France est modifiée comme suit :</p> <p><i>« Des itinéraires VFR de nuit dont le suivi est obligatoire peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé ou évoluant en zone réglementée peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle ou de l'organisme gestionnaire de la zone.</i></p> <p><i>Des itinéraires VFR de nuit dont le suivi est recommandé peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe G ou E.</i></p> <p><i>Des itinéraires VFR de nuit dont le suivi est obligatoire peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe G ou E, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relatives aux hauteurs minimales de survol. »</i></p>
VFR de nuit en hélicoptère		

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>Les conditions actuelles pour le VFR de nuit hélicoptères sont décrites dans l'arrêté 1er juillet et la circulaire associée. Cet arrêté sera abrogé lors de la mise en œuvre du règlement européen.</p>	<p>Le règlement européen distingue très peu le vol VFR de nuit avion du vol VFR de nuit hélicoptère. Cependant, l'article 4 et la disposition SERA.5005 c) 4) permet des dérogations dans le cas de vols d'intérêt général.</p>	
Conditions météorologiques pour le VFR de nuit en hélicoptère		
<p>Arrêté du 1 juillet 1983 portant réglementation du vol VFR de nuit pour les hélicoptères</p> <p>- plafond : en espace aérien contrôlé et zones réglementées : 1 500 ft (1 000 ft en VFR spécial), hors de ces espaces : 1 500 ft</p> <p>- visibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 8 000 m en espace aérien contrôlé et zones réglementées (4 000 m en VFR spécial) ▪ 4 000 m hors de ces espaces <p>Dérogations possibles pour des opérations déterminées.</p>	<p>SERA.5005 c)</p> <p>- vue du sol requise sous (3 000 ft AMSL, 1 000 ft ASFC)</p> <p>- plafond pas inférieur à 1 500 ft,</p> <p>- distance par rapport aux nuages : 1 500 m (Ht) et 1 000 ft (Vt)</p> <p>- visibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 8 000 m au-dessus de FL100/10 000 ft, ▪ 5 000 m au-dessous de FL100/10 000 ft, ▪ 3 000 m, sous la surface définie par le plus haut des deux niveaux (3 000 ft AMSL, 1 000 ft ASFC) en espace de classe F et G, si le pilote peut maintenir la vue de la surface et que l'appareil vole à une <u>vitesse permettant de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision.</u> 	<p>- Les conditions météorologiques définies par le règlement européen pour le vol VFR de nuit en hélicoptère sont les mêmes que celles définies pour le vol VFR de nuit avion, sauf en ce qui concerne la visibilité sous la surface (3 000 ft AMSL, 1000 ft ASFC).</p> <p>- Le règlement européen ne définit pas la vitesse (de nuit, pour les hélicoptères) qui « permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision ». Cette vitesse est laissée à l'appréciation du pilote.</p> <p>Il faut cependant noter que le texte proposé par l'EASA lors de la consultation NPA 2014-05 supprime</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
	<p>Pour les reliefs montagneux, des minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages supérieurs peuvent être prescrits par l'autorité compétente.</p>	<p>cette possibilité de réduction de la visibilité. L'EASA explique que l'existence de l'article 4 rend inutile cette disposition.</p> <p>- L'autorité compétente a la possibilité de prescrire des minimums supérieurs en région montagneuse.</p> <p>Note : SERA.5005 c) 4) précise : « <i>Des minimums de plafond, de visibilité et de distance par rapport aux nuages inférieurs à ceux spécifiés au point 3) peuvent être autorisés pour les hélicoptères dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherches et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies</i> ».</p>
VFR de nuit en hélicoptère : hauteurs minimales en croisière		
<p>Arrêté du 1 juillet 1983</p> <p>- 1 000 ft (300 m) au dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à une minute de vol</p>	<p>SERA.5005 c)</p> <p>Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation expresse de l'autorité compétente, un vol VFR de nuit est effectué à un niveau <u>qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'État</u> dont le territoire est survolé ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie :</p> <p>- 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef,</p> <p>- 2 000 ft au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé</p>	<p>Les dispositions par défaut du règlement européen sont plus exigeantes que la réglementation française actuelle (rayon 8 km vs. 1 mn de vol, 2 000 ft vs. 1 000 ft dans les régions montagneuses). SERA autorise cependant l'autorité compétente à fixer une altitude minimale de vol en VFR de nuit.</p> <p>En France, le niveau minimal pour le vol VFR de nuit en hélicoptère effectué hors itinéraire publié est donc fixé à 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à une minute de vol</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
	dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef, dans les régions accidentées ou montagneuses.	autour de la position estimée de l'aéronef.
VFR de nuit en hélicoptère : plan de vol		
<p>Arrêté du 1 juillet 1983</p> <p>Règles identiques à celles concernant le VFR de jour.</p>	<p>SERA.5005 c)</p> <p>Plan de vol requis, sauf pour les vols aux abords des aérodromes.</p>	<p>Comme pour le VFR de nuit avion, les dispositions du règlement européen sont complétées nationalement comme suis :</p> <p><i>« En application de SERA.4001 a), un vol VFR de nuit est dispensé de déposer un plan de vol avant le départ lorsque le vol ne concerne qu'un seul organisme d'approche ou un seul organisme secteur d'information de vol (APP ou SIV/APP) de la circulation aérienne dans sa phase de croisière et qu'il établit une liaison radiotéléphonique bilatérale avec cet organisme ; les éléments de vol sont alors transmis dès que possible conformément à SERA 4001 c). »</i></p>
VFR de nuit en hélicoptère : radiocommunications		
<p>Arrêté du 1 juillet 1983</p> <p>Les hélicoptères en vol VFR de nuit sont tenus de garder un contact radiotéléphonique avec l'organisme compétent de circulation aérienne à l'intérieur des espaces contrôlés, des zones</p>	<p>SERA.5005 c)</p> <p>Etablissement de communications bilatérales requis sur le canal de communication ATS approprié, s'il est disponible (quelle que soit la classe et le type d'espace considérés).</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>réglementées ainsi que dans certains volumes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique officielle.</p>		
VFR de nuit en ballon		
VFR de nuit en ballon : conditions météorologiques		
<p>RDA – Appendice 5</p> <p><u>Vol local :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - vue du sol ou de l'eau - hauteur de la base des nuages : 1 500 ft au-dessus du niveau maximal prévu, ou hauteur de la base supérieure à 1 500 ft si le décollage a lieu à partir d'un aérodrome. - visibilité 8 000 m <p><u>Vol de voyage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - vue du sol ou de l'eau - hauteur de la base des nuages : 1 500 ft au-dessus du niveau maximal prévu - visibilité 8 000 m 	<p>SERA.5005 c)</p> <p><u>Tous vols</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - vue du sol requise uniquement sous (3000ft AMSL, 1000ft ASFC) - plafond pas inférieur à 1 500 ft, - distance par rapport aux nuages : 1 500 m (horizontalement) et 1 000 ft (verticalement) - visibilité : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 8 000 m au-dessus de FL100/10 000 ft, ▪ 5 000 m au dessous de FL100/10 000 ft. 	<p>Les conditions décrites dans le règlement européen sont nettement plus permissives que celles décrites aujourd'hui dans la réglementation française.</p>
VFR de nuit en ballon : hauteurs minimales		
RDA – Appendice 5	SERA.5005 c)	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p><u>Hauteurs minimales en croisière</u></p> <p><u>Vols de voyage</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 500 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à 10 mn de vol, - 2 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à 10 mn de vol, dans les régions montagneuses (altitude du relief supérieure à 1 500 m). <p><u>Vols locaux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à 10 mn de vol. 	<p><u>Hauteurs minimales en croisière</u></p> <p><u>Tous vols</u></p> <p>Sauf autorisation expresse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef, - 2 000 ft au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef; régions accidentées ou montagneuses. 	<p>Le règlement européen autorise l'autorité compétente à fixer une altitude minimale de vol en VFR de nuit : pour les vols de ballons (locaux ou de voyage), comme pour les avions, les hauteurs applicables sont de 1 500 ft (plaine) et 2 000 ft (montagne). Le rayon à considérer pour la prise en compte des obstacles est la distance parcourue en 10 mn de vol. La règle applicable en France reste donc inchangée pour le vol de voyage.</p>
<p>VFR de nuit en ballon : services fournis et espaces concernés</p>		
<p>RDA – Appendice 5</p> <p><u>Service de circulation aérienne fournis</u></p> <p>En espace de classe D et E :</p> <ul style="list-style-type: none"> - autorisation ATS requise - séparation assurée entre IFR et VFR de nuit - information de trafic fournie aux VFR de nuit sur les autres VFR de nuit. <p>La traversée des voies aériennes est autorisée après obtention d'une clairance de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne concerné.</p>	<p>SERA.6001</p> <p><u>Services de la circulation aérienne fournis</u></p> <p>Service fourni conformément aux classes d'espace OACI.</p> <p>En espace de classe D et E, les IFR et les VFR de nuit reçoivent des informations de trafic.</p>	<p>Le service reçu sera conforme à celui requis en application des classes d'espaces OACI. En particulier, il n'y aura plus de séparation assurée par l'ATC entre IFR et VFR de nuit.</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
Régime IFR		
Plan de vol IFR		
<p>RDA § 3.3.1.2</p> <p>Plan de vol obligatoire pour tout vol IFR.</p>	<p>SERA.4001</p> <p>Un plan de vol est déposé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avant tout vol IFR effectué dans l'espace aérien à service consultatif. - tout vol effectué dans ou à destination de <u>régions ou le long de routes désignées par l'autorité compétente</u>, pour faciliter la fourniture d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage 	<p>On désigne la France comme région à plan de vol obligatoire pour les IFR. En pratique il n'y aura donc pas de changement.</p>
Annulation IFR		
<p>RDA § 5.1.3.2</p> <p>Un pilote ne peut annuler son vol IFR que s'il estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination.</p>	<p>SERA.5015 c) 2)</p> <p>Si un aéronef effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il n'annule pas son vol IFR, à moins qu'on ne prévoie que le vol sera poursuivi pendant un laps de temps raisonnable dans des conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues et qu'on ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions.</p>	<p>Note : l'annulation IFR n'implique pas l'annulation du plan de vol, qui reste en vigueur sauf indication contraire du pilote dans le cadre actuel français comme dans le cadre européen à venir.</p>
Radiocommunications pour les vols IFR évoluant en espace aérien non contrôlé		

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>RDA § 5.3.2</p> <p>En espace aérien non contrôlé : établissement de communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne approprié, et maintien de l'écoute.</p>	<p>SERA.5025 b)</p> <p>En espace aérien non contrôlé, dans une région désignée par l'autorité compétente : maintien l'écoute des communications vocales air-sol, et établissement, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.</p>	<p>Tout le territoire national est désigné comme région à communications radio obligatoires pour les IFR, sauf prescription contraire pour certains types de vol (en particulier le transport inter-hospitalier en hélicoptère).</p>
<p>Choix du niveau de vol IFR en espace aérien non contrôlé</p>		
<p>RDA § 5.3.1</p> <p>Hors de l'espace aérien contrôlé, le niveau utilisé en IFR doit ménager une marge d'au moins 500 ft au-dessus du plus haut des deux niveaux suivants : 3 000 ft AMSL / 1 000 ft ASFC.</p>	<p>SERA.5025 a)</p> <p>Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié dans le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice 3, sauf dispositions contraires de l'autorité compétente pour les vols effectués à une altitude égale ou inférieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer.</p>	<p>La règle française actuelle interdisant le vol IFR sous la surface définie par le plus haut des deux niveaux {3 000 ft AMSL, 1 000 ft ASFC} a pour origine la définition des VMC relativement à cette surface. Sous celle-ci, les VMC permettent aux VFR de voler en « bordure de couche », ce qui ne permet pas d'assurer le « voir et éviter » entre vols IFR et vols VFR.</p> <p>Cette interdiction de vol sous 3000 ft AMSL est maintenue, ce que permet SERA.5025 a). L'interdiction de vol sous 1 000 ft ASFC perdue car elle est impliquée par SERA.5015 b) 2) (1 000 ft de marge de franchissement des obstacles en IFR de croisière). SERA ne permet cependant pas de maintenir la marge de 500 ft.</p> <p>La règle applicable deviendra donc : vol IFR sous la</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
		<p>surface définie par max (3000 ft AMSL, 1000 ft ASFC) interdit (plus de marge de 500 ft).</p> <p>Une possibilité de dérogation est cependant offerte aux vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier (utilisation de SERA.5025 ou de l'article 4).</p>
Classification des espaces aériens		
Classe A		
<p>SCA § 2.6.1</p> <p>Pénétration des vols VFR possible en espace de classe A, sous réserve d'une autorisation préalable obtenue auprès de l'autorité ATS compétente.</p>	<p>SERA.6001</p> <p>Vols VFR interdits en classe A.</p>	<p>Les CTR de classe A de la région parisienne sont en cours de déclassement afin de permettre la poursuite de certaines opérations de travail aérien.</p>
Limitation de vitesse sous le niveau de vol 100		
<p>SCA § 2.6.1</p> <p>Dans toutes les classes : vitesse air indiquée limitée à 250 kt, sauf pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir cette vitesse.</p>	<p>SERA.6001</p> <ul style="list-style-type: none"> - Classe A et B : pas de limitation de vitesse. - Classe C : une limitation de la vitesse air indiquée à 250 kt s'applique aux vols VFR, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse. 	<p>La France a instauré, il y a quelques années, cette limitation de vitesse dans toutes les classes d'espace à l'issue d'une étude ayant impliqué la direction de la sécurité de l'aviation civile, le BEA, et les compagnies aériennes. La mesure visait à réduire la fréquence d'occurrence d'approches non stabilisées, et accessoirement à réduire le péril aviaire.</p> <p>La Commission a estimé que ce complément n'était pas</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
	<p>- Classe D, E, F et G : une limitation de la vitesse air indiquée à 250 kt s'applique, <u>sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef</u> qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse.</p> <p>AMC1 SERA.6001(d);(e);(f);(g) Classification des espaces LIMITATION DE VITESSE — EVALUATION DE SECURITE ET APPROBATION PAR L'AUTORITE COMPETENTE L'approbation par l'autorité compétente pour un allègement de la limitation de vitesse à 250 kt sous 3050 m (10 000 ft) devrait être basée sur une étude de sécurité. Les conditions pour cet allègement devraient être spécifiées dans les publications d'information aéronautique (AIP) de l'Etat membre.</p>	<p>conforme à SERA. Cette limitation de vitesse sera reportée sur les SID/STAR des TMA concernées, ou associée aux TMA de classe C concernées.</p> <p>Autorisation de vol à vitesse air indiquée >250 kt sous le FL100 : établissement d'une liste des types d'aéronef concernés.</p>
Service rendu aux vols VFR spéciaux		
<p>SCA § 3.3.3 et RCA3 § 3.8.1</p> <p>Pas de séparation fournie par l'ATS entre vols VFR spéciaux.</p>	<p>SERA.8005 b)</p> <p>Les clairances délivrées par des organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation entre les vols VFR spéciaux, sauf prescription contraire de l'autorité compétente.</p>	<p>Les organismes ATS ne fourniront pas la séparation entre VFR spéciaux, ainsi que le permet le règlement. L'entrée en vigueur des règles de l'air européennes ne modifiera donc pas le service actuellement fourni aux VFR spéciaux.</p>
Clairance de séparation à vue		

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>SCA § 3.3.3 et RCA3 § 3.8.1 « Clairance de séparation à vue »</p> <p>Une clairance de séparation à vue peut être délivrée à un aéronef en vol contrôlé vis-à-vis d'un autre aéronef en vol contrôlé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en conditions VMC, de jour, - dans un espace aérien de classe D ou E, pendant la montée ou la descente ; - sous le FL 100 ou sous 10 000 ft, si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft ; - sur demande d'un pilote, y compris pour un aéronef au départ ou à l'arrivée ; - avec l'accord du pilote de l'autre aéronef ; <p>Une dérogation aux dispositions du § 3.8.4 peut être accordée par l'autorité compétente à un organisme donné, sur demande justifiée accompagnée d'une étude de sécurité.</p>	<p>SERA.8005 b) Autorisation de maintien de la séparation par le pilote</p> <p>Les conditions pour délivrer l'autorisation sont identiques à celles des textes français actuels, cependant il n'y pas de possibilité dérogatoire.</p>	
Généralités		
Définition de la circulation d'aérodrome		
<p>RDA – Définitions</p> <p><u>Circulation d'aérodrome</u> : ensemble de la circulation sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords</p>	<p>SERA – Article 2 : Définitions</p> <p><u>Circulation d'aérodrome</u> : l'ensemble de la circulation sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome. La définition d'un aéronef</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>de cet aérodrome.</p> <p>Note.— Un aéronef est aux abords d'un aérodrome lorsqu'il se trouve dans un circuit d'aérodrome, lorsqu'il y entre ou lorsqu'il en sort.</p> <p><u>Circuit d'aérodrome</u> : trajet de principe associé à un aérodrome indiquant les manoeuvres successives que doivent effectuer en tout ou partie les aéronefs en vol utilisant l'aérodrome.</p>	<p>évoluant aux abords d'un aérodrome englobe, sans s'y limiter, les aéronefs qui entrent dans un circuit d'aérodrome ou qui en sortent.</p> <p><u>Circuit d'aérodrome</u> : la trajectoire déterminée que doit emprunter un aéronef évoluant aux abords d'un aérodrome.</p>	
Définition de la visibilité		
<p>RDA – Définitions</p> <p><u>Visibilité</u> : la visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes:</p> <p>a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux,</p> <p>b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1 000 candelas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé.</p> <p>En France, la visibilité communiquée aux</p>	<p>SERA – Article 2 : Définitions</p> <p><u>Visibilité</u> : la visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes:</p> <p>a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux,</p> <p>b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1 000 candelas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé.</p>	<p>Le règlement européen ne permet pas le maintien de la définition actuelle française de la visibilité. La portée optique météorologique aujourd'hui transmise en France, correspond à la valeur a).</p> <p>La valeur à transmettre ne sera plus nécessairement la portée optique météorologique ; elle devra correspondre à la plus grande des valeurs a) et b).</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
usagers correspond à la portée optique météorologique.		
RDA – Définitions Néant	SERA – Article 2 : Définitions <u>zone de circulation d'aérodrome (ATZ)</u> : un espace aérien, de dimensions définies, établi autour de certains aérodromes en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.	Le règlement européen introduit les « ATZ » par cette définition très générale. Les modalités de leur utilisation en France restent à définir.
Priorité de passage		
RDA/SCA Néant	SERA.3210 Lorsqu'un pilote sait que la manœuvrabilité d'un autre aéronef est entravée, il cède le passage à celui-ci.	
Dépassement entre planeurs		
RDA/SCA Néant	SERA.3210 Dépassement entre planeurs : un planeur dépassant un autre planeur peut obliquer vers sa droite ou vers sa gauche.	
Feux lumineux (1)		
RDA § 3.2.3.1 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, de nuit ou	SERA.3215 a) Sauf dans les cas prévus au point e), de nuit, tout aéronef	Le règlement européen utilise l'expression « feux de

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire tout aéronef en vol allume :</p> <p>a) des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui ;</p> <p>b) des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur ; il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux.</p>	<p>en vol allume:</p> <p>1) des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui; et</p> <p>2) des feux de navigation destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur; il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux ; ou</p> <p>3) dans le cas des ballons, des feux de position.</p>	<p>navigation» à la place de l'expression « feux de position» présente dans les règles de l'air françaises actuelles.</p> <p>Pou information, l'expression « navigation lights » est utilisée dans la version en anglais des annexes 2, 6 et 8 de l'OACI, alors que l'expression « feux de position » est utilisée dans la version française de ces mêmes annexes. Par ailleurs, l'expression en français « feux de navigation » est utilisée dans la documentation de certains constructeurs.</p>
Feux lumineux (2)		
<p>RDA § 3.2.3.2</p> <p>Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, de nuit ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire :</p> <p>a) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux ;</p> <p>b) à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante,</p>	<p>SERA.3215</p> <p>b) Sauf dans les cas prévus au point e), de nuit:</p> <p>1) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux de navigation destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux ;</p> <p>2) à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef qui se</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, allume des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure ;</p> <p>c) tout aéronef en cours de manœuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux destinés à attirer l'attention sur lui ;</p> <p>d) tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche allume des feux indiquant cette situation.</p>	<p>déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure, dans la mesure du possible ;</p> <p>3) tout aéronef qui circule à la surface ou qui est remorqué sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux destinés à attirer l'attention sur lui ; et</p> <p>4) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche, allume des feux indiquant cette situation.</p>	
Manoeuvres sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome		
<p>RDA § 3.2.5</p> <p>Un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome :</p> <p>[...]</p> <p>c) effectue tous les virages à gauche quand il effectue une approche, et après décollage, sauf instructions contraires ;</p> <p>d) atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.</p>	<p>SERA.3225</p> <p>Un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome :</p> <p>[...]</p> <p>c) à l'exception des ballons, effectue tous les virages à gauche quand il exécute son approche en vue d'un atterrissage et après le décollage, sauf instructions contraires ou indications contraires de l'ATC ;</p> <p>d) à l'exception des ballons, atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.</p>	
Plan de vol et franchissement des frontières		
<p>RDA § 3.3.1.2</p>	<p>SERA.4001 Dépôt du plan de vol</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>Un plan de vol est déposé avant : [...] tout vol au cours duquel l'aéronef franchit des frontières ; dans ce cas, le plan de vol est communiqué au moins 30 minutes avant l'heure estimée du départ du poste de stationnement.</p>	<p>Un plan de vol pour tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières ou tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne est déposé au moins soixante minutes avant le départ, ou, s'il est communiqué en cours de vol, en temps utile afin de parvenir à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne au moins dix minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :</p> <p>1) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ; ou</p> <p>2) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.</p>	<p>Le délai pour le dépôt d'un plan de vol dans le cas où un aéronef franchit une frontière passe de 30 mn avant l'heure estimée de départ à 1h avant le départ.</p>
Interruption des communications		
<p>RDA § 3.6.5.2</p> <p>Cf. règlement</p>	<p>SERA.8035</p> <p>b) Les États membres se conforment aux dispositions pertinentes relatives aux interruptions des communications, telles qu'adoptées en vertu de la convention de Chicago. Le 31 décembre 2015 au plus tard, la Commission propose des procédures européennes communes pour transposer lesdites dispositions de l'OACI dans le droit de l'Union.</p>	<p>Le texte français applicable actuellement reprend les dispositions de l'annexe 2 OACI, en les modifiant : les dispositions applicables varient selon la région concernée (outremer ou métropole), alors que les dispositions du texte OACI, repris par le règlement européen qui s'applique en décembre 2014, varient en fonction de l'utilisation ou non du radar dans la fourniture des services de la circulation aérienne.</p>
Heure dans les services de la circulation aérienne		

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>SCA § 2.25.5</p> <p>Avant qu'un aéronef ne circule au sol en vue du décollage, la tour de contrôle d'aérodrome communique au pilote l'heure exacte, à moins que des dispositions ne soient déjà prises pour permettre au pilote de l'obtenir d'autres sources. En outre, les organismes des services de la circulation aérienne indiquent l'heure exacte aux aéronefs sur demande. L'heure est vérifiée à une demi-minute près.</p>	<p>SERA.3401 d)</p> <p>1) Avant qu'un aéronef ne circule à la surface pour le décollage, la tour de contrôle d'un aérodrome fournit l'heure exacte au pilote, à moins que des dispositions n'aient été prises pour que le pilote l'obtienne d'autres sources. Les organismes des services de la circulation aérienne fournissent en outre l'heure exacte aux pilotes sur demande. Des tops horaires sont fournis au moins à la minute près.</p>	
Collationnement des clairances et des informations liées à la sécurité		
<p>SCA § 3.7.3</p> <p>3.7.3.1 L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les parties des autorisations et instructions ATC communiquées en phonie qui intéressent la sécurité. Les éléments suivants sont toujours collationnés :</p> <p>[...]</p> <p>b) autorisations et instructions pour entrer sur une piste, y atterrir, en décoller, attendre avant la piste, la traverser ou la remonter ;</p> <p>c) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse et, les niveaux de transition lorsqu'ils sont indiqués par le contrôleur.</p>	<p>SERA.8015</p> <p>1) L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les parties des clairances et instructions ATC liées à la sécurité et communiquées en phonie. Les éléments suivants sont toujours répétés :</p> <p>[...]</p> <p>ii) clairances et instructions pour entrer sur une piste quelconque, y atterrir, en décoller, attendre avant la piste, la traverser, y circuler en surface ou la remonter ; et</p> <p>iii) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, canaux de communication nouvellement attribués, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse ; et</p> <p>iv) niveaux de transition, qu'ils aient été indiqués par le contrôleur ou qu'ils figurent dans les messages ATIS.</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
<p>[...]</p> <p>3.7.3.1.1 Les autres autorisations ou instructions, y compris les autorisations conditionnelles sont collationnées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.</p>	<p>[...]</p> <p>2) Les autres clairances ou instructions, y compris les clairances conditionnelles et les instructions de circulation, sont collationnées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.</p>	<p>Dans la version française du règlement, « taxi instruction » a été traduit par : « instruction de circulation ».</p>
RMZ et TMZ		
<p>RDA</p> <p>Néant</p>	<p>SERA.6005 Exigences en matière de communications et de transpondeurs SSR</p> <p>a) <u>Zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ)</u></p> <p>1) Les vols VFR qui sont effectués dans des parties d'espace aérien de classe E, F ou G et les vols IFR qui sont effectués dans des parties d'espace aérien de classe F ou G désignées par l'autorité compétente comme étant des zones à utilisation obligatoire de radio (RMZ), gardent une écoute permanente des communications vocales air-sol et établissent des communications bilatérales, le cas échéant, sur le canal de communication approprié, sauf application d'autres dispositions prescrites par le prestataire de services de la navigation aérienne (PSNA) pour cet espace aérien spécifique.</p> <p>2) Avant qu'un aéronef ne pénètre dans une zone RMZ, un appel initial contenant la désignation de la station appelée, l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, la position, le niveau et les intentions de vol, ainsi que d'autres renseignements selon</p>	<p>Le règlement européen introduit la notion de « RMZ » et « TMZ ».</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
	<p>les prescriptions de l'autorité compétente, est émis par les pilotes sur le canal de communication approprié.</p> <p>b) <u>Zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ)</u></p> <p>1) Tous les vols effectués dans un espace aérien désigné par l'autorité compétente comme étant une zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ) emportent et utilisent des transpondeurs SSR capables de fonctionner en mode A et C ou en mode S, sauf application d'autres dispositions prescrites par le PSNA pour cet espace aérien spécifique.</p> <p>c) Les espaces aériens désignés comme étant des zones à utilisation obligatoire de radio et/ou des zones à utilisation obligatoire de transpondeur sont dûment publiés dans les publications d'information aéronautique.</p>	
Transmission de l'ATIS		
<p>SCA § 4.3.6</p> <p>Néant</p>	<p>SERA.9010 Service automatique d'information de région terminale (ATIS)</p> <p>a) Utilisation de messages ATIS en transmissions dirigées demande/réponse</p> <p>1) À la demande du pilote, le ou les message(s) ATIS applicable(s) est/sont transmis par l'organisme de services de la circulation aérienne compétent.</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
Observations d'aéronef et compte rendu en radiotéléphonie		
<p>RDA/SCA</p> <p>Néant</p>	<p>SERA.12001 Types d'observations d'aéronef</p> <p>a) Les observations d'aéronef suivantes sont faites pendant toute phase du vol :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) observations spéciales d'aéronef ; et 2) autres observations exceptionnelles d'aéronef. <p>SERA.12005 Observations spéciales d'aéronef</p> <p>a) Des observations spéciales sont effectuées et rapportées par tout aéronef chaque fois que les conditions suivantes sont présentes ou observées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) turbulences fortes ; ou 2) givrage modéré ou fort ; ou 3) onde orographique forte ; ou 4) orages sans grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain ; or 5) orages avec grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain ; ou 6) forte tempête de poussière ou de sable ; ou 7) nuage de cendres volcaniques ; ou 8) activité volcanique pré-éruptive ou éruption volcanique. <p>b) Les autorités compétentes définissent, si nécessaire, les autres conditions devant être rapportées par les aéronefs lorsqu'elles sont rencontrées ou observées.</p> <p>SERA.12010 Autres observations exceptionnelles d'aéronef</p> <p>Lorsque d'autres conditions météorologiques sont rencontrées qui ne sont pas reprises par SERA.12005, point</p>	<p>Le règlement européen (SERA.12001 à SERA.12020) rend obligatoire la transmission par les pilotes des comptes rendus d'observations spéciales ou exceptionnelles.</p> <p>Lorsqu'ils parviennent aux organismes ATS, ces comptes rendus doivent être retransmis aux aéronefs, au centre de veille météorologique concerné, et aux organismes ATS adjacents concernés. La transmission aux aéronefs doit être répétée régulièrement pendant un laps de temps déterminé par l'organisme ATS.</p>

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
	<p>a), notamment le cisaillement du vent, et que le pilote commandant de bord estime qu'elles peuvent avoir une incidence sur la sécurité ou des répercussions importantes sur l'efficacité de l'exploitation d'autres aéronefs, le pilote commandant de bord en informe l'organisme des services de la circulation aérienne compétent dès que possible.</p> <p>SERA.12015 Compte-rendu des observations d'aéronef par radiotéléphonie</p> <p>a) Les observations d'aéronef sont rapportées durant le vol au moment où elles sont faites ou dès que possible après qu'elles ont été faites.</p> <p>b) Les observations d'aéronef sont transmises sous la forme de comptes rendus en vol et satisfont aux spécifications techniques de l'appendice 5.</p> <p>SERA.12020 Échange de comptes rendus en vol</p> <p>a) Les organismes ATS transmettent, dès que possible, les comptes rendus en vols spéciaux et exceptionnels :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) aux autres aéronefs concernés ; 2) au centre de veille météorologique (CVM) associé ; <p>et</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) aux autres organismes ATS concernés. <p>GMI SERA.12020 (a)(1) Echange de comptes rendus en vol</p> <p>AUTRES ORGANISMES ATS CONCERNES</p> <p>Les "autres organismes ATS concernés" sont ceux qui ont des vols relevant de leur juridiction et qui devraient entrer dans l'espace aérien concerné à un stade ultérieur du vol. Ces vols pourraient par exemple nécessiter une modification de route avant l'entrée dans l'espace aérien concerné. À titre d'exemple, il</p>	

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
	<p>peut être nécessaire de transmettre aux aéronefs un compte rendu en vol spécial concernant les cendres volcaniques ou une éruption volcanique de la part des organismes ATS dans la FIR adjacente à celle affectée par le compte rendu en vol.</p> <p>b) Les transmissions aux aéronefs sont répétées régulièrement et poursuivies pendant un laps de temps déterminé par l'organisme ATS concerné.</p>	
Cadre dérogatoire		
<p>Code de l'aviation civile - Article D. 131-7</p> <p>Les règles de l'air s'imposent également aux pilotes des aéronefs appartenant à l'Etat, affrétés ou loués par lui, évoluant en circulation aérienne générale, sauf lorsque ces règles se révèlent incompatibles avec l'exécution de missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile.</p>	<p>SERA - Article 4</p> <p>Dérogations pour opérations spéciales</p> <p>1. Les autorités compétentes peuvent accorder des dérogations aux exigences spécifiques du présent règlement aux entités qui mènent les activités énoncées ci-après et qui demandent une dérogation concernant les activités d'intérêt public suivantes et la formation nécessaire pour mener ces activités en toute sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) missions policières et douanières ; b) surveillance de la circulation et poursuites ; c) missions de contrôle de l'environnement effectuées par des pouvoirs publics ou en leur nom ; d) recherche et sauvetage ; e) vols médicaux ; f) évacuations ; g) lutte contre les incendies ; h) dérogations requises pour garantir la sûreté des vols transportant des chefs d'État, des ministres et des hauts 	<p>Le GM1 associé à l'article 4 prévoit que ces dérogations peuvent être accordées de façon permanente ou temporaire, pour des vols ponctuels ou des groupes de vols, et par type d'activité.</p> <p>L'article 4 devrait être mis en œuvre en France de la façon suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les autorités conduisant missions de police, douane, sécurité civile, secours et sauvetage sont autorisées lorsque les exigences du règlement ne sont pas compatibles avec l'exécution de leur mission, à y déroger, en vertu de l'article D. 131-7 du code de l'aviation civile ; - pour la conduite de certaines activités, si le besoin

Réglementation française actuelle	Règlement (UE) n°923/2012 (SERA)	Observations/Modalités d'implémentation
	<p>fonctionnaires d'État de rang comparable.</p> <p>2. L'autorité compétente qui accorde ces dérogations informe l'AESA de la nature de ces dernières au plus tard deux mois après leur approbation.</p> <p>3. Le présent article est sans préjudice de l'article 3 et peut s'appliquer dans les cas où les activités énumérées au paragraphe 1 ne peuvent être menées en tant qu'activités de la circulation aérienne opérationnelle et dans les cas où elles ne pourraient pas autrement bénéficier des mesures dérogatoires contenues dans le présent règlement.</p>	<p>apparaît, par instruction du ministre de l'aviation civile fixant un cadre et des conditions à respecter pour déroger à des dispositions précises du règlement ;</p> <p>- pour des besoins ponctuels, sous forme de la délivrance, par la DSAC interrégionale territorialement compétente, à un opérateur, d'une dérogation à une exigence spécifique (il s'agirait nécessairement de travail aérien – cf. activités listées).</p>
