

Amendement des règles de la circulation aérienne au 12 octobre 2017

Et conséquences pour l'aviation générale



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



D S N A

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

PLAN

09h30 : Rappel du cadre réglementaire

09h45 : Détail des nouvelles dispositions de « SERA C »

10h30 : Détail des nouvelles dispositions du RCA3

10h45 : Pause

11h : Evolutions spécifiques phraséologie

12h : Synthèse / Où trouver l'information

12h15 : Questions/réponses

Rappel du cadre réglementaire



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

CADRE RÉGLEMENTAIRE

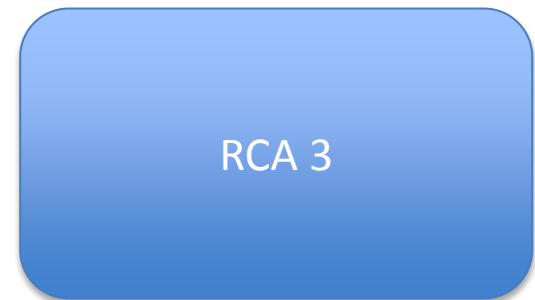
- Règlement (UE) n° 923/2012 (SERA A et B) modifié par le règlement 2016/1185 (SERA C)
- Arrêté du 11 décembre 2014 (relatif à la mise en œuvre de SERA) modifié par l'arrêté du 7 juillet 2017
- Arrêté du 21 avril 2017 (RCA3) modifié par l'arrêté du 7 juillet 2017
- AltMoC AMOC FR N°01 du 06 juin 2017 demandé par la DSNA, approuvé par la DSAC

RÈGLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Point de vue « pilote »



Point de vue « contrôleur aérien »



PARTIE RÈGLES DE L'AIR « SERA »

Choix de mise en œuvre et
suppléments nationaux

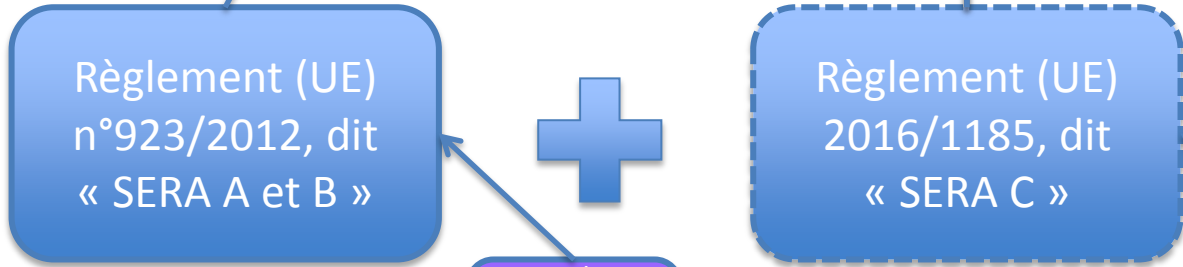


11 décembre 2014

18 août 2016

12 octobre 2017

Règlementation
européenne



AMC/GM de la décision 2013/013/R

AMC/GM de la décision 2016/023/R



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

AMC/GM DE L'AESA

AMC : Acceptable Means of Compliance

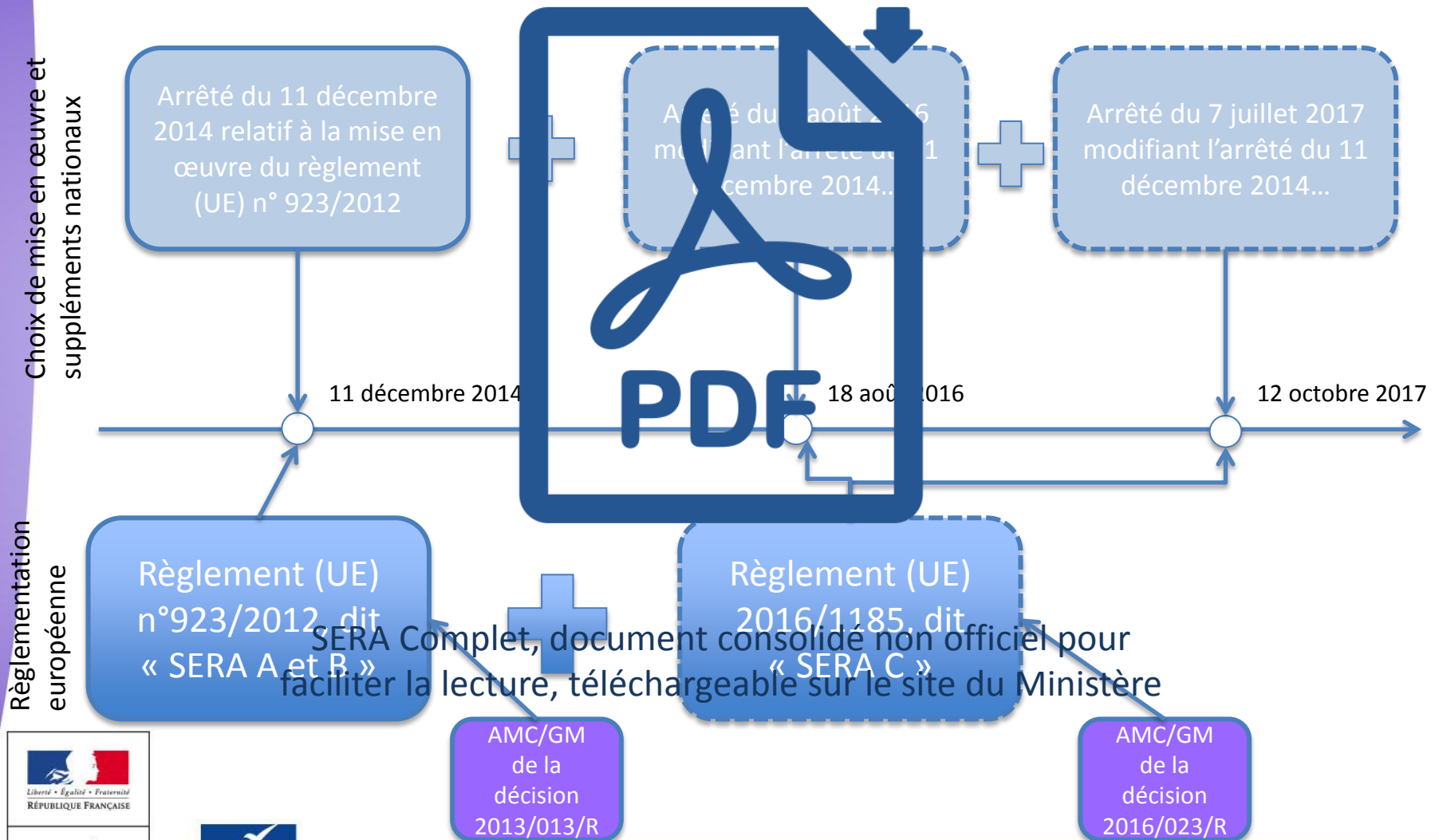
1. Règles à suivre permettant de se conformer à la disposition concernée.
2. De base, l'AMC s'applique
3. Il est possible d'appliquer d'autres règles permettant de se conformer à la disposition, en faisant une demande d' AltMoC (Alternative Means of Compliance) approuvée pour l'autorité de surveillance

GM : Guidance Material

Informations complémentaires sur la disposition (explication et interprétation)



PARTIE RÈGLES DE L'AIR « SERA »



Choix de mise en œuvre et suppléments nationaux

Réglementation européenne



DSNA

PARTIE RÈGLES ET PROCÉDURES DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE « RCA 3 »

Choix de mise en œuvre et suppléments nationaux

Arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale

6 juillet 1992

Arrêté du 21 avril 2017 relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale

25 mai 2017

Arrêté du 7 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 21 avril 2017...

12 octobre 2017

2 janvier 2020

Le règlement « SERA » amène des modifications du « RCA3 »

Règlement (UE) 2017/373, dit « IR ATM.ANS »

Réglementation européenne



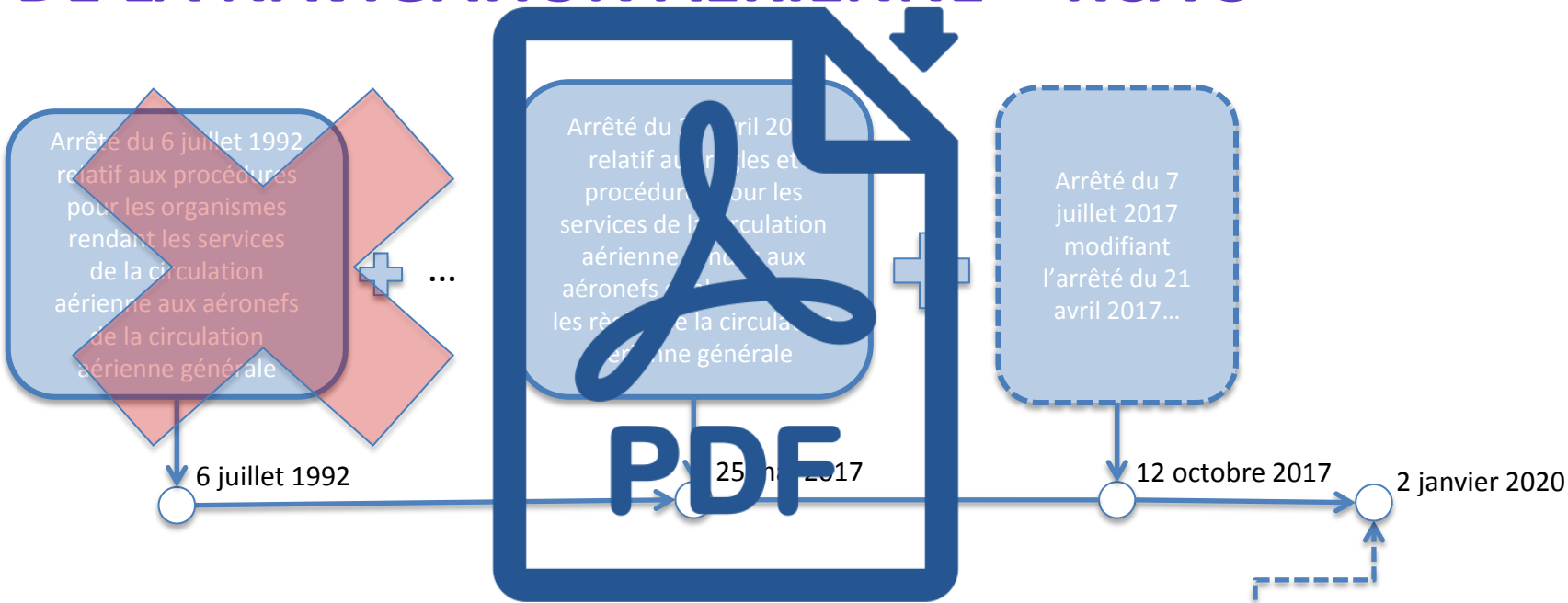
DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

PARTIE RÈGLES ET PROCÉDURES DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE « RCA 3 »

Choix de mise en œuvre et suppléments nationaux



Règlementation européenne

Le règlement « SERA » amène des modifications du « RCA3 », document consolidé non officiel pour faciliter la lecture, téléchargeable sur le site du Ministère (disponible sur le site de Legifrance en version scannée donc non exploitable)

Règlement (UE) 2017/373, dit « IR ATM.ANS »



DSNA

RÈGLEMENT (UE) 2016/1185 (SERA C)

- Rappel : 1^{ère} partie applicable au 18 août 2016
- Deuxième partie applicable au 12 octobre 2017
- Intègre des amendements OACI (chapitres 5, 7, 8, 10 et 11)
- Crée les chapitres 13 (utilisation du transpondeur) et 14 (procédures de radiotéléphonie)
- AMC.14001 qui accompagne le règlement introduit une nouvelle phraséologie en anglais => **AltMoC AMOC FR N°01 demandé par la DSNA et approuvé par la DSAC**

STRUCTURE DE SERA

PARTIE 1 Survol de la haute mer

PARTIE 2 Domaine d'application et conformité

PARTIE 3 Règles générales et prévention des abordages

CHAPITRE 1 Protection des personnes et des biens

CHAPITRE 2 Prévention des abordages

CHAPITRE 3 Signaux

CHAPITRE 4 Heure

PARTIE 4 Plans de vol

PARTIE 5 Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments

STRUCTURE DE SERA

PARTIE 6 Classification des espaces aériens

PARTIE 7 Services de la circulation aérienne

PARTIE 8 Service du contrôle de la circulation aérienne

PARTIE 9 Service d'information de vol

PARTIE 10 Service d'alerte

PARTIE 11 Interférence, situations d'urgence et interception

PARTIE 12 Services liés à la météorologie — Observations d'aéronef et comptes rendus par radiotéléphonie

PARTIE 13 Transpondeur SSR

PARTIE 14 Procédures de communication vocale

ARRÊTÉ DU 7 JUILLET 2017 RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE SERA

Abroge :

- Arrêté du 27 juin 2000 (procédures de radiotéléphonie)
- Arrêté du 20 décembre 2012 réglementant le survol des régions maritimes par les aéronefs effectuant un vol conformément aux règles de vol à vue ;
- Arrêté du 12 janvier 1962 (survol VFR régions inhabitées)
- Décisions du 10/09/1984, 31/12/1986, 30/07/1991 et 29/10/1997 (phraséologie à l'usage de la CAG)
- Décision du 28/03/1960 (itinéraires et procédures de survol VFR de la Manche)
- Circulaire du 01/07/1983 (VFR de nuit hélicos)

ARRÊTÉ DU 7 JUILLET 2017 RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE SERA

- Précise des choix de mise en œuvre de SERA
- Nomme l'autorité compétente prévue dans SERA
- Intègre des dispositions relatives aux survols VFR des étendues d'eau et des régions inhabitées
- Décrit en FRA Appendice 6 les expressions conventionnelles à utiliser en langue française

ARRÊTÉ DU 7 JUILLET 2017 MODIFIANT LE RCA3

- Tient compte des dispositions de SERA C (contradictions, redondances)
- Intègre l'essentiel de l'amendement 7a des PANS ATM

ALTMOC AMOC FR N°01 DU 6 JUIN 2017

- Elaboré sur les bases du GT phraséologie
- Proposé par la DSNA
- Approuvé par la DSAC
- Décrit les expressions conventionnelles à utiliser en langue anglaise
- Se substitue pour la DSNA à l'AMC1 SERA.14001 de l'AESA
- Pourra également être utilisé par les PSNA de la Défense

Détail des nouvelles dispositions de « SERA C »



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

FRA.3140 BALLONS LIBRES NON HABITÉS

Ballons libres non habités

- Charge > 50 gr ou $\emptyset > 1$ m
- Après autorisation DSAC-IR
- Ballons sondes météo et exploités par la Défense exemptés d'autorisation
- Usagers informés par l'info aéronautique si jugé nécessaire

FRA.3210 d)4)II)B ET FRA.8010

- La DSAC est l'autorité compétente qui approuve les minima de séparation sol (3210) et air (8010) des PSNA

FRA.4001 b)3)

Dépôt de plan de vol obligatoire

- IFR sauf hélicos TIH en classe G
- VFR dans les régions mentionnés à l'AIP
- VFR au-dessus des étendues maritimes:
 - > Distance franchissable un moteur en panne, ou
 - > 15 X Altitude de l'A/C

FRA.4020 a)

Clôture d'un plan de vol

- Le plan de vol peut être clôturé par téléphone

FRA.5005 D)

- VFR aux vitesses transsoniques et supersoniques interdits

FRA.5005 i)

Contact radio VFR permanent

- Hors espace contrôlé, dans les régions publiées à l'AIP

FRA.5006

Itinéraires obligatoires

- Pour la sécurité des vols ou le service d'alerte, des itinéraires obligatoires VFR hors espace contrôlés peuvent être établis par décision du ministre.
- Ils sont publiés à l'AIP

SERA.5015 c)

Annulation IFR

- Expression : «Annulons IFR »
- Pas d'invitation explicite ou implicite à annuler IFR

FRA.5020

250kt sous 10000 ft AMSL ou FL100 sauf clairance contraire

- Sur route ATS
- Sur SID et STAR
- En guidage

SERA.7002

Information sur les risques d'abordage

Lorsqu'il apparaît qu'un vol contrôlé identifié se trouve en trajectoire conflictuelle avec un aéronef inconnu, faisant craindre un risque d'abordage, le pilote du vol contrôlé doit, dans la mesure du possible:

1. Etre informé de la présence de l'aéronef inconnu et, s'il en fait la demande ou si le contrôleur estime que la situation l'exige, se voir proposer une action d'évitement; et
2. Etre informé lorsque le conflit n'existe plus.»

SERA.8012

Séparation liée aux turbulences de sillage

Idem RCA3 §2,3,9

Phases d'approche et de départ uniquement

SERA.8015

Portée et teneur des clairances

Idem RCA3 §2,3,3

Accélérer et régler la circulation aérienne

QNH fourni à la première clairance en altitude

Format de la clairance conditionnelle

SERA.8025 COMPTES RENDUS DE POSITION

Points 2 et 3 ajoutés :

«2) Lorsqu'un vol contrôlé a été exempté de l'obligation de compte rendu à des points de compte rendu obligatoire, les pilotes recommencent, sauf si le compte rendu de position automatique est en service, à transmettre des comptes rendus de position en phonie ou par CPDLC:

- i) lorsqu'ils en reçoivent l'instruction;
- ii) lorsqu'ils sont informés qu'il a été mis fin à la surveillance ATS; ou
- iii) lorsqu'ils sont informés que l'identification de surveillance ATS a été perdue.

3) Le format des comptes rendus de position est conforme à l'appendice 5, point A.»

SERA.10001

Compte rendu « vol normal » (normal operations)

Obligatoire tous les 20 à 40 minutes

Sauf prescription contraire

FRA.10001

Compte rendu « vol normal »

Obligatoire pour les aéronefs sous FPL et ayant contacté un service ATS sauf dans les zones ou sur les itinéraires précisés à l'AIP

CHAPITRE 11 : INTERVENTION ILLICITE, SITUATIONS D'URGENCE ET INTERCEPTION

Largement remanié, mais déjà pratiqué en France :

- Généralités
- Intervention illicite
- Aéronefs égarés ou non identifiés
- Carburant minimal et urgence carburant
- Performances dégradées de l'A/C (RNAV et RVSM)
- RA TCAS
- Interception

SERA.11001 GÉNÉRALITÉS

- a) Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en détresse, y compris un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite, bénéficie du maximum d'attention et d'assistance de la part des organismes ATS et aura la priorité sur les autres aéronefs compte tenu des circonstances.
- b) Les interventions ultérieures de l'ATC se fondent sur les intentions du pilote, la situation générale du trafic aérien et l'évolution en temps réel de l'urgence.

SERA.11012 CARBURANT MINIMAL

a) Lorsqu'un pilote signale une situation de carburant minimal, le contrôleur l'informe dès que possible de tout retard attendu ou lui indique qu'il n'y en a pas.

b) Quand le niveau de carburant nécessite de déclarer une situation de détresse, le pilote, conformément à la règle SERA.14095, l'indique par le signal radiotéléphonique de détresse (MAYDAY), répété de préférence trois fois, suivi de la nature de la situation de détresse (CARBURANT) (FUEL).

GM1 SERA.11012 Urgence carburant et carburant minimal

L'expression "MINIMUM FUEL" (carburant minimal) informe l'ATC que le nombre d'aérodromes où l'aéronef pouvait se poser a été réduit à un aérodrome en particulier et que toute modification de la clairance en vigueur risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs soit inférieure à la réserve finale prévue. Elle n'indique pas qu'il y a situation d'urgence mais qu'une telle situation est possible s'il se produit un délai.

SERA.11013 PERFORMANCES DÉGRADÉES

a. L'équipage de conduite en informe sans retard l'organisme ATC intéressé. Si la panne ou la dégradation a une incidence sur le minimum de séparation en cours d'application, le contrôleur prend des mesures pour établir un autre type ou minimum de séparation approprié.

b. Dégradation système RNAV

Clairance révisée sur route ou procédure conventionnelle
Guidage si nécessaire

Autorisé vers un A/D où la réparation est possible
(contraintes d'heure, de route et de niveaux possibles)

SERA.11013 PERFORMANCES DÉGRADÉES

c. Dégradation système RVSM

- Le pilote informe l'ATC de toute circonstance où les conditions requises de performance de navigation verticale pour l'espace aérien RVSM ne peuvent pas être maintenues. En pareil cas, le pilote doit obtenir, lorsque c'est possible, une clairance ATC révisée avant de s'écarter d'une quelconque façon de la route et/ou du niveau de vol prescrits.
- l'ATC considère l'aéronef en question comme non homologué RVSM;
- l'ATC fournit un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) ou une séparation longitudinale appropriée / tout autre aéronef dans l'espace aérien RVSM. L'ATC demande normalement à un aéronef non homologué RVSM de quitter l'espace RVSM quand il est possible de le faire;

SERA.11014 RA ACAS

Guidance material

SERA.11015 INTERCEPTION

Guidance material



SERA.12005

Compte rendus d'observations spéciales d'aéronef

Appendice 5 :

- Formulaire AIREP Special
- Formulaire spécial de C/R en vol d'activité volcanique

CHAPITRE 13 TRANSPONDEUR SSR

SERA.13001 Fonctionnement

SERA.13005 Affichage des codes

FRA.13005 Affichage des codes

SERA.13010 info d'altitude-pression

SERA.13015 Affichage identification mode S

SERA.13020 Panne de transpondeur

SERA.13001 FONCTIONNEMENT

Si équipé, doit être en fonctionnement durant tout le vol (même si mode A uniquement, ≠ avec RCA3 obligation si mode A+C)

Hors espaces où le transpondeur est obligatoire exemption pour A/C sans alimentation électrique (planeurs)

SERA.13005 AFFICHAGE DES CODES

FRA.13005

Identique RCA3

- 7700 urgence, 7600 panne radio, 7500 intervention illicite
- Hors instruction ATS :
 - IFR 2000
 - VFR métropole 7000
 - VFR Outre-Mer 2000

SERA.13010 ALTITUDE PRESSION

- Si équipé mode C, affichage obligatoire sauf instr. ATS
- Vérification de l'indication de niveau par l'ATC au premier contact avec l'organisme, ou le plus tôt possible après.

SERA.13015 IDENTIFICATION MODE S

Si équipé mode S :

- affichage indicatif plan de vol obligatoire (champ 7),
- si pas de plan de vol, affichage immatriculation A/C

SERA.13020 PANNE TRANSPONDEUR

Panne après le départ , l'ATC s'efforce d'assurer la poursuite du vol; restrictions possibles.

GM1 SERA.13020(a) Panne de transpondeur SSR dans des régions où l'emport d'un transpondeur en fonctionnement est obligatoire

PANNE DE TRANSPONDEUR APRES LE DEPART

Lorsqu'un aéronef subissant une panne de transpondeur après le départ est ou doit être exploité dans une région où l'emport d'un transpondeur en fonctionnement avec des capacités spécifiées est obligatoire, les organismes ATC intéressés devraient s'efforcer d'assurer la poursuite du vol jusqu'à l'aérodrome du premier atterrissage prévu, conformément au plan de vol. Toutefois, dans certaines situations de trafic, en région de contrôle terminale ou en route, il ne sera peut-être pas possible de poursuivre le vol, surtout lorsque la panne est détectée peu après le décollage. L'aéronef devra peut-être alors retourner à l'aérodrome de départ ou atterrir à l'aérodrome le plus proche acceptable pour l'exploitant concerné et pour l'ATC.

SERA.13020 PANNE TRANSPONDEUR

Panne avant le départ , le pilote informe l'ATS, l'inscrit dans le FPL, se conforme aux procédures pour être exempté.

GM1 SERA.13020(b) Panne de transpondeur SSR dans des régions où l'emport d'un transpondeur en fonctionnement est obligatoire

PANNE DE TRANSPONDEUR AVANT LE DEPART

En cas de panne de transpondeur détectée avant le départ d'un aérodrome où il n'est pas possible d'effectuer la réparation, l'aéronef concerné devrait être autorisé à se rendre, aussi directement que possible, à l'aérodrome le plus proche où la réparation peut être faite. Lorsqu'il délivre une clairance à un tel aéronef, l'ATC devrait tenir compte du trafic actuel ou prévu et devra peut-être modifier l'heure de départ, le niveau de vol ou la route du vol en question. Des ajustements ultérieurs seront peut-être nécessaires en cours de vol. Veuillez noter que l'Article 4 (4) de l'IR EU n°1207/2011 de la Commission, aborde également cette question.

CHAPITRE 14 PROCEDURES DE COMMUNICATION VOCALES

SERA.14001 Généralités

AMC1 SERA.14001

→ AMOC FR N°001 SERA.14001

→ FRA.14001 -> APPENDICE 6 de l'arrêté du 11 décembre 2014

SERA.14005 Catégories de messages

SERA.14010 Messages intéressant la sécurité des vols

SERA.14015 Langue à utiliser dans les communications air-sol

FRA.14015 a)

SERA.14020 Epellation en radiotéléphonie

SERA.14025 Principes régissant l'identification des routes ATS à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée

CHAPITRE 14 PROCEDURES DE COMMUNICATION VOCALES

SERA.14026 Points significatifs

SERA.14030 Utilisation d'indicatifs pour les itinéraires normalisés de départ et d'arrivée aux instruments

SERA.14035 Transmission des nombres en radiotéléphonie

FRA.14035 Dérogation

SERA.14040 Prononciation des nombres

FRA.14040

SERA.14045 Technique de transmission

FRA.14045 b)

SERA.14050 Indicatifs d'appel radiotéléphonique des aéronefs

SERA.14055 Procédures de radiotéléphonie

FRA.14055 a)

CHAPITRE 14 PROCEDURES DE COMMUNICATION VOCALES

SERA.14060 Transfert de communication VHF

SERA.14065 Procédures de radiotéléphonie pour le changement de canal de communication vocale air-sol

FRA.14065 a)

FRA.14065 c) 2)

FRA.14065 Procédures de radiotéléphonie pour le changement de canal de communication vocale air-sol

SERA.14070 Procédures d'essai

FRA.14070 Disposition supplémentaire

SERA.14075 Echange de communications

FRA.14075 a) 1)

FRA.14075 a) 2)

FRA.14075 b)

CHAPITRE 14 PROCEDURES DE COMMUNICATION VOCALES

SERA.14080 Veille radio / Heures de service

SERA.14085 Transmission sans accusé de réception

SERA.14087 Utilisation de la technique du relais de communication

SERA.14090 Procédures de communication

SERA.14095 Procédures de communication radiotéléphonique de détresse et d'urgence

CHAPITRE 14 PROCÉDURES DE COMMUNICATIONS VOCALES

- Remplace en gros l'arrêté de radiotéléphonie du 27/06/2000 (abrogé)
- Complété par des dispositions FRA. dans l'arrêté du 7 juillet 2017

SERA.14001 GÉNÉRALITÉS

FRA.14001

La phraséologie normalisée est utilisée dans toutes les situations pour lesquelles elle a été spécifiée. On ne doit avoir recours au langage clair (plain language) que lorsque la phraséologie normalisée ne convient pas à la transmission voulue.

AMC1 Appendice I : phraséologie en anglais AESA

AltMOC approuvé DSAC : phraséologie en anglais DSNA

FRA Appendice 6 : phraséologie en français

SERA.14005 CATÉGORIES DE MESSAGE

Catégorie de message et ordre de priorité	Signal radiotéléphonique
a) Appels de détresse, messages de détresse et trafic de détresse	MAYDAY
b) Messages d'urgence, y compris les messages précédés du signal des transports sanitaires	PAN PAN ou PAN PAN MEDICAL
c) Messages concernant la radiogoniométrie	--
d) Messages intéressant la sécurité des vols	--
e) Messages météorologiques	--
f) Messages intéressant la régularité des vols	--

SERA.14010 MESSAGES INTÉRESSANT LA SÉCURITÉ DES VOLS

- a. messages de mouvement et de contrôle;
- b. messages provenant d'un exploitant d'aéronefs ou d'un aéronef et présentant un intérêt immédiat pour un aéronef en vol;
- c. avis météorologique présentant un intérêt immédiat pour un aéronef en vol ou sur le point de prendre le départ (messages à transmettre individuellement ou à radiodiffuser);
- d. autres messages concernant un aéronef en vol ou sur le point de prendre le départ.

SERA.14015 LANGUE A UTILISER DANS LES COMMUNICATIONS AIR-SOL

FRA.14015 a)

- a. En anglais ou en français;
- b. Aérodomes et routes internationaux : anglais doit être possible sur demande du pilote;
- c. Aérodomes de plus de 50,000 IFR internationaux / an, anglais langue unique sauf décision contraire de l'état (étude sur le sujet à publier, donner à la Commission et à l'EASA)
- d. Langues utilisées publiées à l'AIP;

SERA.14015 LANGUE A UTILISER DANS LES COMMUNICATIONS AIR-SOL

Conclusion de l'étude (non encore publiée): **Les pilotes pourront continuer à parler français sur tout le territoire.**

SERA.14020 ÉPELLATION DES LETTRES

Alphabet aéronautique



SERA.14025 IDENTIFICATION DES ROUTES ATS HORS SID ET STAR

Identique à § C)4 de FRA Appendice 4

SERA.14026 POINTS SIGNIFICATIFS

Identique à § D)4 de FRA Appendice 4

SERA.14030 IDENTIFICATION DES SID ET STAR

Identique à § E)2 de FRA Appendice 4

SERA.14035 TRANSMISSION DES NOMBRES

- Enonciation des chiffres séparés en Anglais

- **Dérogation en Français : FRA.14035**

« En langue française, un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

« Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA.14035). »

- Dérogation pour le moment temporaire (durée d'environ un an le temps de rassembler tous les éléments nécessaires pour prendre une mesure permanente)

SERA.14040 PRONONCIATION DES NOMBRES

FRA.14040

En français un = « unité »

SERA.14045 TECHNIQUE DE TRANSMISSION

FRA.14045

Expressions conventionnelles de base

SERA.14050 INDICATIFS D'APPEL

Cf. présentation phraséologie

SERA.14055 PROCÉDURES DE RADIOTÉLÉPHONIE

FRA.14055

- a. Pas de transmission pendant le décollage, la dernière partie de l'approche finale, le roulage à l'atterrissage et la première partie de l'approche interrompue sauf pour des raisons de sécurité
- b. Premier échange radio avec indicatifs A/C et station sol complets. Ensuite, indicatif A/C abrégé et omission indicatif station sol possibles
- c. Clairance et collationnement : indicatif d'appel A/C obligatoire

SERA.14060 TRANSFERT DE COM VHF

- a) En l'absence de demande explicite de l'ATS, Le pilote doit avertir l'ATS avant de changer de fréquence
- b) Au premier contact, il donne les éléments demandés par le PSNA

SERA.14065 PROCÉDURES DE CHANGEMENT

FRA.14065

Premier appel « standard »:

- Organisme appelé
- Indicatif d'appel + « heavy » ou « super »*
 - *super = A380, AN124 et AN225
- Niveau actuel et niveau autorisé si ≠
- Vitesse si assignée par l'ATC
- Autres éléments exigés par le PSNA

Premier appel « autre »:

Prescrit par le PSNA, approuvé par la DSAC et mis dans l'AIP

SERA.14070 PROCÉDURES D'ESSAI

FRA.14070

ESSAI RADIO (RADIO CHECK)

Echelle de lisibilité

SERA.14075 ÉCHANGE DE COMMUNICATIONS

FRA.14075

Collationnements et corrections

Usage de break break, negative I say again, etc.

Fin de conversation

SERA.14080 VEILLE RADIO

- a. Obligations de veille 121,5 pour les pilotes
- b. Obligations de veille pour les organismes

SERA.14085 TRANSMISSION SANS A/R

« TRANSMISSION EN L'AIR » ou « TRANSMISSION EN L'AIR PAR SUITE DE PANNE DE RÉCEPTEUR »

RAS

SERA.14087 TECHNIQUE DU RELAI

RAS

SERA.14090 PROCÉDURES SPÉCIFIQUES

- a. Mouvements de véhicules : PROCEDEZ / PROCEED (roulez/taxi réservé aux A/C)
- b. Service consultatif: pas utilisé en France
- c. Catégorie de turbulence de sillage: cf. FRA.14065
- d. Déviation cause météo (« DÉVIATION MÉTÉO DEMANDÉE »)

SERA.14095 DÉTRESSE ET URGENCE

- a. Généralités (MAYDAY, PAN PAN...)
- b. Mesures prises par le pilote
- c. Mesures prises par l'organisme ATS
- d. Mesures prises par les autres A/C et les autres organismes ATS

Détail des nouvelles dispositions du RCA 3



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

MESURES DE NETTOYAGE

Suppression de paragraphes repris dans SERA

- 2.3.7, 2.3.9, etc.

§3.9.2.1

Heure estimée d'arrivée devient heure d'arrivée prévue

§3.9.2.1

Altitude minimale de sécurité radar (AMSR) devient altitude minimale de guidage

Remarque : les appellations des cartes « AMSR » seront amendées au fil de l'eau

§4.2.1.2

Clairance de départ : le niveau autorisé est transmis sauf s'il est dans la publication du SID. L'attribution d'un SID sans niveau n'autorise pas l'A/C à monter

§4.2.1.3 CLAIRANCES SUR UN SID

Contraintes publiées à respecter sauf mention explicite de l'ATC

Si pas de contraintes : phraséologie inchangée

Si contraintes : montez via SID / climb via SID

Si une directe est donnée, les contraintes des points éludés disparaissent

Phraséologie précise : appendice 6 de l'arrêté relatif à SERA

PRINCIPE

Créer des SID et STAR avec des contraintes de niveau et de vitesse pour séparer les flux.

Le respect certain des contraintes permettra des clairances vers le niveau final, d'où économie de messages

Exemple :

SID ABABA 2 X: AAAA-DDDDD-EEEE

Contrainte publiée DDDDD FL100 max pour éviter la vent arrière au FL110

Clairance ABC1234 montez via SID FL180

L'A/C monte vers le FL100 jusqu'à DDDDD, puis poursuit la montée vers FL180

MISE EN OEUVRE

Consigne DO à venir

Nécessite :

- Etude des procédures SID et STAR
- Déclaration de changement
- AIC avant mise en œuvre sur un A/D, et mention à l'AD2 de l'AIP (sensibilisation des pilotes nécessaire)
- A la mise en œuvre, vérification de la bonne compréhension des usagers avant usage de clairance avec vols potentiellement en conflit en cas de non respect

§4.3.1.4.2

Clairance d'arrivée : le niveau autorisé est transmis.

Suppression des limitations du niveau autorisé
(incompatible avec le nouveau concept)

L'attribution d'une STAR sans niveau n'autorise pas l'A/C
à descendre

§4.2.1.3 CLAIRANCES SUR UNE STAR

Contraintes publiées à respecter sauf mention explicite de l'ATC

Si pas de contraintes : phraséologie inchangée

Si contraintes : descendez via STAR / descend via STAR

Si une directe est donnée, les contraintes des points éludés disparaissent

Phraséologie précise : appendice 6 de l'arrêté relatif à SERA

PRINCIPE

Créer des SID et STAR avec des contraintes de niveau et de vitesse pour séparer les flux.

Le respect certain des contraintes permettra des clairances vers le niveau final, d'où économie de messages

Exemple :

STAR ABABA 2 X: AAAA-DDDDDD-EEEEEE

Contrainte publiée DDDDD FL110 mini pour éviter le départ au FL100

Clairance ABC1234 descendez via STAR altitude 5000 ft QNH 1022

L'A/C descend vers le FL110 jusqu'à DDDDD, puis poursuit la descente vers 5000 ft

MISE EN OEUVRE

Consigne DO à venir

Nécessite :

- Etude des procédures SID et STAR
- Déclaration de changement
- AIC avant mise en œuvre sur un A/D, et mention à l'AD2 de l'AIP (sensibilisation des pilotes nécessaire)
- A la mise en œuvre, vérification de la bonne compréhension des usagers avant décision d'usage de clairance avec vols potentiellement en conflit en cas de non respect

PAUSE



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Synthèse des changements notables



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

SYNTHÈSE POUR LE PILOTE VFR

La majorité des changements introduits par SERA C concerne l'aviation commerciale.

Les usagers de l'aviation générale, doivent retenir que :

- les pilotes à bord d'aéronefs munis d'un transpondeur Mode A doivent désormais l'allumer systématiquement pour toute la durée du vol ;
- en matière de phraséologie :
 - les chiffres continuent à s'énoncer en langue française comme dans la vie courante
 - On continue à parler français sur les aéroports internationaux >50000 IFR internationaux
 - l'expression « point d'arrêt » est remplacée par l'expression « point d'attente » ;
 - le terme « TORA » (Take-Off Runway Available) peut être utilisé pour indiquer la longueur de piste utilisable au roulage depuis une branche intermédiaire d'une piste lors du décollage ;
 - une nouvelle phraséologie standardisée pour les planeurs et pour les opérations de parachutage existe désormais et est présentée dans le manuel de phraséologie ;
 - l'indication du point de rosée et du QFE ne sont plus obligatoires dans les messages ATIS. Ils pourront toutefois être fournis par le contrôleur ou l'agent AFIS sur demande de l'utilisateur.

Voir AIC et sur infos le site du Ministère à paraître prochainement.



Où trouver l'information



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

INFORMATION

Site du Ministère : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-rca>

Site du SIA :

manuel phraseo <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation>

AIC : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aicmetropole>

Legifrance (textes nationaux) : <https://www.legifrance.gouv.fr/>

Eur-lex (textes européens) : <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr>

Site de l'AESA (AMC-GM) : <https://www.easa.europa.eu/regulations#regulations-sera---standardised-european-rules-of-the-air>



Merci de votre attention



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Annexes



DSNA

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

SERA.14015 LANGUE À UTILISER DANS LES COMMUNICATIONS AIR-SOL

SERA.14015 Langue à utiliser dans les communications air-sol

a) Les communications radiotéléphoniques air-sol se font en anglais ou dans la langue habituellement utilisée par la station au sol.

b) Toutes les stations au sol desservant des aérodromes désignés et des routes utilisées par des services aériens internationaux doivent être en mesure d'employer l'anglais sur demande de tout aéronef. Sauf instruction contraire de l'autorité compétente pour des cas particuliers, la langue anglaise est utilisée pour les communications entre l'organisme ATS et les aéronefs dans les aérodromes enregistrant plus de 50 000 mouvements IFR internationaux par an. Les États membres dans lesquels, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, l'anglais n'est pas la seule langue utilisée pour les communications entre l'organisme ATS et les aéronefs dans ces aérodromes peuvent décider de ne pas appliquer l'obligation d'utiliser la langue anglaise et en informent la Commission. Dans ce cas, les États membres concernés réalisent, pour le 31 décembre 2017 au plus tard, une étude sur la possibilité d'imposer l'usage de l'anglais pour les communications entre l'organisme ATS et les aéronefs dans ces aérodromes pour des raisons de sécurité, de manière à éviter les incursions d'aéronefs sur une piste occupée ou d'autres risques pour la sécurité, tout en tenant compte des dispositions applicables du droit de l'Union et des États membres en matière d'emploi des langues. Ils rendent cette étude publique et communiquent ses conclusions à l'Agence et à la Commission.

c) Les langues employées par une station au sol sont indiquées dans les publications d'information aéronautique et dans toute autre information aéronautique publiée relative à ces installations.



FRA.14015 A)

FRA.14015 a)

Mise en œuvre

La langue habituellement utilisée par la station au sol est le français.



AMC1 SERA.14015

AMC1 SERA.14015 Language to be used in air-ground communication

The competent authority should only prescribe other conditions for the use of English language at aerodromes with more than 50 000 international IFR movements per year for specific cases, based on an individual assessment of the local arrangements. In any case, deviation from the requirement should be limited to exceptional cases and should be accompanied with a safety assessment.

In States which decide not to apply the requirement to use the English language, the study referred to in SERA.14015 should include an independent and comprehensive assessment of the impact of not using English for air-ground radio communications. Such an assessment should in particular take into account:

- (a) Any available accident and incident investigation reports at least at EU level, where the use of language has been identified as a contributing factor. For this purpose, the central repository created in accordance with Commission Regulations (EC) Nos 1321/2007 and 996/2010 for such reports should also be consulted.
- (b) The proportion of pilots frequenting that airport, with English language proficiency endorsement.
- (c) The proportion of pilots frequenting that airport, lacking language proficiency endorsement in the alternative language to be used.
- (d) A consultation of flight crews operating at the airport in question, on their preferences and ability to use the languages in question.
- (e) A consultation of the safety investigation authority.

GM1 ET GM2 SERA.14015

GM1 SERA.14015 Language to be used in air-ground communication

In addition to the requirement in SERA.14015, positive consideration should be given by competent authorities to the benefits of situational awareness which could improve safety on airports and relevant surrounding airspace sectors by extending the use of the English language on some safety critical frequencies at aerodromes and relevant surrounding airspace sectors also with less than 50 000 commercial IFR movements per year, but with international traffic, and a large majority of qualified pilots with acceptable level of English. This consideration would in particular encompass:

- (a) use of a single frequency for all the safety-critical operations on a runway or a set of runways;
- (b) the need to and feasibility of applying the requirement for English-only communications also to communications with vehicles in order to enhance situational awareness.

where this consideration could lead to a change in current communication arrangements, it should be based on the outcome of a local safety assessment;

GM2 SERA.14015 Language to be used in air-ground communication

The competent authority should also consider extending the requirement for the use of English language to aerodromes with less than 50 000 international IFR movements per year based on local needs, such as seasonally high levels of international air traffic.

§5.6.7.1

Le mot décollage n'est utilisé en radiotéléphonie que pour autoriser ou annuler un décollage

§5.6.7.6

Expression TORA pour indiquer la distance disponible au décollage depuis une voie intermédiaire

§10.7.4 GUIDAGE VERS UNE APPROCHE

1. Convergence OACI suppression de la notion de 30 sec en palier avant la finale, remplacé par « intercepter par en-dessous l'alignement de descente ».
2. Nouveau § OACI : Clarification des obligations pilote et ATC
 - a. Pilote doit maintenir l'altitude assignée jusqu'à l'alignement de descente
 - b. ATC doit mentionner explicitement si l'altitude d'interception est \neq de celle publiée