

Direction de la
sécurité de
l'Aviation civile

Direction
navigabilité et
opérations

Edition 1
Version 2
06/10/2017

MANEX A12

Mise en œuvre du règlement SERA

Guide de rédaction



Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr



D S A C

GUIDE MISE EN ŒUVRE DU REGLEMENT SERA DANS LA PARTIE A12 DU MANEX

Liste des modifications

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	23/03/2016	Création
Ed1 Version 1	08/03/2017	Ajout d'une précision au paragraphe 5
Ed1 Version 2	06/10/2017	Suppression de la mention au guide VFR Ajout des changements introduits par le règlement (UE) n°2016/1185 dit SERA C Précisions apportées tout au long du guide

Approbation du document

	Rédaction	Vérification	Approbation
Nom	Adrián Lucq 	Thomas Vezin 	Pierre Bernard 
Fonction	DSAC/NO/OA	Adjoint au Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO	Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO
Date			06/10/2017

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p>GUIDE DSAC SERA Edition 1</p>	<p>Page : 3/9</p>	<p>Version 2 du 06/10/2017</p>
--	--	-------------------	------------------------------------

1. PREAMBULE

Un Manuel d'Exploitation (MANEX) doit être rédigé par l'exploitant, et concernant les règles de l'air, la partie pertinente est la partie A12 de ce MANEX.

Les procédures décrites dans cette partie doivent être en adéquation avec les opérations qui sont effectuées par l'exploitant. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, dit SERA pour « Standardised European Rules of the Air », est applicable en France depuis le 11 décembre 2014.

2. REFERENCES REGLEMENTAIRES

Le règlement d'exécution (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 (AIR-OPS). L'AESA a publié pour ce règlement des AMC et GM dont :

ORO – SOUS-PARTIE GEN – EXIGENCES GÉNÉRALES

ORO.GEN.110 Responsabilités de l'exploitant

ORO.GEN.160 Compte rendu d'évènements

ORO – SOUS-PARTIE MLR – MANUELS, REGISTRES ET RELEVÉS

ORO.MLR.100 Manuel d'exploitation - généralités

ORO.MLR.101 Manuel d'exploitation - structure

Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 qui établit les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne. .

Les dispositions de ce règlement ont remplacé, le 11 décembre 2014, celles de l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne (RDA/SCA) visible sur :

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

Le règlement d'exécution (UE) n° 2016/1185 qui modifie le règlement (UE) n° 923/2012.

L'Arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.

L'arrêté du 07 Juillet 2017 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 (NOR : TRAA 1717408A).

L'arrêté du 07 Juillet 2017 modifiant l'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 (NOR : TRAA1717411A).

3. AUTORITE EN CHARGE

Le contenu de la partie A12 du MANEX d'une compagnie de transport aérien française détenant un certificat de transporteur aérien est soumis à l'avis de l'échelon de la DSAC responsable du suivi de ce certificat.

Dans la suite du présent guide, on parlera de façon générique de « la DSAC ».

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE 	GUIDE DSAC SERA Edition 1	Page : 4/9	Version 2 du 06/10/2017
---	---	------------	----------------------------

4. LES DIFFERENTES ETAPES DE L'ETUDE DE LA PARTIE A12 DU MANEX

Toute rédaction ou modification de la partie A12 du MANEX est soumise à notification à la DSAC. La DSAC accuse réception de cette notification. Elle vérifie alors la conformité de cette partie, soit à réception du MANEX, soit lors d'un audit et notifie à la compagnie toute constatation.

5. ATTENDU DU CONTENU DE LA PARTIE A12 DU MANEX

La DSAC vérifie que l'exploitant a correctement couvert les dispositions rappelées dans l'ORO.MLR.100 et dans les AMC1 ORO.MLR.100 et AMC3 ORO.MLR.100 associés.

Les règles de l'air doivent être détaillées dans la partie A12 du manuel d'exploitation. Cette partie doit en particulier détailler :

- les règles de vol à vue et aux instruments,
- l'application nationale des règles de l'air,
- les procédures de communication, y compris les procédures en cas de panne des dispositifs de communication,
- les informations et consignes afférentes à l'interception des avions civils,
- les circonstances dans lesquelles une veille radiotéléphonique doit être maintenue,
- les signaux,
- le système horaire utilisé en exploitation,
- les clairances du contrôle de la circulation aérienne, la conformité au plan de vol et les comptes rendus de position,
- les procédures à appliquer par les pilotes témoins d'un accident ou recevant un message de détresse,
- les codes visuels sol-air réservés à l'usage des survivants, la description et l'utilisation des aides à la signalisation,
- et les signaux d'urgence et de détresse.

Cette partie doit être conforme au règlement SERA ainsi qu'aux règles nationales relatives à sa mise en œuvre. Il est pour cela possible d'avoir recours à une documentation extérieure (Documentation Jeppesen,...) conformément au paragraphe (i) de l'AMC1 ORO.MLR.100. L'exploitant peut décider de recopier cette documentation dans son manuel d'exploitation ou de faire un renvoi vers la documentation en elle même. Le cas échéant, la documentation extérieure devra donc être embarquée à bord.

6. PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTEES PAR LE REGLEMENT SERA

Cette partie vise à mettre en exergue les principales modifications apportées au règlement SERA, elle n'a pas vocation à décrire exhaustivement l'ensemble de ces modifications.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">GUIDE DSAC SERA Edition 1</p>	<p>Page : 5/9</p>	<p>Version 2 du 06/10/2017</p>
---	--	-------------------	------------------------------------

6.1. Régime VFR

6.1.1. Régime VFR de Jour (SERA.5001)

Pour les avions, évoluant en espace aérien non contrôlé au ou en dessous du plus élevé des deux niveaux 3000ft AMSL ou 1000ft ASFC la visibilité en vol requise est de 5 000 mètres ou 1 500 mètres si la vitesse indiquée de l'avion est inférieure ou égale à 140 nœuds.

Cette limitation de vitesse ne concerne pas les aéronefs qui pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne sont pas en mesure de maintenir une vitesse indiquée inférieure à 140 nœuds. Ceux-ci 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 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.

Pour les hélicoptères, évoluant en espace aérien non contrôlé au ou en dessous du plus élevé des deux niveaux 3000ft AMSL ou 1000ft ASFC la visibilité en vol requise dépend de la vitesse indiquée (V_i) selon les dispositions suivantes :

- 5 000 m, a $V_i > 140$ kt,
- 1 500 m, si $50 \text{ kt} < V_i \leq 140$ kt,
- 800 m, a $V_i \leq 50$ kt.

Il faut noter que ces valeurs de vitesse sont à considérer comme des maximums et doivent être adaptées aux conditions du vol (expérience de l'équipage, aérologie locale, etc.).

6.1.2. Régime VFR de Nuit (SERA.5005)

Pour les aéronefs autres que des hélicoptères le règlement SERA assoupli les minimas concernant les conditions météorologiques pour la pratique du VFR de nuit. Cependant afin de garantir le respect des distance entre l'aéronef et les nuages définies par le règlement SERA, la DGAC recommande de conserver le critère « hauteur de la base des nuages 1500ft au-dessus du niveau de croisière prévu » tel que cela était défini dans l'ancien règlement (RDA – appendice 5).

Pour les vols de nuit effectués en ballon, les conditions décrites dans le règlement SERA sont plus permissives que l'ancien règlement (RDA – appendice 5) :

- La vue du sol n'est requise que sous 3000ft AMSL ou 1000ft ASFC ;
- Le plafond doit être supérieur à 1500 ft ;
- La visibilité minimale sous le FL100/10 000ft est de 5 000m ;
- La visibilité minimale au-dessus du FL100/10 000ft est de 8 000m.

6.1.2.1. Régime VFR spécial de nuit (SERA.5010)

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. En particulier pour les exploitants d'hélicoptères détenteurs d'un agrément de service médical d'urgence.

 <p>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</p>	<p align="center">GUIDE DSAC SERA Edition 1</p>	<p>Page : 6/9</p>	<p>Version 2 du 06/10/2017</p>
---	--	-------------------	------------------------------------

6.2. Régime IFR (SERA.5025)

Afin de garantir la règle du « voir et éviter » avec les vols VFR en bordure de couche, les vols IFR réalisés sous 3 000ft AMSL/1 000ft AFSC (le plus élevé des deux niveaux) sont interdits. Cependant une possibilité de dérogation est offerte aux vols d'hélicoptères effectuant du transport interhospitalier.

6.3. Dépôt plan de vol (SERA.4001)

Le délai de dépôt d'un plan de vol dans le cas d'un franchissement de frontière est porté à 1h avant le départ.

6.4. Nouveaux types de zones et d'espaces (SERA – Article 2 et SERA.6005)

Le règlement définit un nouveau type d'espace :

- Zone de circulation d'aérodrome (ATZ) : un espace aérien, de dimensions définies, établi autour de certains aérodromes en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.

Ainsi que deux nouveaux types de zones :

- Zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ) : Ces zones visent à mettre en place des espaces où l'emport de moyens radiotéléphoniques ainsi la veille radiotéléphonique est rendue obligatoire ainsi que le contact air/sol le cas échéant.
- Zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ) : Tout aéronef évoluant dans ces zones doit obligatoirement être équipés et utiliser son transpondeur (Mode A et C ou mode S).

Les espaces aériens désignés comme étant des zones à utilisation obligatoire de radio et/ou des zones à utilisation obligatoire de transpondeur sont dument publiés dans les publications d'information aéronautique.

6.5. Compte rendu radiotéléphonique (SERA.12001 à SERA.12020)

Le règlement définit des observations d'aéronef dites spéciales :

- turbulences fortes ;
- givrage modere ou fort ;
- onde orographique forte ;
- orages sans grele, qui sont masques, noyes, etales
- ou en lignes de grain ;
- orages avec grele, qui sont masques, noyes, etales
- ou en lignes de grain ;
- forte tempete de poussiere ou de sable ;
- nuage de cendres volcaniques ;
- activite volcanique pre-eruptive ou eruption
- volcanique,

Ainsi qu'un second type d'observations dites exceptionnelles qui ne rentrent pas dans la liste ci-dessus (exemple du cisaillement de vent) mais qui peuvent également mettre en jeu la sécurité des autres aéronefs.

 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE	GUIDE DSAC SERA Edition 1	Page : 7/9	Version 2 du 06/10/2017
--	--	------------	----------------------------

Ces deux types types d'observations doivent être rapportés aux services de la navigation aérienne dès que possible. Ces observations sont ensuite transmises à l'ensemble des aéronefs évoluant dans la même zone.

6.6. Communications verbales – phraséologie

Le règlement (UE) n°2016/1185 du 20/07/2016 dit « SERA Partie C » introduit deux nouvelles parties au règlement SERA, dont la partie 14 relative aux communications verbales, qui entrent en vigueur au 12 octobre 2017. Les principaux changements concernent la phraséologie employée par l'ATC. L'AMC SERA.14001 contient la phraséologie anglaise proposée par l'EASA. Cet AMC a fait l'objet d'un AltMoc de la part de la DSNA, visant à intégrer les retours d'expérience de la DSNA tout en limitant les différences avec l'AMC de l'EASA. La phraséologie française a également été revue dans le même esprit et annexée à l'arrêté du 7 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n°923/2012. Les exploitants sont invités à prendre connaissance de l'AIC SERA C (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/pub/media/store/documents/file/l/f/lf_circ_2017_a_026_fr.pdf) et du Manuel de phraséologie de la DSNA tous deux disponibles sur le site du Service de l'Information Aéronautique (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/reglementation>).

DSAC/NO
50 rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 44 80
Fax : 01 58 09 45 52

© Photothèque DGAC,
Vincent Colin.

