

Référence réglementaire

[Arrêté du 20 juillet 2021 modifiant plusieurs arrêtés relatifs aux règles de circulation aérienne et aux procédures pour les organismes des services de la circulation aérienne.](#)

Application : 12 août 2021

Article 1

L'alinéa b de l'article 2-1 de l'arrêté du 11 décembre 2014 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

b) Les exigences relatives aux hauteurs minimales de survol établies par les dispositions SERA. 3105, SERA. 5005 c) 5) et SERA. 5005 f) de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et par les dispositions FRA. 5005 c) 5) et FRA. 5005 f) 1) de l'annexe I au présent arrêté ne s'appliquent pas lorsque la réalisation de la mission l'exige, sous réserve que le manuel d'exploitation décrive les procédures opérationnelles adaptées à ce type d'opérations

SERA.3105

SERA.3105 Minimum heights

Regulation (EU) No 923/2012

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface. The minimum heights for VFR flights shall be those specified in [SERA.5005\(f\)](#) and minimum levels for IFR flights shall be those specified in [SERA.5015\(b\)](#).

GM1 SERA.3105 Minimum heights

ED Decision 2013/013/R

MINIMUM HEIGHTS ESTABLISHED BY THE COMPETENT AUTHORITY ABOVE THE REQUIRED MINIMUM HEIGHTS

In cases where it is considered that the minimum heights specified in [SERA.5005](#) and [SERA.5015](#) are not sufficient, the competent authority may establish appropriate structures, such as controlled, restricted or prohibited airspace, and define specific conditions through national arrangements. In all cases, the related Aeronautical Information Publication (AIP) and charts should be made easy to comprehend for airspace users.

GM2 SERA.3105 Minimum heights

ED Decision 2013/013/R

MINIMUM HEIGHTS PERMITTED BY THE COMPETENT AUTHORITY BELOW THE REQUIRED MINIMUM HEIGHTS

The permission from the competent authority to fly at lower levels than those stipulated in [SERA.5005\(f\)](#) and [SERA.5015\(b\)](#) may be granted either as a general exception for unlimited number of cases or for a specific flight upon specific request. The competent authority is responsible for ensuring that the level of safety resulting from such permission is acceptable.

SERA.5005

SERA.5005 Visual flight rules

Regulation (EU) 2016/1185

[...]

(c) When so prescribed by the competent authority, VFR flights at night may be permitted under the following conditions:



- (5) except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorised by the competent authority, a VFR flight at night shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:
- (i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;
 - (ii) elsewhere than as specified in i), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

[...]

- (f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:
- (1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
 - (2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

Note : la mise à jour ne concerne que la référence au paragraphe du document EASA SERA.

L'article SERA.5005 c) 4) a en effet disparu lors de l'amendement [2016/1185 du 20 juillet 2016](#). Pour mémoire, cet article établissait les hauteur minimale de survol en VFR de nuit (1 000 ft hors régions montagneuses, 2 000 ft en régions montagneuses). Les dispositions françaises restent d'actualité (la référence a été mise à jour : du 5005 c) 4) au 5005 c) 5).

Texte d'origine

Texte mis à jour

b) Les exigences relatives aux hauteurs minimales de vol établies par les dispositions SERA. 3105, SERA. 5005 c) 4) et SERA. 5005 f) de l'annexe au règlement (UE) n° 923/2012 et par les dispositions SERA. 5005 c) 4) et FRA. 5005 f) 1) de l'annexe I au présent arrêté ne s'appliquent pas lorsque la réalisation de la mission l'exige, sous réserve que le manuel d'exploitation décrive les procédures opérationnelles adaptées à ce type d'opérations ;

b) Les exigences relatives aux hauteurs minimales de survol établies par les dispositions SERA. 3105, SERA. 5005 c) 5) et SERA. 5005 f) de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 et par les dispositions FRA. 5005 c) 5) et FRA. 5005 f) 1) de l'annexe I au présent arrêté ne s'appliquent pas lorsque la réalisation de la mission l'exige, sous réserve que le manuel d'exploitation décrive les procédures opérationnelles adaptées à ce type d'opérations ;

Article 2

L'annexe I de l'arrêté du 11 décembre 2014 susvisé est modifiée conformément à l'annexe I du présent arrêté.

ANNEXE I

L'annexe I de l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement n° 923/2012 susvisé est ainsi modifiée :

1° Dans la partie Définitions, la définition du calendrier grégorien est remplacée par la définition suivante :

« Calendrier grégorien : Calendrier d'usage courant. Introduit en 1582 pour définir une année qui soit plus proche de l'année tropique que celle du calendrier julien (Norme ISO 19108, Information géographique-Schéma temporel). » ;



Calendrier grégorien : Calendrier d'usage courant. Introduit en 1582 pour définir une année qui soit plus proche.	Calendrier grégorien : Calendrier d'usage courant. Introduit en 1582 pour définir une année qui soit plus proche de l'année tropique que celle du calendrier julien (Norme ISO 19108, Information géographique-Schéma temporel).
---	--

2° Au paragraphe FRA. 3140, les mots : « [https:// www. ecologique-solidaire. gouv. fr/](https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/) » sont remplacés par les mots : « <https://www.ecologie.gouv.fr/> » ;

3° Le paragraphe FRA. 5005 c) 1) est supprimé ;

Disposition supplémentaire	Disposition supplémentaire
En application de la disposition 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).	

Pour mémoire, SERA 4001 a) et c) :

SERA.4001 Submission of a flight plan Regulation (EU) 2015/1185

(a) Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

[...]

(c) A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

Note : la disparition de cet article rend requis le dépôt d'un FPL dès lors que l'on sort de la CTR ou à défaut de CTR que l'on reste dans les 6,5 NM (12 Km) de l'aérodrome (c'est-à-dire, principalement les tours de piste).

4° Au paragraphe FRA. 5005 c) 4), le titre : « FRA. 5005 c) 4) » est remplacé par le titre : « FRA. 5005 c) 5) » et les mots : « SERA. 5005 c) 4) » sont remplacés par les mots : « SERA. 5005 c) 5) » ;

5° Au paragraphe FRA. 5005 c) 5), le titre : « FRA. 5005 c) 5) » est remplacé par le titre : « FRA. 5005 c) 5) bis » ;

6° Au paragraphe FRA. 5005 c) 6), le titre : « FRA. 5005 c) 6) » est remplacé par le titre : « FRA. 5005 c) 5) ter » ;

Note : ces articles concernent les conditions de réalisation des vols VFR de nuit (spécificités françaises)

Les dispositions précédentes relatives aux règles de survol sont maintenues, dont :

- 1 500 ft hors région montagneuse, dans un rayon de 8 Km (SERA = 1 000 ft mini)
- 2 000 ft en région montagneuse, dans un rayon de 8 km (SERA = 2 000 ft mini)
- dérogations possibles sur itinéraires VFR de nuit publiés.

FRA.5005 c) 1)

 FRA.5005 c) 5)

+ Mise en œuvre

En application de la disposition SERA.5005 c) 5), le niveau minimal pour un vol VFR de nuit effectué hors itinéraire publié, au-delà des abords d'un aérodrome, est, pour les

+ aéronefs autres que les hélicoptères, fixé à : i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, 600 mètres (2 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;

ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au i), 450 mètres (1 500 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef. Dans le cas de vols de ballons, l'obstacle à considérer est le plus élevé situé dans un rayon équivalent à la distance parcourue en 10 mn de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

+ Le niveau minimal pour le vol VFR de nuit en hélicoptère effectué hors itinéraire publié est fixé à 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à une minute de vol autour de la position estimée de l'aéronef. Excepté lorsqu'il suit un itinéraire spécifiant une altitude de vol, le pilote est responsable du franchissement des obstacles.

+ FRA.5005 c) 5) bis

Un vol VFR de nuit en avion est effectué au départ et à destination d'aérodromes homologués au sens de l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes. Les aérodromes homologués et le cas échéant, les consignes à respecter sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Un aérodrome homologué avec limitations est réservé aux seuls pilotes autorisés par le directeur de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétent ou son représentant ; ces pilotes prennent alors connaissance des consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de cet aérodrome. Les vols d'hélicoptères en VFR de nuit sont effectués au départ ou à destination :

+ - d'aérodromes utilisables de nuit ; - d'hélistraces sur lesquelles l'exploitant d'hélicoptère s'est assuré qu'il peut effectuer son vol en sécurité.

+ Par dérogation au paragraphe précédent, l'autorité compétente pour la surveillance de l'aérodrome peut autoriser un exploitant d'hélicoptères à effectuer des vols de nuit en régime de vol à vue, au départ ou à destination d'un aérodrome dont la décision d'homologation ou, respectivement, le certificat, ne permettent pas de l'utiliser ou, respectivement, de l'exploiter de nuit, lorsqu'ils sont nécessaires au service médical d'urgence par hélicoptère ou à la conduite d'opérations de recherche et sauvetage ou d'évacuation relevant de la circulation aérienne générale.



	<p>Cette autorisation est délivrée après que l'exploitant d'hélicoptères a obtenu l'accord de l'exploitant de l'aérodrome considéré si l'autorité compétente désignée ci-dessus accepte les mesures prises par l'exploitant d'hélicoptères pour utiliser l'aérodrome dans les conditions mentionnées au paragraphe précédent. L'autorisation peut être assortie de conditions portant sur l'utilisation de l'aérodrome considéré.</p>
FRA.5005 c) 4)	<p> FRA.5005 c) 5) ter</p>
Mise en œuvre	<p> Disposition supplémentaire</p> <p> Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle. Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.</p>

7° Aux alinéas FRA. 5005 f) 1) ii) et FRA. 5005 f) 2) i), les mots : « aéronefs qui circulent sans personne à bord » sont remplacés par les mots : « aéronefs sans équipage à bord » ;

8° Dans la note 1 du paragraphe FRA. 5005 f) 2), les mots : « arrêté du 7 octobre 1985 relatif à l'utilisation des planeurs ultralégers » sont remplacés par les mots : « arrêté du 3 mai 2017 relatif à l'utilisation des aéronefs ultralégers non motorisés » ;

9° La note 3 du paragraphe FRA. 5005 f) 2) est remplacée par les dispositions suivantes : « Note 3.-Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 et le règlement délégué (UE) 2019/945 établissent des dispositions applicables, respectivement, aux aéronefs sans équipage à bord et aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord. Trois arrêtés interministériels établissent en outre, respectivement, les règles d'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord, les scénarios standards nationaux et les modalités d'exploitation d'aéromodèles au sein d'associations d'aéromodélisme » ;

Note : intégration des drones pouvant transporter des passagers. Les règles de survol pour les drones sont beaucoup plus souples que pour les aéronefs à moteur pilotés.



	<ul style="list-style-type: none">+ FRA.5005 f) 1)+ Mise en œuvrei) Les hauteurs minimales de survol des agglomérations définies dans l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux s'appliquent. ii) Les aéronefs sans équipage à bord peuvent évoluer en deçà de la hauteur minimale fixée au SERA.5005 f) 1).+ FRA.5005 f) 2)+ Mise en œuvrei) Les aéronefs sans équipage à bord, les planeurs effectuant des vols de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent évoluer à une hauteur inférieure à la
	<ul style="list-style-type: none">+ hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA.5005 f) 2) sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface. ii) Dans le cadre d'un vol d'instruction, la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA .5005 f) 2) est abaissée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés.iii) Les aéronefs habités mentionnés au i) et ii) maintiennent en permanence une distance de 150 m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel. Note 1. - La définition des planeurs ultralégers (PUL) ainsi que leurs règles d'utilisation sont fixées par l'arrêté du 3 mai 2017 relatif à l'utilisation des aéronefs ultralégers non motorisés.+ Note 2. - Voir aussi SERA.3105. Note 3.-Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 et le règlement délégué (UE) 2019/945 établissent des dispositions applicables, respectivement, aux aéronefs sans équipage à bord et aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord. Trois arrêtés interministériels établissent en outre, respectivement, les règles d'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord, les scénarios standards nationaux et les modalités d'exploitation d'aéromodèles au sein d'associations d'aéromodélisme.+ Note 4. - Les expressions "au-dessus du sol ou de l'eau" et "au-dessus de la surface" sont équivalentes.

10° Au paragraphe FRA. 7031, la phrase : « Le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010 établit des exigences pour la gestion de la sécurité des services de la navigation aérienne. » est remplacée par la phrase suivante : « Le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011.

Note : mise à jour administrative



<p>FRA.7031 Gestion de la sécurité Disposition supplémentaire</p> <p>Note. - Le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010 établit des exigences pour la gestion de la sécurité des services de la navigation aérienne. Le code des transports rend applicables les dispositions de ce règlement aux collectivités d'outre-mer ne faisant pas partie intégrante de l'Union européenne.</p>	<p>FRA.7031 Gestion de la sécurité Disposition supplémentaire</p> <p>Note. - Le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011. Le code des transports rend applicables les dispositions de ce règlement aux collectivités d'outre-mer ne faisant pas partie intégrante de l'Union européenne.</p>
---	---

11° Au a) du paragraphe FRA. 7033, le mot : « fournisseurs » est remplacé par le mot suivant : « prestataires » ;

Note : mise à jour administrative (ATS)

<p>FRA.7033 Compétences linguistiques Disposition supplémentaire</p> <p>a) Les fournisseurs de services de la circulation aérienne s'assurent que les contrôleurs de la circulation aérienne parlent et comprennent les langues utilisées pour les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans l'Annexe 1 de l'OACI. b) Sauf lorsqu'elles sont effectuées dans une langue mutuellement convenue, les communications entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne se font en langue anglaise.</p>	<p>FRA.7033 Compétences linguistiques Disposition supplémentaire</p> <p>a) Les prestataires de services de la circulation aérienne s'assurent que les contrôleurs de la circulation aérienne parlent et comprennent les langues utilisées pour les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans l'Annexe 1 de l'OACI.</p>
---	--

12° La note 1 du paragraphe FRA. 7034 est remplacée par les dispositions suivantes : « Note 1.-Des éléments indicatifs sur l'élaboration, la publication et la mise en œuvre des plans de mesures d'exception figurent dans le supplément C de l'annexe 11 de l'OACI. » ;

Note : mise à jour administrative (ATS)

<p>FRA.7034 Mesures d'exception Disposition supplémentaire</p> <p>Les autorités des services de la circulation aérienne élaborent et promulguent des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services. Ces plans sont au besoin élaborés avec le concours de l'OACI, en étroite coordination avec les autorités des services de la circulation aérienne chargées de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés. Note 1. - Des éléments indicatifs sur l'élaboration, la promulgation et la mise en œuvre des plans de mesures d'exception figurent dans le Supplément D de l'Annexe 11 de l'OACI.</p>	<p>FRA.7034 Mesures d'exception Disposition supplémentaire</p> <p>Les autorités des services de la circulation aérienne élaborent et promulguent des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services. Ces plans sont au besoin élaborés avec le concours de l'OACI, en étroite coordination avec les autorités des services de la circulation aérienne chargées de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés. Note 1.-Des éléments indicatifs sur l'élaboration, la publication et la mise en œuvre des plans de mesures d'exception figurent dans le supplément C de l'annexe 11 de l'OACI.</p>
---	--

13° Au a) 4) du paragraphe FRA. 8041 et au c) du paragraphe FRA. 8042, les mots : « organisme ATC » sont remplacés par les mots : « organisme du contrôle de la circulation aérienne » ;



Note : mise à jour administrative (ATS)

4) Entre secteurs ou positions de contrôle au sein du même organisme de contrôle de la circulation aérienne Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un secteur ou d'une position de contrôle à un autre au sein du même organisme ATC à un point, un niveau ou un moment spécifié dans les instructions de l'organisme ATS.

4) Entre secteurs ou positions de contrôle au sein du même organisme de contrôle de la circulation aérienne Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un secteur ou d'une position de contrôle à un autre au sein du même organisme du contrôle de la circulation aérienne à un point, un niveau ou un moment spécifié dans les instructions de l'organisme ATS.

[...]

c) Lorsqu'un organisme ATC s'aperçoit qu'il lui est impossible d'acheminer d'autres aéronefs dans un délai donné en un point donné ou dans une région particulière, en plus de ceux déjà acceptés ou qu'il ne peut les accepter qu'à une certaine cadence, il en informe l'organisme ATFM, lorsqu'il existe, ainsi que, le cas échéant, les organismes ATS intéressés. Les équipages de conduite des aéronefs se dirigeant vers ce point ou vers cette région et les exploitants intéressés sont également avisés des retards prévus ou des restrictions qui sont imposées. Note. - Les exploitants intéressés sont normalement avisés, si possible d'avance, des restrictions imposées par l'organisme de gestion des courants de trafic aérien, lorsqu'il existe.

c) Lorsqu'un organisme du contrôle de la circulation aérienne s'aperçoit qu'il lui est impossible d'acheminer d'autres aéronefs dans un délai donné en un point donné ou dans une région particulière, en plus de ceux déjà acceptés ou qu'il ne peut les accepter qu'à une certaine cadence, il en informe l'organisme ATFM, lorsqu'il existe, ainsi que, le cas échéant, les organismes ATS intéressés. Les équipages de conduite des aéronefs se dirigeant vers ce point ou vers cette région et les exploitants intéressés sont également avisés des retards prévus ou des restrictions qui sont imposées. Note. - Les exploitants intéressés sont normalement avisés, si possible d'avance, des restrictions imposées par l'organisme de gestion des courants de trafic aérien, lorsqu'il existe.

14° Au paragraphe FRA. 9012, les mots : « arrêté du 27 mars 2014 modifié portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne » sont remplacés par les mots : « arrêté du 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne » ;

Note : mise à jour administrative (ATS)

FRA.9012 Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS) Disposition supplémentaire

FRA.9012 Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS) Disposition supplémentaire

a) Là où un service D-ATIS complète le service ATIS-voix, la nature et la présentation de l'information fournie sont identiques à celles des renseignements de la diffusion ATIS-voix correspondante. 1) Là où l'on dispose de renseignements météorologiques en temps réel, on considère, pour ce qui est du maintien de l'identifiant du message ATIS, que leur teneur est inchangée tant que les données demeurent dans les limites au-delà desquelles le changement est un changement notable. Les critères auxquels un changement doit satisfaire pour constituer un changement notable sont spécifiés dans l'Annexe 3 de l'OACI, Appendice 3, §2.3.2, applicable en vertu de l'arrêté du 27 mars 2014 modifié portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

a) Là où un service D-ATIS complète le service ATIS-voix, la nature et la présentation de l'information fournie sont identiques à celles des renseignements de la diffusion ATIS-voix correspondante. 1) Là où l'on dispose de renseignements météorologiques en temps réel, on considère, pour ce qui est du maintien de l'identifiant du message ATIS, que leur teneur est inchangée tant que les données demeurent dans les limites au-delà desquelles le changement est un changement notable. Les critères auxquels un changement doit satisfaire pour constituer un changement notable sont spécifiés dans l'Annexe 3 de l'OACI, Appendice 3, §2.3.2, applicable en vertu de l'arrêté du 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne.

15° Après la partie 11, sont insérées les dispositions suivantes :

« PARTIE 12 : SERVICES LIÉS A LA MÉTÉOROLOGIE-OBSERVATIONS D'AÉRONEF ET COMPTES RENDUS PAR RADIOTÉLÉPHONIE



Disposition supplémentaire

Pour l'application des dispositions de SERA. 12005 c) et SERA. 12015 b), le modèle AIREP SPECIAL et les instructions détaillées en matière de comptes rendus qui figurent à l'appendice 5 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 sont complétées selon l'appendice FRA. Appendice 5 de la présente annexe. »

Note : mise à jour administrative (ATS)

Pour mémoire, SERA 12005 c) et 12015 b) :

SERA.12005 Special aircraft observations

Regulation (EU) 2016/1183

[...]

- (c) Flight crews shall compile the reports using forms based on the model AIREP SPECIAL form as set out in point A of [Appendix 5](#). Those reports shall comply with the detailed instructions for reporting, as provided in point 2 of [Appendix 5](#).
- (1) The detailed instructions, including the formats of messages and the phraseologies provided in [Appendix 5](#), shall be used by flight crews when transmitting air-reports and by ATS units when retransmitting such reports.
- (2) Special air-reports containing observations of volcanic activity shall be recorded on the special air-report of volcanic activity form. Forms based on the model form for special air-reports of volcanic activity set out in point B of Appendix 5 shall be provided for flight crews operating on routes which could be affected by volcanic ash clouds.

SERA.12015 Reporting of aircraft observations by voice communication

Regulation (EU) No 923/2012

[...]

- (b) Aircraft observations shall be reported as air-reports and shall comply with the technical specifications in [Appendix 5](#).

et :

APPENDIX 5 TECHNICAL SPECIFICATIONS RELATED TO AIRCRAFT OBSERVATIONS AND REPORTS BY VOICE COMMUNICATIONS

16° Après la partie FRA. APPENDICE 4 sont insérées les dispositions suivantes :

« FRA. APPENDICE 5

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES RELATIVES AUX OBSERVATIONS D'AÉRONEF ET AUX COMPTES RENDUS PAR COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES

1. MODÈLE AIREP SPECIAL-Section 3-Élément 9 :



	ÉLÉMENT	PARAMÈTRE	TRANSMETTRE PAR TÉLÉPHONIE s'il y a lieu
Section 3	9	Efficacité du freinage sur la piste :	
		-Bonne ;	EFFICACITÉ DU FREINAGE BONNE
		-Bonne à moyenne ;	EFFICACITÉ DU FREINAGE BONNE À MOYENNE
		-Moyenne ;	EFFICACITÉ DU FREINAGE MOYENNE
		-Moyenne à faible ;	EFFICACITÉ DU FREINAGE MOYENNE À FAIBLE
		-Faible ;	EFFICACITÉ DU FREINAGE FAIBLE
		-Inférieure à faible.	EFFICACITÉ DU FREINAGE INFÉRIEURE À FAIBLE

2. INSTRUCTIONS DÉTAILLÉES RELATIVES AUX COMPTES RENDUS D'EFFICACITÉ DE FREINAGE-Section 3-Élément 9 :

- Efficacité du freinage bonne : « EFFICACITÉ DU FREINAGE BONNE »
- Efficacité du freinage bonne à moyenne : « EFFICACITÉ DU FREINAGE BONNE À MOYENNE »
- Efficacité du freinage moyenne : « EFFICACITÉ DU FREINAGE MOYENNE »
- Efficacité du freinage moyenne à faible : « EFFICACITÉ DU FREINAGE MOYENNE À FAIBLE »
- Efficacité du freinage faible : « EFFICACITÉ DU FREINAGE FAIBLE »
- Efficacité du freinage inférieure à faible : « EFFICACITÉ DU FREINAGE INFÉRIEURE À FAIBLE »

Les spécifications suivantes s'appliquent :

Bonne-La décélération au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues et la maîtrise en direction est normale.

Bonne à moyenne-La décélération au freinage ou la maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne.

Moyenne-La décélération au freinage est sensiblement réduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ou la maîtrise en direction est sensiblement réduite.

Moyenne à faible-La décélération au freinage ou la maîtrise en direction se situe entre moyenne et faible.

Faible-La décélération au freinage est significativement réduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ou la maîtrise en direction est sensiblement réduite.

Inférieure à faible-La décélération au freinage est minimale à inexistante compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ou la maîtrise en direction est incertaine. »

Note : intégration du GRF (Global Reporting Format) relatif à l'état des pistes (Pilotes)



17° Le point 1.1.11 des expressions conventionnelles ATC de la partie FRA. APPENDICE 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

CIRCONSTANCES	EXPRESSIONS CONVENTIONNELLES
<p>1.1.11 RENSEIGNEMENTS SUR L'AÉRODROME</p> <p>Note 1.-Le code relatif à l'état de surface est communiqué aux aéronefs dans l'ordre de la direction d'atterrissage ou de décollage.</p> <p>Note 2.-Ces informations sont fournies pour des tiers de piste ou pour toute la longueur de la piste, selon le cas.</p>	<p>a) [(lieu)] PISTE (numéro) ÉTAT DE SURFACE [CODE (numéro à trois chiffres)]; a) suivi au besoin de :</p> <p>1) PUBLIÉ LE (date et heure UTC) ; 2) SÈCHE, ou GLACE MOUILLÉE, ou EAU SUR NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE SÈCHE, ou NEIGE SÈCHE SUR GLACE, ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE, ou GLACE, ou NEIGE FONDANTE, ou EAU STAGNANTE, ou NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE MOUILLÉE, ou NEIGE SÈCHE SUR NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE COMPACTÉE, ou MOUILLÉE, ou MOUILLÉE GLISSANTE, ou GELÉE ; 3) PROFONDEUR [(profondeur du dépôt) MILLIMÈTRES ou NON COMMUNIQUÉE] ; 4) COUVERTURE [(nombre) POURCENTAGE ou NON COMMUNIQUÉE] ; 5) LARGEUR DISPONIBLE (nombre) MÈTRES ; 6) LONGUEUR RÉDUITE À (nombre) MÈTRES ; 7) CHASSE-NEIGE BASSE ; 8) SABLE NON ADHÉRENT ; 9) TRAITÉE CHIMIQUEMENT ; 10) CONGÈRE (nombre) MÈTRES [À GAUCHE, ou À DROITE ou DES DEUX CÔTÉS] [DE ou À PARTIR DE] L'AXE ; 11) VOIE DE CIRCULATION (identification de la voie de circulation) CONGÈRE (nombre) MÈTRES [À GAUCHE, ou À DROITE ou DES DEUX CÔTÉS] [DE ou À PARTIR DE] L'AXE ; 12) CONGÈRES ADJACENTES ; 13) VOIE DE CIRCULATION (identification de la voie de circulation) FAIBLE ; 14) AIRE DE TRAFIC (identification de l'aire de trafic) FAIBLE ; 15) Observations en langage clair.</p>
	<p>b) [(lieu)] ÉTAT DE SURFACE PISTE (numéro) NON ACTUALISÉ ;</p>
	<p>c) SURFACE D'ATTERRISSEMENT (état) ;</p>
	<p>d) ATTENTION TRAVAUX DE CONSTRUCTION (emplacement) ;</p>
	<p>e) ATTENTION (préciser les raisons) À DROITE (ou À GAUCHE) (ou DES DEUX CÔTÉS) DE LA PISTE [(numéro)] ;</p>
	<p>f) ATTENTION TRAVAUX EN COURS (ou OBSTACLES) (position et tous conseils utiles) ;</p>
	<p>g) EFFICACITÉ DU FREINAGE SIGNALÉE PAR (type d'aéronef) À (heure) BONNE (ou BONNE À MOYENNE, ou MOYENNE, ou MOYENNE À FAIBLE, ou FAIBLE) ;</p>
	<p>h) VOIE DE CIRCULATION (identification de la voie de circulation) MOUILLÉE [ou EAU STAGNANTE, ou DÉNEIGÉE (longueur et largeur, le cas échéant) ou CHIMIQUEMENT TRAITÉE, ou COUVERTE DE PLAQUES DE NEIGE SÈCHE (ou NEIGE MOUILLÉE, ou NEIGE COMPACTÉE, ou NEIGE FONDANTE, ou NEIGE FONDANTE GELÉE, ou GLACE, ou GLACE MOUILLÉE, ou GLACE RECOUVERTE DE NEIGE, ou GLACE ET NEIGE, ou CONGÈRES, ou ORNIÈRES ET ARÊTES GELÉES ou SABLE MEUBLE)] ;</p>
	<p>i) LA TOUR OBSERVE (renseignements météorologiques) ;</p>
	<p>j) UN PILOTE SIGNALE (renseignements météorologiques).</p>

Note : intégration du GRF (Global Reporting Format) relatif à l'état des pistes (ATS)

Article 3

L'annexe de l'arrêté du 21 avril 2017 susvisé est modifiée conformément à l'annexe II du présent arrêté.

Note : cet arrêté est communément connu sous le nom de RCA 3 ([version en vigueur](#))

ANNEXE 2

L'annexe de 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 est ainsi modifiée :



1° Au paragraphe 6.4.2.2, la liste des autres fonctions remplies par un organisme AFIS est complétée par une phrase ainsi rédigée :

«- transmettre sans délai à l'exploitant d'aérodrome concerné tout compte rendu en vol spécial reçu par communications vocales concernant une efficacité du freinage ne correspondant pas à celle qui a été signalée. »

Note : intégration du GRF (Global Reporting Format) relatif à l'état des pistes (ATS)

2° Les dispositions du paragraphe 9.3.3.4 sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Lorsque sont fournis des renseignements relatifs à l'état de l'aérodrome, ils sont communiqués à tous les aéronefs sauf si le contrôleur de service sait qu'ils les ont déjà reçus, en totalité ou en partie, par d'autres sources, y compris via NOTAM, diffusion ATIS ou affichage de signaux appropriés. Ces renseignements sont communiqués assez tôt pour que les aéronefs puissent en tirer parti et les dangers sont identifiés aussi distinctement que possible.

Lorsque sont fournis des renseignements concernant des conditions à la surface de la piste qui peuvent compromettre le freinage, les termes mentionnés au a) 2) du paragraphe 1.1.11 de l'appendice FRA.Appendice 6 de l'annexe I à l'arrêté du 11 décembre 2014 susvisé sont utilisés. »

Note : intégration du GRF (Global Reporting Format) relatif à l'état des pistes (ATS). Cf. appendice ci-dessus !

3° Au deuxième alinéa du c) du paragraphe 5.5.2.2, les mots : « la présence d'eau, de glace ou de neige ; » sont remplacés par les mots : « la présence d'eau, de neige, de neige fondante, de glace ou de gelée ; »

Note : intégration du GRF (Global Reporting Format) relatif à l'état des pistes (ATS).

4° Avant le troisième alinéa du c) du paragraphe 5.5.2.2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : « la présence d'agents chimiques liquides d'antigivrage ou de dégivrage ou d'autres contaminants ; »

Note : article relatif à l'état de l'aérodrome.

5° Après le paragraphe 5.5.2.4, il est inséré un paragraphe 5.5.2.5 ainsi rédigé :

« 5.5.2.5. Si un organisme des services de la circulation aérienne reçoit, par communications vocales, un compte rendu en vol spécial concernant une efficacité du freinage ne correspondant pas à celle qui a été signalée, il en informe sans délai l'exploitant d'aérodrome concerné. »

Note : intégration du GRF (Global Reporting Format) relatif à l'état des pistes (ATS).

Conclusions

Les principales modifications concernent :

- la disparition de l'exemption de dépôt de FPL en vol de nuit dès lors que nous restions dans le même SIV. Il faut désormais déposer un FPL pour tout vol hors CTR ou « 6,5 NM de AD ».
- intégration du GRF « Global Reporting Format » (qualité du freinage et composition de message d'état des pistes).

Les textes utiles :

L'arrêté en question : [Arrêté du 20 juillet 2021 modifiant plusieurs arrêtés relatifs aux règles de circulation aérienne et aux procédures pour les organismes des services de la circulation aérienne.](#)

Le [SERA complet](#) proposé sur le site de la DGAC n'est pas complet, il manque :

- [Arrêté du 13 novembre 2020 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution \(UE\) n° 923/2012](#)
- [Arrêté du 12 décembre 2019 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution \(UE\) n° 923/2012](#)
- [Arrêté du 20 juillet 2021 modifiant plusieurs arrêtés relatifs aux règles de circulation aérienne et aux procédures pour les organismes des services de la circulation aérienne](#)

Le texte « à jour » : [Arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution \(UE\) n° 923/2012.](#)

Pour info, le RCA 3 « à jour » : [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](#) (le RCA présenté sur le site de la DGAC n'intègre pas la dernière mise à jour).

Le SERA en EASYACCESS (sans les ajouts Français...), sur le site de l'EASA : <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-standardised-european-rules-air-sera>.