

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2016/1185 DE LA COMMISSION****du 20 juillet 2016****modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 en ce qui concerne l'actualisation et l'achèvement des règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA — Partie C) et abrogeant le règlement (CE) n° 730/2006****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4,vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE <sup>(2)</sup>, et notamment son article 8 *ter*, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 4 du règlement (CE) n° 551/2004 prévoit que la Commission arrête des mesures d'exécution concernant les règles de l'air et l'application harmonisée de la classification de l'espace aérien. Les règles de l'air dans l'Union ont été élaborées en deux phases. Lors de la phase I (SERA — Partie A), la Commission, soutenue par Eurocontrol, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), a préparé la transposition, dans le droit de l'Union, de l'annexe 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»). Au cours de la phase II (SERA — Partie B), les dispositions pertinentes des annexes 3 et 11 de la convention de Chicago ont été transposées dans le droit de l'Union au moyen du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission <sup>(3)</sup>, qui combine ces parties A et B en un seul acte de l'Union.
- (2) Il convient à présent de compléter le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 en y incluant le reste des dispositions pertinentes de l'OACI, notamment celles qui figurent à l'annexe 10 de la convention de Chicago et dans le document 4444 (PANS-ATM), qui portent sur les règles de l'air et n'ont pas encore été transposées dans la législation de l'Union.
- (3) Les dispositions que contient le présent règlement devraient étayer et compléter les règles relatives à la fourniture de services de la circulation aérienne contenues dans l'annexe 10, volume II, et dans l'annexe 11 de la convention de Chicago, dans le document 4444 (PANS-ATM) de l'OACI ainsi que dans les exigences communes établies conformément à l'article 8 *ter* du règlement (CE) n° 216/2008, afin de garantir la cohérence de la prestation de services avec les actions des pilotes et d'autres acteurs dans le cadre du présent règlement.
- (4) Pour assurer une approche cohérente en matière de réglementation de la sécurité de l'aviation civile, il convient aussi d'harmoniser le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 avec les règlements de la Commission (UE) n° 965/2012 <sup>(4)</sup> et (UE) n° 139/2014 <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

<sup>(2)</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

<sup>(5)</sup> Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

- (5) Pour les mêmes raisons, et pour une meilleure lisibilité de la présentation des règles applicables, les règles énoncées dans le règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission <sup>(1)</sup> devraient être insérées dans le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.
- (6) Il y a donc lieu de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 en conséquence et d'abroger le règlement (CE) n° 730/2006.
- (7) Une période de transition suffisante devrait être accordée aux États membres, aux exploitants d'aéronefs, aux prestataires de services de navigation aérienne et aux autres parties intéressées en vue de la mise en œuvre correcte du présent règlement, notamment pour permettre la publication indispensable des nouvelles procédures et la formation des exploitants et du personnel concerné. Toutefois, les dispositions du présent règlement représentant des modifications urgentes du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, à la lumière des modifications récentes des annexes 2 et 11 de la convention de Chicago ou des enseignements tirés de la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, devraient s'appliquer à une date plus rapprochée, compte tenu du système de dates de notification AIRAC (régulation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques).
- (8) Les mesures prévues dans le présent règlement sont fondées sur l'avis formulé par l'Agence conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (9) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 est modifié comme suit:

1) L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le présent règlement s'applique également aux autorités compétentes des États membres, aux prestataires de services de navigation aérienne, aux exploitants d'aérodrome et au personnel au sol affecté à l'exploitation d'aéronefs.»

b) le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Le présent règlement ne s'applique pas aux aéromodèles ni aux aéronefs jouets. Toutefois, les États membres veillent à ce que des règles nationales soient mises en place pour faire en sorte que les aéromodèles et les aéronefs jouets soient exploités de manière à présenter le moins de danger possible pour la sécurité de l'aviation civile, les personnes, les biens ou d'autres aéronefs.»

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point 2) est supprimé;

b) le point 25) est remplacé par le texte suivant:

«25) "circulation en vol rasant", le déplacement d'un hélicoptère/aéronef à décollage et atterrissage verticaux (ADAV) au-dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse sol inférieure à 37 km/h (20 kts);»;

c) les points 27) et 28) sont remplacés par le texte suivant:

«27) "service consultatif de la circulation aérienne", un service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, la séparation des aéronefs volant conformément à un plan de vol aux instruments (IFR);

28) "autorisation du contrôle de la circulation aérienne (autorisation ATC)" ou "clairance ATC", une autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne;»;

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195 (JO L 128 du 16.5.2006, p. 3).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

d) les points 33), 34) et 35) sont remplacés par le texte suivant:

- «33) “espaces aériens des services de la circulation aérienne” ou “espaces aériens ATS”, des espaces aériens de dimensions définies, désignés par une lettre de l’alphabet, à l’intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles opérationnelles;
- 34) “bureau de piste des services de la circulation aérienne (ATS)” ou “ARO”, un organisme chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ;
- 35) “organisme des services de la circulation aérienne” ou “organisme ATS”, un terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d’information de vol, un organisme d’information de vol d’aérodrome (organisme AFIS), ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne;»;

e) le point 34 *bis*) suivant est inséré:

- «34 *bis*) “service de surveillance ATS”, un service fourni directement au moyen d’un système de surveillance ATS;»;

f) le point 38) est remplacé par le texte suivant:

- «38) “aérodrome de dégagement”, un aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu’il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d’atterrir à l’aérodrome d’atterrissage prévu, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l’aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l’heure d’utilisation prévue. On distingue les aérodromes de dégagement suivants:
  - a) “aérodrome de dégagement au décollage”, un aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu’il n’est pas possible d’utiliser l’aérodrome de départ;
  - b) “aérodrome de dégagement en route”, un aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route;
  - c) “aérodrome de dégagement à destination”, un aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s’il devient impossible ou inopportun d’utiliser l’aérodrome d’atterrissage prévu;»;

g) le point 48 *bis*) suivant est inséré:

- «48 *bis*) “accord ADS-C en mode contrat (automatic dependent surveillance — contract)”, un programme de compte rendu qui spécifie les modalités de compte rendu de données ADS-C (c’est-à-dire les données requises par l’organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS-C, qui doivent être convenues avant l’utilisation de l’ADS-C dans la fourniture de services de la circulation aérienne);»;

h) le point 71 est remplacé par le texte suivant:

- «71) “heure d’arrivée prévue (ETA)”, dans le cas des vols IFR, l’heure à laquelle il est estimé que l’aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu’une procédure d’approche aux instruments sera amorcée, ou, si l’aérodrome ne dispose pas d’aide de navigation, l’heure à laquelle l’aéronef arrivera à la verticale de l’aérodrome. Dans le cas des vols à vue (VFR), l’heure à laquelle il est estimé que l’aéronef arrivera à la verticale de l’aérodrome;»;

i) le point 89 *bis*) suivant est inséré:

- «89 *bis*) “opération d’approche aux instruments”, une approche et un atterrissage utilisant des instruments pour le guidage de navigation, fondés sur une procédure d’approche aux instruments. Il existe deux méthodes pour effectuer les opérations d’approche aux instruments:
  - a) opération d’approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n’utilisant que le guidage latéral;
  - b) opération d’approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage latéral et vertical;»;

- j) au point 90), les points a), b) et c) sont remplacés par le texte suivant:
- «a) *procédure d'approche classique (NPA)*, une procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A;
  - b) *procédure d'approche avec guidage vertical (APV)*, une procédure d'approche aux instruments en navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A;
  - c) *procédure d'approche de précision (PA)*, une procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS Cat I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de types A ou B;»;
- k) le point 94 bis) suivant est inséré:
- «94 bis) “carburant minimal”, une expression utilisée pour décrire une situation dans laquelle la quantité de carburant restant à bord est devenue telle que l'aéronef doit atterrir à un aéroport précis et ne peut subir de retard supplémentaire;»;
- l) les points 95 bis) et 95 ter) suivants sont insérés:
- «95 bis) “aéromodèle”, un aéronef non habité, autre qu'un aéronef jouet, dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas les limites prescrites par l'autorité compétente, qui est capable d'un vol soutenu dans l'atmosphère et qui est utilisé exclusivement à des fins de présentation en vol ou de loisirs;
- 95 ter) “zone montagneuse”, une zone au profil de terrain changeant, où les différences d'altitude du terrain excèdent 900 m (3 000 ft) sur une distance de 18,5 km (10,0 NM);»;
- m) le point 114) est remplacé par le texte suivant:
- «114) “point d'attente avant piste”, un point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS (Instrument Landing System/Microwave Landing System), auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface doivent s'arrêter et attendre, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aéroport;»;
- n) le point 116) est remplacé par le texte suivant:
- «116) “personnel critique pour la sécurité”, les personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant de leurs devoirs et fonctions d'une manière inadéquate, notamment les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef, le personnel d'exploitation d'aéroport, le personnel de sauvetage, le personnel de lutte contre l'incendie et le personnel d'entretien, le personnel autorisé à accéder sans être accompagné à l'aire de mouvement et les contrôleurs de la circulation aérienne;»;
- o) le point 129 bis) suivant est inséré:
- «129 bis) “aéronef jouet”, un aéronef non habité conçu pour ou destiné à être utilisé, exclusivement ou non, à des fins ludiques par des enfants de moins de 14 ans;».
- 3) L'article 4 est modifié comme suit:
- a) au paragraphe 1, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:
- «1. Les autorités compétentes peuvent, de leur propre initiative ou sur demande des entités concernées, accorder à des entités données ou à des catégories d'entités des dérogations à toute exigence du présent règlement pour les activités d'intérêt public suivantes et la formation nécessaire pour mener lesdites activités en toute sécurité;»;
- b) au paragraphe 3, l'alinéa suivant est inséré à la fin dudit paragraphe:
- «Le présent article est également sans préjudice des minima opérationnels pour hélicoptère contenus dans les agréments spécifiques délivrés par l'autorité compétente au titre de l'annexe V du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission (\*).»

(\*) Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).»

4) L'annexe est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

Le règlement (CE) n° 730/2006 est abrogé.

*Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à compter du 12 octobre 2017.

Toutefois, les dispositions suivantes s'appliquent à partir du 18 août 2016:

- 1) article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1;
- 2) article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, points f), i), j), l) et o);
- 3) article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3;
- 4) article 2;
- 5) annexe, points 1), 2), 3), 4), 5), 6), 8), 12), 13), 15), 16), 19), 21), 22), 26) b), 26) c), 27) et 28).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 20 juillet 2016

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE

L'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 est modifiée comme suit:

1) Le point SERA.2001 est remplacé par le texte suivant:

**«SERA.2001 Objet**

Sans préjudice de la règle SERA.1001 ci-dessus et conformément à l'article 1<sup>er</sup>, la présente annexe concerne notamment les usagers de l'espace aérien et les aéronefs:

- a) exploités à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union;
- b) portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État membre de l'Union, et exploités dans tout espace aérien, dans la mesure où les dispositions de la présente annexe ne sont pas contraires aux règles publiées par le pays sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.

La présente annexe concerne également les actions des autorités compétentes des États membres, des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), des exploitants d'aérodrome et du personnel au sol affecté à l'exploitation d'aéronefs.»

2) Le point SERA.3215 a) est modifié comme suit:

a) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) sauf dans le cas des ballons, des feux de navigation destinés à indiquer à un observateur la trajectoire relative de l'aéronef; il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux.»

b) le point 3) est supprimé.

3) Au point SERA.4001 d), la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«Si l'autorité compétente n'a pas fixé de délai plus court pour les vols VFR intérieurs, 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 ATS compétent au moins dix minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef.»

4) Au point SERA.5001, tableau S5-1, le point b) de la note (\*\*\*) du tableau est remplacé par le texte suivant:

«b) Les hélicoptères peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1 500 m mais pas inférieure 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.»

5) Le point SERA.5005 est modifié comme suit:

a) le point c) est modifié comme suit:

i) les points 3 ii) et 3 iii) sont remplacés par le texte suivant:

«ii) les dispositions du tableau S5-1, points a) et b), relatives aux visibilités en vol réduites ne s'appliquent pas;

iii) dans un espace aérien de classe B, C, D, E, F ou G, à 900 m (3 000 ft) AMSL et au-dessous ou à 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé, le pilote garde une vue permanente du sol; et»;

ii) le point 3 iv) est supprimé;

iii) le point 3 v) est remplacé par le texte suivant:

«v) pour les zones montagneuses, des minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages peuvent être prescrits par l'autorité compétente;»;

iv) le point 4) est supprimé;

b) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Les vols VFR ne sont pas effectués:

1) à des vitesses transsoniques et supersoniques sauf autorisation de l'autorité compétente;

2) au-dessus du niveau de vol 195. Les exceptions à cette exigence sont les suivantes:

i) les États membres ont établi un espace aérien réservé, dans la mesure du possible, dans lequel des vols VFR peuvent être autorisés; ou

ii) dans l'espace aérien jusque et y compris le niveau de vol 285, lorsque le trafic VFR dans cet espace aérien a été autorisé par l'organisme ATS responsable conformément aux procédures d'autorisation établies et publiées par les États membres dans les publications d'informations aéronautiques adéquates.»

6) Le point SERA.5010 est remplacé par le texte suivant:

«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 l'exception des autorisations délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que, entre autres, les vols effectués par les services de police, les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies, les conditions supplémentaires suivantes sont applicables:

a) ces vols VFR spéciaux peuvent être effectués de jour uniquement, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente;

b) par le pilote:

1) hors des nuages et en vue du sol;

2) la visibilité de 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

c) un organisme du contrôle de la circulation aérienne ne délivre pas de clairance VFR spéciale autorisant un aéronef à décoller d'un aéroport situé dans une zone de contrôle, à atterrir sur cet aéroport ou à pénétrer dans la zone de circulation d'aéroport ou dans le circuit d'aéroport lorsque les conditions météorologiques rapportées pour cet aéroport sont inférieures aux minimums suivants:

1) la visibilité au sol est inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m;

2) le plafond est inférieur à 180 m (600 ft).»

7) Au point SERA.5015 c), le point 3) suivant est ajouté:

«3) La poursuite en VFR d'un vol IFR n'est acceptable que lorsqu'un organisme ATS reçoit du pilote commandant de bord un message contenant expressément l'expression "ANNULONS IFR" ("CANCELLING MY IFR FLIGHT"), ainsi que les modifications éventuelles à apporter au plan de vol en vigueur. Le contrôle de la circulation aérienne n'émet pas, que ce soit directement ou implicitement, d'invitation à poursuivre en VFR un vol IFR.»

8) Le point SERA.6001 est remplacé par le texte suivant:

#### «SERA.6001 Classification des espaces aériens

a) Les États membres définissent l'espace aérien selon la classification suivante des espaces aériens et conformément à l'appendice 4.

1) Classe A. Seuls les vols IFR sont admis. Tous les vols bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne et sont séparés les uns des autres. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour tous les vols. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.

- 2) *Classe B.* Les vols IFR et VFR sont admis. Tous les vols bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne et sont séparés les uns des autres. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour tous les vols. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.
  - 3) *Classe C.* Les vols IFR et VFR sont admis. Tous les vols bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne et les vols IFR sont séparés des autres vols IFR et des vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et reçoivent des renseignements sur la circulation des autres vols VFR ainsi que des suggestions de manœuvre d'évitement sur demande. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour tous les vols. Dans le cas des vols VFR, une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, 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. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.
  - 4) *Classe D.* Les vols IFR et VFR sont admis et tous les vols bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne. Les vols IFR sont séparés des autres vols IFR et reçoivent des renseignements sur la circulation des vols VFR ainsi que des suggestions de manœuvre d'évitement sur demande. Les vols VFR reçoivent des renseignements sur la circulation de tous les autres vols ainsi que des suggestions de manœuvre d'évitement sur demande. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour tous les vols et une limitation de l'IAS à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, 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. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.
  - 5) *Classe E.* Les vols IFR et VFR sont admis. Les vols IFR bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne et sont séparés des autres vols IFR. Tous les vols reçoivent, dans la mesure du possible, des renseignements relatifs à la circulation. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour les vols IFR. Une limitation de l'IAS à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, 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. Tous les vols IFR sont soumis à une clairance ATC. La classe E n'est pas utilisée pour les zones de contrôle.
  - 6) *Classe F.* Les vols IFR et VFR sont admis. Tous les vols IFR participants bénéficient d'un service consultatif de la circulation aérienne et tous les vols bénéficient du service d'information de vol sur demande. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour les vols IFR qui participent au service consultatif et tous les vols IFR sont en mesure d'établir des communications vocales air-sol. Une limitation de l'IAS à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, 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. Une clairance ATC n'est pas exigée.
  - 7) *Classe G.* Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient d'un service d'information de vol sur demande. Tous les vols IFR sont en mesure d'établir des communications vocales air-sol. Une limitation de l'IAS à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, 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. Une clairance ATC n'est pas exigée.
  - 8) La classe F est instaurée à titre temporaire en attendant de pouvoir être remplacée par une autre classification.
- b) La définition des classes d'espaces aériens doit être adaptée aux besoins des États membres, à cela près que la totalité de l'espace aérien au-dessus du niveau de vol 195 est classée comme espace aérien de classe C.»
- 9) le point SERA.7002 suivant est inséré:

**«SERA.7002 Informations sur les risques d'abordage lorsque des services de la circulation aérienne fondés sur la surveillance sont fournis**

- a) 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) être 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) être informé lorsque le conflit n'existe plus.»

10) Le point SERA.8012 suivant est inséré:

**«SERA.8012 Mise en œuvre de la séparation liée aux turbulences de sillage**

- a) Des minimums de séparation liés aux turbulences de sillage sont appliqués aux aéronefs lors des phases d'approche et de départ des vols dans les cas suivants:
- 1) un aéronef suit directement un autre aéronef à la même altitude ou à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessous; ou
  - 2) les deux aéronefs utilisent la même piste ou des pistes parallèles distantes de moins de 760 m (2 500 ft); ou
  - 3) un aéronef traverse le sillage d'un autre aéronef à la même altitude ou à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessous.»

11) Le point SERA.8015 est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

- «a) Les autorisations du contrôle de la circulation aérienne (clairances ATC) reposent exclusivement sur les conditions suivantes, requises pour la fourniture du service du contrôle de la circulation aérienne:
- 1) Les clairances sont délivrées uniquement afin d'accélérer la circulation aérienne et de séparer les aéronefs et sont basées sur la circulation dont les services de la circulation aérienne ont connaissance, dans la mesure où cette circulation affecte la sécurité des vols. Cette circulation comprend non seulement les aéronefs en vol et sur l'aire de manœuvre sur lesquels le contrôle est exercé, mais également tous les véhicules et autres obstacles temporaires placés sur l'aire de manœuvre en service.
  - 2) Les organismes ATC délivrent les clairances ATC qui sont nécessaires pour prévenir les collisions et pour accélérer et régulariser la circulation aérienne.
  - 3) Les clairances ATC sont transmises de façon à parvenir à l'aéronef assez tôt pour qu'il puisse s'y conformer.»

b) le point d) 3) est remplacé par le texte suivant:

- «3) la route:
- i) la route à suivre est indiquée en détail dans chaque clairance, si cela est jugé nécessaire, et
  - ii) l'expression "autorisé route plan de vol" ("cleared flight planned route") n'est pas utilisée pour accorder une nouvelle clairance.»

c) les points ea), eb) et ec) suivants sont ajoutés:

«ea) Modifications de clairances en ce qui concerne la route ou le niveau

- 1) La clairance délivrée en réponse à une demande de modification de la route ou du niveau indique la nature exacte de cette modification.
- 2) Lorsque les conditions de la circulation ne permettent pas d'autoriser la modification demandée, le message contient les mots "IMPOSSIBLE" ("UNABLE"). Si les circonstances le permettent, une autre route ou un autre niveau de vol sont proposés.

eb) Clairance liée à l'altimétrie

- 1) Pour les vols effectués dans des régions où une altitude de transition est établie, la position de l'aéronef dans le plan vertical, sous réserve des dispositions du point 5) ci-dessous, est exprimée par l'altitude si l'aéronef se trouve à l'altitude de transition ou au-dessous, et par le niveau de vol si l'aéronef se trouve au niveau de transition ou au-dessus. Lorsqu'un aéronef traverse la couche de transition, sa position dans le plan vertical est exprimée par le niveau de vol s'il monte et par l'altitude s'il descend.
- 2) Le niveau de transition est communiqué à l'équipage de conduite en temps utile avant l'arrivée à ce niveau pendant la descente.

- 3) Un calage altimétrique QNH est indiqué dans la clairance de descente lors de la première clairance vers une altitude au-dessous du niveau de transition, dans les clairances d'approche ou dans les clairances d'entrée dans le circuit de circulation, ainsi que dans les clairances de roulage données aux aéronefs au départ, sauf lorsque l'on sait que ce renseignement a déjà été communiqué à un aéronef.
- 4) Un calage altimétrique QFE est fourni aux aéronefs sur demande ou de façon régulière par accord local.
- 5) Si un aéronef qui a reçu la clairance d'atterrissage termine son approche en utilisant la pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (QFE), la position de cet aéronef dans le plan vertical est exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome pendant la partie du vol pour laquelle le QFE peut être utilisé; exceptionnellement elle est toutefois exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau du seuil de la piste:
  - i) pour les pistes aux instruments dont le seuil se trouve à 2 m (7 ft) ou plus au-dessous de l'altitude de l'aérodrome; et
  - ii) pour les pistes avec approche de précision.

ec) Clairances conditionnelles

Les expressions conditionnelles, telles que "derrière l'aéronef qui atterrit" ("behind landing aircraft") ou "derrière l'aéronef au départ" ("after departing aircraft"), ne sont pas utilisées pour les mouvements concernant la ou les pistes en service, sauf lorsque le contrôleur et le pilote intéressés peuvent voir l'aéronef ou le véhicule en question. L'aéronef ou le véhicule causant la condition établie dans la clairance délivrée est le premier aéronef ou véhicule à passer devant l'autre aéronef concerné. Dans tous les cas, une clairance conditionnelle comprend, dans l'ordre, les éléments suivants:

- 1) l'indicatif d'appel;
- 2) la condition;
- 3) la clairance; et
- 4) un bref rappel de la condition.»

12) Le point SERA.8020 a) 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) Les écarts par rapport aux spécifications du point 1) sont signalés à l'organisme ATS compétent.»

13) Le point SERA.8020 b) 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) modification de temps estimé: s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants: point de compte rendu applicable suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant deux minutes par rapport au temps notifié aux ATS (ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente), une révision du temps estimé est notifiée le plus tôt possible à l'organisme ATS compétent.»

14) Au point SERA.8025, les points 2) et 3) suivants sont 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.»

15) Le point SERA.8035 b) est remplacé par le texte suivant:

- «b) Les États membres se conforment aux dispositions pertinentes relatives aux interruptions des communications, telles qu'adoptées en vertu de la convention de Chicago. La Commission prend les mesures nécessaires pour assurer la transposition de ces dispositions dans le droit de l'Union afin de mettre en place, pour le 31 décembre 2017 au plus tard, des procédures européennes communes sur les interruptions des communications.»;

16) Le point SERA.9010 est modifié comme suit:

a) les points b) 12) et b) 13) sont remplacés par le texte suivant:

«12) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives et, si des capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service sont disponibles et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;

13) visibilité et portée visuelle de piste (RVR) (\*), le cas échéant, et, si on dispose de capteurs de visibilité/RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;

(\*) Ces éléments sont remplacés par la mention "CAVOK" (*Ceiling And Visibility OK*) lorsque les conditions suivantes existent simultanément au moment de l'observation: a) visibilité: au moins 10 km et visibilité la plus faible non précisée; b) aucun nuage présentant une importance pour l'exploitation; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.»

b) les points c) 12) et c) 13) sont remplacés par le texte suivant:

«12) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;

13) visibilité et portée visuelle de piste (RVR) (\*), le cas échéant, et, si on dispose de capteurs de visibilité/RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;

(\*) Ces éléments sont remplacés par la mention "CAVOK" (*Ceiling And Visibility OK*) lorsque les conditions suivantes existent simultanément au moment de l'observation: a) visibilité: au moins 10 km et visibilité la plus faible non précisée; b) aucun nuage présentant une importance pour l'exploitation; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.»

c) les points d) 11) et d) 12) sont remplacés par le texte suivant:

«11) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;

12) visibilité et portée visuelle de piste (RVR) (\*), le cas échéant, et, si on dispose de capteurs de visibilité/RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;

(\*) Ces éléments sont remplacés par la mention "CAVOK" (*Ceiling And Visibility OK*) lorsque les conditions suivantes existent simultanément au moment de l'observation: a) visibilité: au moins 10 km et visibilité la plus faible non précisée; b) aucun nuage présentant une importance pour l'exploitation; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.»

17) Au point SERA.10001, les points b) et c) suivants sont ajoutés:

- «b) Sauf indication contraire de l'autorité compétente, les aéronefs dotés de moyens appropriés de communications radio bilatérales transmettent un compte rendu pendant la période de vingt à quarante minutes qui suit le dernier contact (quelle qu'ait été la raison de ce contact) simplement pour indiquer que le vol progresse conformément au plan de vol; ce message comprendra l'identification de l'aéronef et les mots "vol normal" ("Operations normal");

c) Le message "vol normal" ("Operations normal") est transmis sur les voies air-sol à un organisme ATS approprié.»

- 18) Les points SERA.11001 a) et b) et SERA.11005 a) sont supprimés et les points SERA.11001 et SERA.11005 sont remplacés par le texte suivant:

**«SERA.11001 Généralités**

- c) 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.
- d) 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.11005 Intervention illicite**

- aa) Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce de régler le transpondeur sur le code 7500 et d'aviser l'organisme ATS compétent de toutes circonstances importantes associées à cette intervention et de tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.
- ab) Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherche à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.
- b) Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondent promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continuent à être transmis et les mesures nécessaires sont prises en vue d'accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout de permettre à l'aéronef d'atterrir en sécurité.
- c) Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, en informent immédiatement l'autorité compétente désignée par l'État et échantent les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.»

- 19) Le point SERA.11010 est modifié comme suit:

- a) le titre est remplacé par le texte suivant:

**«SERA.11010 Aéronefs égarés ou non identifiés»;**

- b) le point a) 3) i) est remplacé par le texte suivant:

«i) avise l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre. Cet avis est communiqué dès que l'organisme ATS a connaissance d'une possibilité d'interception ou d'autres dangers pour la sécurité de l'aéronef; et».

- 20) les points SERA.11012 et SERA.11013 suivants sont insérés:

**«SERA.11012 Carburant minimal et urgence carburant**

- 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).

**SERA.11013 Performances dégradées de l'aéronef**

- a) Si, par suite d'une panne ou d'une dégradation du système de navigation, de communications, d'altimétrie, de commande de vol ou de tout autre système, les performances de l'aéronef tombent au-dessous des niveaux prescrits pour l'espace aérien dans lequel il se trouve, 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 ou panne du système RNAV

Lorsqu'un aéronef n'est pas en mesure de se conformer aux spécifications imposées par la procédure ou la route RNAV à la suite d'une panne ou d'une dégradation du système RNAV, le pilote demande une clairance révisée.

## c) Perte des performances de navigation verticale requises pour un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM)

1) Le pilote informe le plus tôt possible 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. S'il s'avère impossible d'obtenir une clairance ATC révisée avant un tel écart, le pilote doit l'obtenir le plus tôt possible après l'événement.

2) Lorsqu'ils volent ou qu'ils effectuent un transit vertical dans un espace aérien RVSM, les pilotes d'aéronefs non homologués RVSM signalent la non-homologation de leur aéronef dans les circonstances suivantes:

- i) au premier appel effectué dans l'espace aérien RVSM, quel que soit le canal;
- ii) dans toutes les demandes de changement de niveau; et
- iii) dans tous les collationnements de clairances de niveau.

3) Lorsqu'ils reçoivent un message d'un aéronef indiquant que celui-ci n'est pas homologué pour le RVSM, les contrôleurs de la circulation aérienne en accusent expressément réception.

## 4) Dégradation de l'équipement d'un aéronef — signalée dans le compte rendu du pilote:

- i) lorsqu'il est informé par le pilote d'un aéronef homologué RVSM opérant dans l'espace aérien RVSM que l'équipement de cet aéronef ne satisfait plus aux exigences RVSM, l'ATC considère l'aéronef en question comme non homologué RVSM;
- ii) l'ATC prend directement des mesures pour fournir un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) ou une séparation longitudinale appropriée à partir de tout autre aéronef concerné évoluant dans l'espace aérien RVSM. L'ATC demande normalement à un aéronef rendu non homologué RVSM de quitter l'espace aérien RVSM quand il est possible de le faire;
- iii) les pilotes informent l'ATC dès que possible de tout rétablissement du fonctionnement de l'équipement requis pour satisfaire aux exigences RVSM;
- iv) le premier ACC à se rendre compte d'un changement de statut d'un aéronef homologué RVSM se coordonne de manière appropriée avec les ACC des régions adjacentes.

## 5) Forte turbulence — imprévue:

- i) lorsqu'un aéronef opérant dans un espace aérien RVSM rencontre une forte turbulence due aux conditions météorologiques ou au vortex de sillage qui, de l'avis du pilote, aura un impact sur l'aptitude de l'aéronef à maintenir le niveau de vol autorisé, le pilote en informe l'ATC. L'ATC établit une séparation longitudinale appropriée ou accroît le minimum de séparation verticale;
- ii) l'ATC accepte, dans la mesure du possible, les demandes de changement de niveau de vol et/ou de route émanant des pilotes et transmet les informations nécessaires sur le trafic;
- iii) l'ATC demande des comptes rendus des autres aéronefs afin de déterminer si le RVSM devrait être suspendu entièrement ou s'il doit l'être dans une bande de niveaux de vol spécifiée et/ou dans une zone donnée;
- iv) l'ACC qui suspend le RVSM coordonne avec les ACC adjacents la ou les suspensions et tout ajustement à apporter aux capacités du secteur, de manière appropriée, en vue d'assurer le déroulement ordonné du transfert de trafic.

## 6) Forte turbulence — prévue:

- i) lorsqu'une prévision météorologique annonce de fortes turbulences en espace aérien RVSM, l'ATC décide de l'éventuelle suspension du RVSM et, dans un tel cas, pour quelle période et quel(s) niveau(x) de vol et/ou dans quelle zone;

- ii) dans les cas où le RVSM est suspendu, l'ACC qui prend la mesure de suspension du RVSM coordonne avec les ACC adjacents en ce qui concerne les niveaux de vol appropriés pour le transfert du trafic, à moins qu'un plan d'allocation des niveaux de vol d'urgence n'ait été défini au moyen d'une lettre d'accord. L'ACC qui suspend le RVSM coordonne également les nouvelles capacités des secteurs concernés avec les ACC adjacents, de manière appropriée.»

21) Le point SERA.11014 suivant est inséré:

**«SERA.11014 Avis de résolution (RA) ACAS**

- a) L'ACAS II est utilisé pendant les vols, sous réserve de la liste minimale d'équipements figurant dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission (\*), de manière à permettre l'émission d'avis de résolution (RA) destinés à l'équipage lorsqu'une proximité anormale avec un autre aéronef est détectée. Cela ne s'applique pas si le blocage du mode d'alerte RA [utilisation exclusive des avis de trafic (TA) ou signaux équivalents] s'impose en raison d'une procédure anormale ou de conditions limitant la performance.
- b) Lorsqu'un RA ACAS est émis, les pilotes:
- 1) réagissent immédiatement en suivant les indications du RA, sauf si cela compromet la sécurité de l'aéronef;
  - 2) suivent les indications du RA même si elles contredisent une instruction de manœuvre de l'ATC;
  - 3) ne manœuvrent pas en sens contraire à celui du RA;
  - 4) informent dès que possible, dans la mesure où la charge de travail de l'équipage de conduite le permet, l'organisme ATC approprié de tout RA exigeant de s'écarter des instructions ou de la clairance ATC;
  - 5) se conforment rapidement à tout RA modifié;
  - 6) limitent les modifications de la trajectoire de vol au minimum nécessaire pour se conformer aux RA;
  - 7) reviennent rapidement à l'instruction ou à la clairance ATC une fois le conflit résolu; et
  - 8) informent l'ATC lorsqu'ils reviennent à la clairance en vigueur.
- c) Lorsqu'un pilote signale un RA ACAS, le contrôleur n'essaie pas de modifier la trajectoire de vol de l'aéronef tant que le pilote n'a pas annoncé "CONFLIT TERMINÉ" ("CLEAR OF CONFLICT").
- d) Une fois qu'un aéronef s'écarte de sa clairance ATC pour se conformer à un RA ou qu'un pilote signale un RA, le contrôleur cesse d'être responsable d'assurer la séparation entre cet aéronef et tout autre aéronef concerné en conséquence directe de la manœuvre induite par le RA. Le contrôleur assume à nouveau la responsabilité d'assurer la séparation pour tous les aéronefs concernés lorsque:
- 1) le contrôleur accuse réception d'un compte rendu de l'équipage de conduite selon lequel l'aéronef est revenu à la clairance en vigueur, ou
  - 2) le contrôleur accuse réception d'un compte rendu de l'équipage de conduite selon lequel l'aéronef est en train de revenir à la clairance en vigueur et délivre une autre clairance dont l'équipage de conduite accuse réception.

(\*) Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).»

22) Au point SERA.11015 e), le tableau S11-3 est modifié comme suit:

- a) le texte de la cellule «Signification» correspondant à l'expression «WILCO» est remplacé par le texte suivant:
- «Compris, j'exécute»;
- b) dans la cellule sous l'expression «WILCO», l'expression «Compris, je vais exécuter» est supprimée.

23) Au point SERA.12005, le point c) suivant est ajouté:

«c) Les équipages de conduite établissent les comptes rendus à l'aide de formulaires fondés sur le modèle AIREP SPECIAL qui figure au point A de l'appendice 5. Ces comptes rendus doivent être conformes aux instructions détaillées en matière de comptes rendus, selon les modalités prévues au point 2 de l'appendice 5.

- 1) Les instructions détaillées, y compris le format des messages et la phraséologie de l'appendice 5, sont utilisées par les équipages de conduite pour la transmission des comptes rendus en vol et par les organismes ATS pour la retransmission de ces comptes rendus.
- 2) Les comptes rendus en vol spéciaux comportant des observations relatives à une activité volcanique seront établis sur le formulaire spécial de compte rendu en vol d'activité volcanique. Des formulaires fondés sur le modèle de formulaire de compte rendu en vol spécial d'activité volcanique figurant au point B de l'appendice 5 sont mis à la disposition des équipages de conduite effectuant des vols sur des routes susceptibles de traverser des nuages de cendres volcaniques.»

24) Le point SERA.12020 a) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) au centre de veille météorologique (CVM) associé, conformément au point 3 de l'appendice 5; et».

25) Les parties 13 et 14 suivantes sont ajoutées:

#### «PARTIE 13

#### **Transpondeur SSR**

##### **SERA.13001 Fonctionnement des transpondeurs SSR**

- a) Lorsqu'un aéronef est équipé d'un transpondeur SSR en état de marche, le pilote le fait fonctionner pendant toute la durée du vol, que l'aéronef se trouve ou non à l'intérieur d'un espace aérien où la SSR est utilisée à des fins d'ATS.
- b) Les pilotes n'activent la fonction IDENT qu'à la demande de l'ATS.
- c) Sauf dans le cas des vols effectués dans un espace aérien où l'autorité compétente a décidé que l'usage du transpondeur est obligatoire, les aéronefs qui ne disposent pas d'une alimentation électrique suffisante sont exemptés de l'obligation d'activer le transpondeur pendant toute la durée du vol.

##### **SERA.13005 Affichage des codes du transpondeur SSR en mode A**

- a) Pour signaler qu'il se trouve dans une situation d'urgence particulière, le pilote d'un aéronef équipé du SSR:
  - 1) sélectionne le code 7700 pour signaler une situation d'urgence sauf si l'ATC l'a préalablement invité à régler le transpondeur sur un code particulier. Dans ce dernier cas, un pilote peut néanmoins sélectionner le code 7700 s'il existe une raison précise de penser que ce serait la meilleure façon de procéder;
  - 2) sélectionne le code 7600 pour signaler une situation de panne de communication radio;
  - 3) s'efforce de sélectionner le code 7500 pour signaler une situation d'intervention illicite. Si les circonstances le justifient, il convient d'utiliser plutôt le code 7700.
- b) Sauf dans les cas décrits au point a) ci-dessus, le pilote:
  - 1) sélectionne les codes sur instruction de l'organisme ATS; ou
  - 2) en l'absence d'instructions de l'ATS concernant l'affichage du code, sélectionne le code 2000 ou un autre code prescrit par l'autorité compétente; ou
  - 3) en l'absence de services de la circulation aérienne, sélectionne le code 7000 afin d'améliorer la détection des aéronefs dotés de l'équipement nécessaire, sauf instruction contraire de l'autorité compétente.

- c) Lorsqu'il est constaté que le code figurant sur l'affichage de la situation diffère de celui qui a été assigné à l'aéronef:
- 1) le pilote est invité à confirmer le code sélectionné et, si la situation le justifie, à sélectionner de nouveau le code approprié; et
  - 2) si la différence entre le code assigné et le code affiché persiste, le pilote peut être invité à arrêter le transpondeur de l'aéronef. La position de contrôle suivante et tout autre organisme intéressé qui utilise le SSR et/ou la multilatération (MLAT) pour assurer des services de la circulation aérienne sont informés en conséquence.

#### **SERA.13010 Information d'altitude-pression**

- a) Lorsque l'aéronef est doté d'un équipement mode C en état de marche, le pilote utilise ce mode en permanence, sauf consignes contraires de l'ATC.
- b) Sauf instruction contraire de l'autorité compétente, la vérification de l'indication de niveau transmise à partir de l'altitude-pression et affichée au contrôleur est effectuée par chaque organisme ATC doté des équipements nécessaires lors du premier contact avec l'aéronef intéressé ou, en cas d'impossibilité, le plus tôt possible après ce contact.

#### **SERA.13015 Affichage de l'identification des aéronefs équipés d'un transpondeur SSR en mode S**

- a) Les aéronefs équipés du mode S qui ont un dispositif d'identification d'aéronef transmettent leur identification, qui figure dans le champ 7 du plan de vol OACI, ou, si aucun plan de vol n'a été déposé, leur immatriculation.
- b) Lorsqu'on observe sur l'affichage de situation que l'identification transmise par un aéronef équipé du mode S est différente de celle qui est attendue de cet aéronef, il doit être demandé au pilote de confirmer et, au besoin, d'entrer de nouveau l'identification d'aéronef appropriée.
- c) Après confirmation par le pilote que l'identification d'aéronef sélectionnée sur le dispositif d'identification mode S est la bonne, si la différence persiste, le contrôleur prend les mesures ci-après:
  - 1) informer le pilote que la différence persiste;
  - 2) si possible, corriger l'étiquette indiquant l'identification d'aéronef sur l'affichage de situation; et
  - 3) notifier l'erreur d'identification d'aéronef transmise par l'aéronef à la position de contrôle suivante et à tout autre organisme intéressé utilisant le mode S aux fins de l'identification.

#### **SERA.13020 Panne de transpondeur SSR lorsque l'emport d'un transpondeur en fonctionnement est obligatoire**

- a) En cas de panne du transpondeur après le départ, les organismes ATC s'efforcent d'assurer la poursuite du vol jusqu'à l'aérodrome de destination conformément au plan de vol. Les pilotes peuvent cependant être amenés à subir certaines restrictions.
- b) Si un transpondeur en panne ne peut pas être remis en état avant le départ, le pilote:
  - 1) informe l'ATS dès que possible, de préférence avant le dépôt du plan de vol;
  - 2) inscrit dans le champ 10 du formulaire de plan de vol OACI au sujet du SSR soit le caractère "N" pour signaler que le transpondeur est complètement hors service, soit le caractère correspondant à la fonctionnalité restante du transpondeur s'il s'agit d'une défaillance partielle et
  - 3) se conforme à toutes procédures publiées pour demander à être exempté de l'obligation d'avoir à bord un transpondeur SSR utilisable.

## PARTIE 14

**Procédures de communication vocale****SERA.14001 Généralités**

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.

**SERA.14005 Catégories de messages**

- a) Les catégories de messages acheminés par le service mobile aéronautique et l'ordre de priorité dans l'établissement des communications et dans la transmission des messages doivent être conformes au tableau S14-1.

Tableau S14-1

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

- b) Les messages de détresse et le trafic de détresse sont acheminés conformément aux dispositions du point SERA.14095.
- c) Les messages d'urgence et le trafic d'urgence, y compris les messages précédés du signal des transports sanitaires, sont acheminés conformément aux dispositions du point SERA.14095.

**SERA.14010 Messages intéressant la sécurité des vols**

Les messages intéressant la sécurité des vols sont les suivants:

- 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 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 aéroports 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 aéroports 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 aéroports 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 aéroports 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.

### SERA.14020 Épellation en radiotéléphonie

Lorsque des noms propres, des abréviations de service et des mots difficiles sont épelés en radiotéléphonie, le code d'épellation figurant dans le tableau S14-2 est employé.

Tableau S14-2

#### Alphabet d'épellation radiotéléphonique

Lettre	Mot	Figuration approximative de la prononciation (Représentation des sons dans l'alphabet latin)
A	ALFA	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRA</u> VO
C	Charlie	<u>CHAR</u> LI
D	Delta	<u>DEL</u> TAH
E	Echo	<u>ÈK</u> O
F	Foxtrot	<u>FOX</u> TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TÈLL</u>
I	India	<u>IN</u> DI AH
J	Juliett	<u>DJOU</u> LI <u>ÈTT</u>
K	Kilo	<u>KI</u> LO

Lettre	Mot	Figuration approximative de la prononciation (Représentation des sons dans l'alphabet latin)
L	Lima	<u>LI</u> MAH
M	Mike	MA <u>IK</u>
N	November	NO <u>VÈMM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> KAR
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KÉ <u>BÈK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> MI O
S	Sierra	SEE <u>ÈR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniforme	<u>YOU</u> NI FORM ou <u>OU</u> NI FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAR
O	Whiskey	<u>OUISS</u> KI
X	X-ray	<u>ÈKSS</u> RÉ
Y	Yankee	<u>YANG</u> KI
Z	Zulu	<u>ZOU</u> LOU

*Dans la figuration approximative de la prononciation, les syllabes à accentuer sont soulignées.*

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

##### a) Emploi des indicatifs des routes ATS dans les communications

- 1) Dans les communications en phonie, la lettre de base d'un indicatif est prononcée conformément à l'alphabet d'épellation figurant dans le tableau S14-2.
- 2) Lorsque les préfixes K, U ou S sont utilisés, ils sont, dans les communications vocales, prononcés comme suit:
  - i) K — KOPTER;
  - ii) U — UPPER;
  - iii) S — SUPERSONIC.

- b) Le mot “kopter” est prononcé comme dans le mot “hélicoptère” et les mots “upper” et “supersonic” comme en anglais.

#### **SERA.14026 Points significatifs**

En principe, le nom en langage clair, dans le cas des points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation, ou le “nom indicatif codé” unique de cinq lettres prononçable, dans le cas des points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation, est utilisé pour désigner le point significatif dans les communications en phonie. Si le nom en langage clair de l'emplacement d'une aide de radionavigation n'est pas utilisé, il est remplacé par l'indicatif codé qui, dans les communications en phonie, est énoncé conformément à l'alphabet d'épellation.

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

L'indicatif en langage clair des itinéraires normalisés de départ ou d'arrivée aux instruments est utilisé dans les communications en phonie.

#### **SERA.14035 Transmission des nombres en radiotéléphonie**

##### a) Transmission des nombres

- 1) Tous les nombres utilisés pour la transmission de l'indicatif d'appel d'un aéronef, d'un cap, d'une piste, de la direction et de la vitesse du vent sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément.
  - i) Les niveaux de vols sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf dans le cas des niveaux de vol exprimés en centaines entières.
  - ii) Le calage altimétrique est transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf dans le cas d'un calage à 1 000 hPa, qui est transmis sous la forme “MILLE” (“ONE THOUSAND”).
  - iii) Tous les nombres utilisés pour la transmission des codes de transpondeur sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf lorsque les codes de transpondeur contiennent uniquement des multiples entiers de mille, auquel cas l'information est transmise en énonçant chaque chiffre du nombre de milliers, le dernier étant suivi du mot “MILLE” (“THOUSAND”).
- 2) Tous les nombres utilisés pour la transmission d'autres informations que celles décrites au point a) 1) sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf les nombres contenant des multiples entiers de cent et des multiples entiers de mille qui sont transmis en énonçant chaque chiffre du nombre de centaines ou de milliers, le dernier étant suivi, selon le cas, du mot “CENT” (“HUNDRED”) ou “MILLE” (“THOUSAND”). Dans le cas des combinaisons de milliers et de multiples entiers de cent, chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé, le dernier étant suivi du mot “MILLE” (“THOUSAND”), puis le nombre de centaines est énoncé et suivi du mot “CENT” (“HUNDRED”).
- 3) Dans les cas où il est nécessaire de spécifier le nombre transmis comme étant un multiple entier de mille et/ou de cent, le nombre est transmis en énonçant chaque chiffre séparément.
- 4) Lorsque des informations sont fournies concernant le gisement exprimé en heures par rapport à un objet ou à un autre mobile, elles le sont en énonçant les chiffres sous forme groupée, par exemple “DIX HEURES” (“TEN O'CLOCK”) ou “ONZE HEURES” (“ELEVEN O'CLOCK”).
- 5) Les nombres comportant un séparateur décimal sont transmis selon les modalités prévues au point a) 1) en faisant précéder la partie décimale du mot “DECIMAL”.
- 6) L'ensemble des six chiffres de l'identifiant numérique sont utilisés pour identifier le canal de transmission dans les communications radiotéléphoniques à très haute fréquence (VHF), sauf si le cinquième et le sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres sont utilisés.

**SERA.14040 Prononciation des nombres**

Lorsque la langue de communication utilisée est l'anglais, la prononciation des chiffres transmis s'effectue conformément au tableau S14-3:

Tableau S14-3

Chiffre ou élément numérique	Prononciation
0	ZIRO
1	OUANN
2	TOU
3	TRI
4	FO-eur
5	FA-ïF
6	SIKS
7	SÈV'n
8	EÏT
9	NAÏ-neu
10	TÈNN
11	I-LÈV'n
12	TOUÈLVE
Decimal	DÈ-SI-MAL
Hundred (cent)	HUN-dred
Thousand (mille)	TAOU-ZEND

**SERA.14045 Technique de transmission**

- a) Les transmissions sont effectuées avec concision et en utilisant un ton de conversation normal.
- b) Les mots et expressions conventionnelles suivants sont à utiliser selon les situations dans les communications radiotéléphoniques, et ont la signification qui leur est donnée dans le tableau S14-4:

Tableau S14-4

Expression conventionnelle (version anglaise entre parenthèses si différente)	Signification
ACCUSEZ RÉCEPTION (ACKNOWLEDGE)	“Faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message”
AFFIRM	“Oui”

Expression conventionnelle (version anglaise entre parenthèses si différente)	Signification
APPROUVÉ (APPROVED)	“Permission accordée pour la mesure demandée”
BREAK	Indique une séparation entre deux parties du message
BREAK BREAK	Séparation entre messages transmis à différents pilotes dans un environnement très encombré
ANNULEZ (CANCEL)	“Annulez la clairance transmise précédemment”
VÉRIFIEZ (CHECK)	“Vérifiez un système ou une procédure”
AUTORISÉ (CLEARED)	“Autorisé à poursuivre dans les conditions spécifiées”
CONFIRMEZ (CONFIRM)	“Confirmez-moi que vous avez bien reçu.../Confirmez-moi que j'ai bien compris...” (clairance, instruction, mesure, information)
CONTACTEZ (CONTACT)	“Établissez le contact radio avec...”
CORRECT	“C'est exact”
CORRECTION	“Une erreur a été commise dans ce message, le texte correct est ...”
IGNOREZ (DISREGARD)	“Considérez que ce message n'a pas été envoyé”
COMMENT RECEVEZ- VOUS? (HOW DO YOU READ)	“Quelle est la lisibilité de ma transmission?” [voir règle SERA.14070, point c]
JE RÉPÈTE (I SAY AGAIN)	“Je répète pour être plus clair ou pour insister”
MAINTENEZ (MAINTAIN)	“Continuez selon la ou les conditions spécifiées”/sens littéral
VEILLEZ (MONITOR)	“Écoutez la fréquence ...”
NÉGATIF (NEGATIVE)	“Non”ou “Autorisation refusée”ou “Cela n'est pas exact”ou “Impossible de”
RÉPONDEZ (OVER)	“Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de votre part”
TERMINÉ (OUT)	“Cette transmission est terminée et je n'attends pas de réponse”
COLLATIONNEZ (READ BACK)	“Répétez tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu”
RÉAUTORISÉ (RECLEARED)	“Une modification de votre clairance a été effectuée; la nouvelle clairance annule tout ou partie de la précédente”
INDIQUEZ (REPORT)	“Donnez-moi l'information suivante...”
DEMANDONS (REQUEST)	“Je vous demande...”/“Nous vous demandons...”(demande visant à obtenir une information ou une autorisation)
ROGER	“ai reçu en entier votre dernière transmission”

Expression conventionnelle (version anglaise entre parenthèses si différente)	Signification
RÉPÉTEZ (SAY AGAIN)	“Répétez votre dernière transmission ou la partie spécifiée”
PARLEZ PLUS LENTEMENT (SPEAK SLOWER)	“Réduisez votre cadence d'élocution”
STANDBY	“Attendez que je vous rappelle”
IMPOSSIBLE (UNABLE)	“Je ne peux pas acquiescer à votre demande ou me conformer à votre instruction ou autorisation”
WILCO	(abréviation de “we will comply with”) “Votre message a été compris et sera exécuté”
CHAQUE MOT DEUX FOIS (WORDS TWICE)	a) À titre de demande: “La communication est difficile, veuillez formuler chaque mot ou groupe de mots deux fois” b) À titre indicatif: “La communication étant difficile, chaque mot ou groupe de mots dans ce message sera formulé deux fois”

#### SERA.14050 Indicateurs d'appel radiotéléphonique des aéronefs

##### a) Indicateurs d'appel complets

L'indicateur d'appel radiotéléphonique d'un aéronef appartient en règle générale à l'un des types suivants:

- 1) Type a — caractères correspondant aux marques d'immatriculation de l'aéronef; ou
- 2) Type b — indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi des quatre derniers caractères des marques d'immatriculation de l'aéronef;
- 3) Type c — indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi de l'identification du vol.

##### b) Indicateurs d'appel abrégés

Les indicateurs d'appel radiotéléphonique d'aéronef figurant au point a), à l'exception du type c, peuvent être abrégés dans les conditions définies à la règle SERA.14055, point c). Les indicateurs d'appel abrégés prennent la forme suivante:

- 1) Type a — premier caractère de l'immatriculation et au moins les deux derniers caractères de l'indicateur d'appel;
- 2) Type b — indicatif téléphonique de l'exploitant d'aéronef, suivi d'au moins les deux derniers caractères de l'indicateur d'appel;
- 3) Type c — pas de forme abrégée.

#### SERA.14055. Procédures de radiotéléphonie

- a) Un aéronef ne change pas de type d'indicateur d'appel radiotéléphonique en cours de vol sauf de façon temporaire si un organisme ATC lui en donne l'instruction pour des raisons de sécurité. Sauf pour des raisons de sécurité, aucun message n'est transmis à un aéronef pendant le décollage, la dernière partie de l'approche finale ou le roulage à l'atterrissage.
- b) Établissement de communications radiotéléphoniques
  - 1) L'indicateur d'appel radiotéléphonique complet est utilisé systématiquement lors de l'établissement de la communication. Lors de l'établissement de la communication, l'aéronef commence son appel par la désignation de la station appelée, suivie de la désignation de la station appelante.

- 2) La réponse à cet appel utilise l'indicatif d'appel de la station appelante, suivi de l'indicatif d'appel de la station répondante, ce qui est considéré comme une invitation à la station appelante de poursuivre la transmission. Pour les transferts de communication au sein d'un même organisme ATS, l'indicatif d'appel de l'organisme ATS peut être omis lorsque cela est autorisé par l'autorité compétente.
  - 3) Une communication commence par un appel et une réponse lorsque l'établissement d'un contact est souhaité; cependant, s'il est certain que la station appelée recevra l'appel, la station appelante peut transmettre le message sans attendre une réponse de la station appelée.
- c) Communications radiotéléphoniques ultérieures
- 1) Un indicatif d'appel radiotéléphonique abrégé, tel que défini à la règle SERA.14050, point b), n'est utilisé qu'à partir du moment où une communication satisfaisante a été établie et à condition qu'il n'existe pas de confusion possible. Un aéronef ne fait usage de son indicatif d'appel abrégé qu'à partir du moment où la station aéronautique s'est adressée à lui de cette manière.
  - 2) Lors de la délivrance et du collationnement de clairances ATC, les contrôleurs et les pilotes ajoutent toujours l'indicatif d'appel de l'aéronef auquel la clairance s'applique. En dehors de ces occasions, une fois que le contact a été établi, la communication bidirectionnelle permanente peut se poursuivre sans identification ou appel supplémentaire jusqu'à ce qu'il soit mis fin au contact.

#### **SERA.14060 Transfert de communication VHF**

- a) L'organisme ATS compétent suggère à un aéronef de passer d'une fréquence radio à une autre conformément à des procédures convenues. En l'absence d'un tel avis, l'aéronef avertit l'organisme ATS avant que le transfert ait lieu.
- b) Lors de l'établissement du contact initial sur une fréquence VHF ou de l'abandon d'une fréquence VHF, un aéronef transmet les informations exigées par le PSNA chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente.

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

- a) Sauf dispositions contraires imposées par le PSNA chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente, l'appel initial à un organisme ATS après un changement de canal de communication vocale air-sol contient les éléments suivants:
  - 1) la désignation de l'organisme ATS appelé;
  - 2) l'indicatif d'appel et, pour les aéronefs de la catégorie de turbulence de sillage "gros porteurs", les mots "gros porteur" ("heavy") ou "super" si l'aéronef a été identifié ainsi par l'autorité compétente;
  - 3) le niveau, y compris le niveau actuel et le niveau autorisé, si l'aéronef ne maintient pas le niveau autorisé;
  - 4) la vitesse, si elle est assignée par l'ATC; et
  - 5) les éléments supplémentaires exigés par le PSNA chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente.
- b) Le pilote communique le niveau correspondant à la centaine de pieds (30 m) la plus proche indiquée sur son altimètre.
- c) Appel initial à la tour de contrôle d'aérodrome  
Pour les aéronefs bénéficiant du contrôle d'aérodrome, l'appel initial contient:
  - 1) la désignation de l'organisme ATS appelé;
  - 2) l'indicatif d'appel et, pour les aéronefs de la catégorie de turbulence de sillage "gros porteurs", les mots "gros porteur" ("heavy") ou "super" si l'aéronef a été identifié ainsi par l'autorité compétente;
  - 3) la position; et

- 4) les éléments supplémentaires exigés par le PSNA chargé d'assurer les services et agréé par l'autorité compétente.

#### **SERA.14070 Procédures d'essai**

- a) La forme des émissions d'essai est la suivante:

- 1) identification de la station appelée;
- 2) identification de la station appelante;
- 3) les mots "ESSAI RADIO" ("RADIO CHECK");
- 4) la fréquence utilisée.

- b) La réponse à une émission d'essai est la suivante:

- 1) identification de la station demandant l'essai;
- 2) identification de la station qui répond;
- 3) informations sur la lisibilité de la station demandant l'émission d'essai.

- c) Lors de la réalisation des essais, l'échelle de lisibilité suivante est utilisée:

Échelle de lisibilité

- 1) 1 Illisible
- 2) 2 Lisible par instants
- 3) 3 Difficilement lisible
- 4) 4 Lisible
- 5) 5 Parfaitement lisible

#### **SERA.14075 Échange de communications**

- a) Les communications sont concises et dépourvues d'ambiguïtés, et utilisent une phraséologie normalisée dans la mesure du possible.

- 1) Lors de sa transmission par un aéronef, l'accusé de réception d'un message comprend l'indicatif d'appel de l'aéronef en question.
- 2) Lorsqu'un accusé de réception est transmis par un organisme ATS à un aéronef, il comprend l'indicatif d'appel de l'aéronef suivi, si cela est jugé nécessaire, de l'indicatif d'appel de l'organisme ATS.

- b) Fin de conversation.

La fin d'une conversation radiotéléphonique est signifiée par le fait que l'organisme ATS appelé ou l'aéronef utilise son propre indicatif d'appel.

- c) Corrections et répétitions

- 1) En cas d'erreur de transmission, le mot "CORRECTION" est prononcé, le dernier groupe de mots ou expression à avoir été énoncé correctement est répété, puis la version correcte est transmise.
- 2) Si le meilleur moyen d'effectuer la correction est de répéter la totalité du message, l'expression "CORRECTION, JE RÉPÈTE" ("CORRECTION, I SAY AGAIN") est utilisée avant que le message soit transmis une seconde fois.
- 3) Si la station appelée a un doute sur l'exactitude du message reçu, la répétition de ce message, en totalité ou en partie, est demandée.

- 4) Le mot "RÉPÉTEZ" ("SAY AGAIN") est prononcé pour demander la répétition d'un message complet. Pour demander la répétition d'une partie de message, on utilise l'expression: "RÉPÉTEZ TOUT AVANT... (SAY AGAIN ALL BEFORE...) [premier mot convenablement reçu]"; ou "RÉPÉTEZ ENTRE... (SAY AGAIN...) [mot avant la partie manquante] ET... (TO...) [mot après la partie manquante]"; ou "RÉPÉTEZ TOUT APRÈS... (SAY AGAIN ALL AFTER...) [dernier mot convenablement reçu]".
- d) Si, lors de la vérification d'un collationnement, des éléments incorrects sont constatés, les mots "NÉGATIF JE RÉPÈTE" ("NEGATIVE I SAY AGAIN") sont transmis après la fin du collationnement, suivis de la version correcte des éléments concernés.

#### **SERA.14080 Veille radio/heures de service**

- a) Pendant le vol, l'aéronef assure une veille selon les exigences de l'autorité compétente et n'interrompt pas cette veille, sauf pour des motifs de sécurité, sans en informer l'organisme ATS concerné.
- 1) Un aéronef effectuant un vol à longue distance au-dessus de l'eau, ou survolant des zones désignées au-dessus desquelles l'emport d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) est requis, veille en permanence la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz, sauf pendant les périodes où l'aéronef passe des communications sur d'autres canaux VHF ou lorsque les limitations de l'équipement embarqué ou les tâches à effectuer dans le poste de pilotage ne permettent pas d'assurer une double veille de fréquences.
- 2) Un aéronef veille en permanence la fréquence VHF d'urgence 121,5 MHz dans les zones ou sur les routes où un risque d'interception d'aéronef ou d'autres situations dangereuses existent, et pour lesquelles l'autorité compétente a établi une exigence en la matière.
- b) Les stations aéronautiques assurent une écoute permanente de la fréquence VHF d'urgence 121,5 MHz pendant les heures de service des organismes où elles sont installées. Lorsque deux de ces stations ou plus partagent le même site d'implantation, cette exigence est satisfaite si une seule d'entre elles assure l'écoute permanente de la fréquence 121,5 MHz.
- c) Lorsqu'un aéronef ou un organisme ATS doit suspendre l'activité de veille pour quelque raison que ce soit, il en informe si possible les autres stations concernées, en indiquant l'heure à laquelle la reprise d'activité est prévue. À la reprise de l'activité, les autres stations concernées doivent en être informées de la même manière. Lorsqu'il est nécessaire de suspendre l'activité au-delà de l'heure précisée dans l'avis initial, une heure modifiée de reprise d'activité est, si possible, transmise à ou vers l'heure indiquée initialement.

#### **SERA.14085 Transmission sans accusé de réception**

- a) Lorsqu'un aéronef ne parvient pas à établir le contact sur le canal désigné, sur le canal utilisé précédemment ou sur un autre canal approprié à la route, et qu'il ne parvient pas à établir la communication avec l'organisme ATS approprié, un autre organisme ATS ou d'autres aéronefs en utilisant tous les moyens disponibles, il transmet son message deux fois sur les canaux désignés, précédé de l'expression "TRANSMISSION EN L'AIR" ("TRANSMITTING BLIND") et inclut si nécessaire le ou les destinataires du message.
- b) Lorsqu'un aéronef n'est pas en mesure d'établir une communication à cause d'une panne de récepteur, il transmet des comptes rendus aux heures ou aux positions prévues, sur le canal en service, en faisant précéder ses messages des mots "TRANSMISSION EN L'AIR PAR SUITE DE PANNE DE RÉCEPTEUR" ("TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE"). L'aéronef procède comme suit:
- 1) il transmet le message voulu, suivi d'une répétition complète;
- 2) il signale l'heure à laquelle il compte faire la prochaine transmission;
- 3) s'il bénéficie des services de la circulation aérienne, il transmet en outre des indications sur les intentions du pilote commandant de bord en ce qui concerne la poursuite du vol.

#### **SERA.14087 Utilisation de la technique du relais de communication**

- a) Si un organisme ATS n'a pas réussi à établir le contact avec un aéronef après des appels sur les fréquences sur lesquelles l'aéronef est supposé être à l'écoute, il procède comme suit:
- 1) il demande aux autres organismes ATS de prêter assistance en appelant l'aéronef et en retransmettant les messages, si cela est nécessaire; et

- 2) il demande aux aéronefs qui se trouvent sur la route d'essayer d'établir la communication avec l'aéronef et de retransmettre les messages, si cela est nécessaire.
- b) Les dispositions du point a) s'appliquent également:
- 1) sur demande de l'organisme ATS concerné;
  - 2) lorsqu'une communication attendue d'un aéronef n'a pas encore été reçue passé un laps de temps tel que l'on soupçonne une panne de communication.

#### **SERA.14090 Procédures de communication spécifiques**

a) Mouvements de véhicules

Les expressions à utiliser pour les mouvements de véhicules autres que les tracteurs de remorquage sur l'aire de manœuvre sont les mêmes que celles qui sont utilisées pour les mouvements des aéronefs, sauf en ce qui concerne les instructions de roulage. Dans ce cas, on utilise l'expression "PROCÉDEZ" ("PROCEED") à la place de "ROULEZ" ("TAXI") dans les communications avec les véhicules.

b) Service consultatif de la circulation aérienne

Le service consultatif de la circulation aérienne ne délivre pas de "clairances" mais fournit seulement des "renseignements consultatifs", et il emploie les termes "conseiller" ou "suggérer" pour proposer une ligne d'action à un aéronef.

c) Indication de la catégorie de turbulence de sillage "gros porteur"

- 1) Pour les aéronefs de la catégorie de turbulence de sillage "gros porteur", les mots "gros porteur" ("heavy") figurent immédiatement après l'indicatif d'appel de l'aéronef lors du premier contact radiotéléphonique entre l'aéronef et l'organisme ATS.
- 2) Pour des aéronefs spécifiques de la catégorie de turbulence de sillage "gros porteur", déterminés par l'autorité compétente, le mot "super" figure immédiatement après l'indicatif d'appel de l'aéronef lors du premier contact radiotéléphonique entre l'aéronef et l'organisme ATS.

d) Procédures d'écart de route pour cause météorologique

Quand le pilote amorce la communication avec l'ATC, une réponse plus rapide peut être obtenue en spécifiant "DÉVIATION MÉTÉO DEMANDÉE" ("WEATHER DEVIATION REQUIRED") pour indiquer qu'une priorité est demandée sur la fréquence et pour hâter la réponse de l'ATC. Si nécessaire, le pilote commence sa communication par l'appel d'urgence "PAN, PAN" (prononcé de préférence trois fois).

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

a) Généralités

- 1) Les communications de détresse et d'urgence comprennent tous les messages radiotéléphoniques se rapportant, respectivement, aux cas de détresse et d'urgence, définis comme suit:
  - i) *Détresse*: état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate;
  - ii) *Urgence*: état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord ou en vue, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.
- 2) Le message de détresse initial commence par le signal radiotéléphonique de détresse "MAYDAY"; le message d'urgence initial commence par le signal radiotéléphonique d'urgence "PAN PAN". L'utilisation des signaux radiotéléphoniques de détresse et d'urgence pour commencer les messages de détresse et d'urgence ultérieurs est admise.
- 3) L'émetteur des messages adressés à un aéronef en état de détresse ou d'urgence limite au minimum le nombre, le volume et le contenu de ces messages, en fonction des exigences de la situation.

- 4) Si l'organisme ATS auquel s'adresse l'aéronef n'accuse pas réception du message de détresse ou d'urgence, d'autres organismes ATS prêtent assistance à l'aéronef conformément aux dispositions, respectivement, des points b) 2) et b) 3).
  - 5) Le trafic de détresse et d'urgence se poursuit en principe sur la fréquence sur laquelle il a été amorcé, tant que son transfert sur une autre fréquence n'est pas jugé préférable pour assurer une meilleure assistance.
  - 6) Dans les communications de détresse et d'urgence, la transmission radiotéléphonique s'effectue généralement à une cadence d'élocution lente, chaque mot était prononcé de manière claire et distincte pour faciliter la transcription.
- b) Communications radiotéléphoniques de détresse
- 1) Mesures prises par l'aéronef en détresse

Le message de détresse à envoyer par un aéronef en détresse est précédé du signal de détresse radiotéléphonique "MAYDAY" tel qu'indiqué au point a) 2), prononcé de préférence trois fois, et est transmis selon les consignes suivantes:

    - i) il est émis sur la fréquence air-sol en cours d'utilisation;
    - ii) il comprend autant des éléments suivants que possible, énoncés distinctement et, si possible, dans l'ordre suivant:
      - A) le nom de l'organisme ATS auquel le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent);
      - B) l'identification de l'aéronef;
      - C) la nature du cas de détresse;
      - D) les intentions du pilote commandant de bord;
      - E) la position, le niveau et le cap actuels.
  - 2) Mesures prises par l'organisme ATS auquel le message de détresse est adressé ou par le premier organisme ATS qui le reçoit

L'organisme ATS auquel s'adresse un aéronef en détresse, ou le premier organisme ATS qui reçoit le message de détresse:

    - i) accuse immédiatement réception du message de détresse;
    - ii) prend la direction des communications ou en transfère la responsabilité de façon précise et claire en avisant l'aéronef en cas de transfert; et
    - iii) prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis dans les plus brefs délais:
      - A) à l'organisme ATS concerné;
      - B) à l'exploitant d'aéronef concerné ou à son représentant, conformément aux dispositions préétablies;
    - iv) demande, s'il y a lieu, aux autres organismes ATS de ne pas transférer de trafic sur la fréquence utilisée pour la communication de détresse.
  - 3) Imposition du silence
    - i) L'aéronef en détresse ou l'organisme ATS qui gère le trafic de détresse peut imposer le silence soit à toutes les stations du service mobile de la région, soit à une station qui brouille le trafic de détresse. Selon les circonstances, il adresse ces instructions "à toutes les stations" ou à une seule station. Dans un cas comme dans l'autre, le message comprend les éléments suivants:
      - A) "ARRÊTEZ TOUTES TRANSMISSIONS" ("STOP TRANSMITTING");
      - B) le signal de détresse radiophonique "MAYDAY".

- ii) L'utilisation des signaux indiqués au point b) 3) i) est réservée à l'aéronef en détresse et à l'organisme ATS qui gère le trafic de détresse.
- 4) Mesures prises par tous les autres organismes ATS/aéronefs
- i) Les communications de détresse ont une priorité absolue sur toutes les autres communications, et les organismes ATS/aéronefs qui en ont connaissance s'abstiennent d'émettre sur la fréquence utilisée sauf si:
- A) l'état de détresse est annulé ou les communications de détresse ont cessé;
- B) tout le trafic de détresse a été transféré sur d'autres fréquences;
- C) l'organisme ATS qui gère les communications en donne l'autorisation;
- D) ils prêtent eux-mêmes assistance.
- ii) Tout organisme ATS/aéronef qui a connaissance d'un trafic de détresse et qui ne peut pas lui-même porter secours à l'aéronef en détresse continue néanmoins d'écouter les communications jusqu'à ce qu'il ait la certitude qu'un secours est assuré.
- 5) Cessation des communications de détresse et du silence
- i) Lorsque la phase de détresse prend fin, l'aéronef transmet un message de fin de détresse.
- ii) Lorsque l'organisme ATS qui a géré le trafic de détresse constate la fin de l'état de détresse, il prend immédiatement des dispositions pour qu'en soient avisés, dans les meilleurs délais:
- A) les organismes ATS concernés;
- B) l'exploitant d'aéronef concerné ou son représentant, conformément aux dispositions préétablies.
- iii) Il est mis fin aux communications de détresse et au silence par la transmission, sur la ou les fréquences qui ont été utilisées pour le trafic de détresse, d'un message comprenant l'expression "TRAFFIC DE DÉTRESSE TERMINÉ" ("DISTRESS TRAFFIC ENDED"). Ce message est transmis uniquement par l'organisme ATS qui a géré le trafic de détresse lorsque, après la réception du message prévu au point b) 5) i), l'autorité compétente lui en donne l'autorisation.
- c) Communications radiotéléphoniques d'urgence
- 1) Mesures prises par l'aéronef qui rend compte d'un cas d'urgence, exception faite des dispositions du point c) 4)
- Le message d'urgence à envoyer par un aéronef pour rendre compte d'un cas d'urgence est précédé du signal d'urgence radiotéléphonique indiqué au point a) 2) "PAN PAN" (prononcé comme les mots français "panne panne"), prononcé de préférence trois fois, et est transmis selon les consignes suivantes:
- i) il est émis sur la fréquence air-sol en cours d'utilisation;
- ii) il comprend autant des éléments suivants que nécessaire, énoncés distinctement et, si possible, dans l'ordre suivant:
- A) le nom de l'organisme ATS auquel le message est adressé;
- B) l'identification de l'aéronef;
- C) la nature du cas d'urgence;
- D) les intentions du pilote commandant de bord;
- E) la position, le niveau et le cap actuels;
- F) tous autres renseignements utiles.

- 2) Mesures prises par l'organisme ATS auquel le message d'urgence est adressé ou par le premier organisme ATS qui le reçoit

L'organisme ATS auquel s'adresse un aéronef qui rend compte d'un cas d'urgence, ou le premier organisme ATS qui reçoit le message d'urgence:

- i) accuse réception du message d'urgence;
- ii) prend immédiatement des dispositions pour que tous les renseignements nécessaires soient transmis dans les plus brefs délais:
  - A) à l'organisme ATS concerné;
  - B) à l'exploitant d'aéronef concerné ou à son représentant, conformément aux dispositions préétablies;
- iii) assure au besoin la direction des communications.

- 3) Mesures prises par tous les autres organismes ATS/aéronefs

Les communications d'urgence ont priorité sur toutes les autres communications à l'exception des communications de détresse. Tous les organismes ATS/aéronefs prennent soin de ne pas brouiller la transmission des messages d'urgence.

- 4) Mesures prises par un aéronef effectuant un transport sanitaire

- i) L'emploi du signal décrit au point c) 4) ii) indique que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé conformément aux conventions de Genève de 1949 et aux protocoles additionnels.
- ii) Pour annoncer et identifier un aéronef effectuant un transport sanitaire, le signal d'urgence radiotéléphonique PAN PAN (prononcé comme les mots français "panne panne"), prononcé de préférence trois fois, est suivi du signal radiotéléphonique "MÉDICAL" prévu pour les transports sanitaires. L'utilisation de ces signaux indique que le message qui suit concerne un transport sanitaire protégé.

Le message contient les éléments suivants:

- A) indicatif d'appel ou tout autre moyen reconnu d'identification du véhicule de transport sanitaire;
- B) position du véhicule de transport sanitaire;
- C) nombre et type de véhicules de transport sanitaire;
- D) itinéraire prévu;
- E) durée estimée du déplacement, et heures de départ et d'arrivée prévues, selon le cas; et
- F) toute autre information, telle que l'altitude de vol, les fréquences radioélectriques de veille, les langues utilisées, les modes et les codes des systèmes de radar secondaires de surveillance.

- 5) Mesures prises par les organismes ATS auxquels le message est adressé, ou par les autres stations recevant un message relatif à un transport sanitaire

Les dispositions des points c) 2) et c) 3) s'appliquent, selon le cas, aux organismes ATS qui reçoivent un message relatif à un transport sanitaire.»

- 26) L'appendice 1 est modifié comme suit:

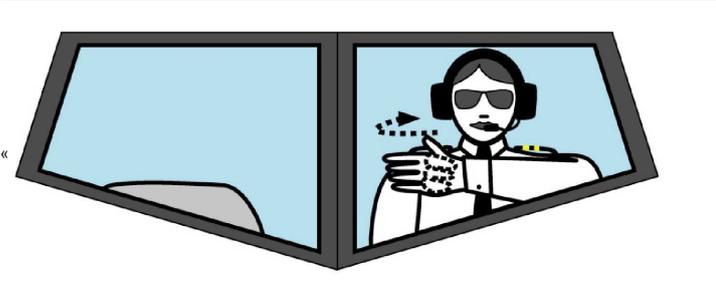
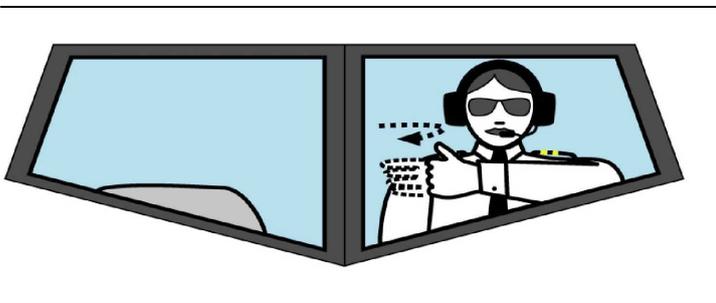
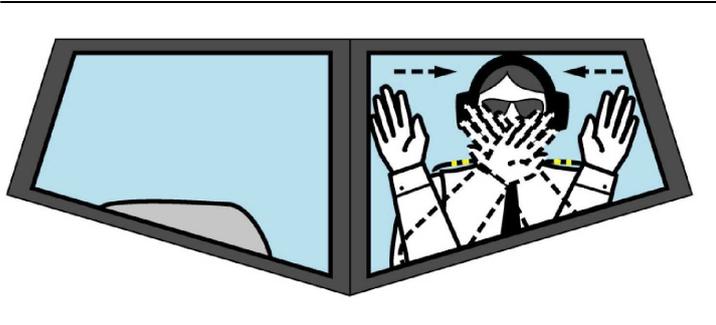
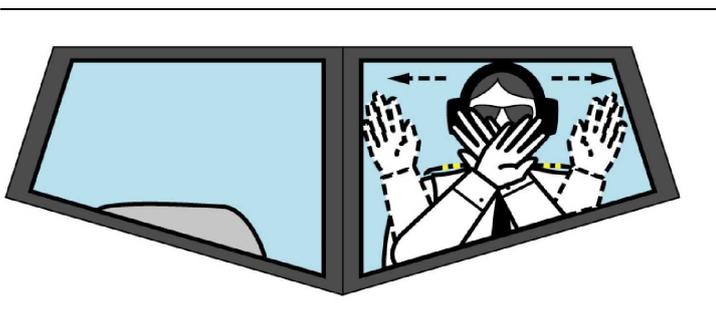
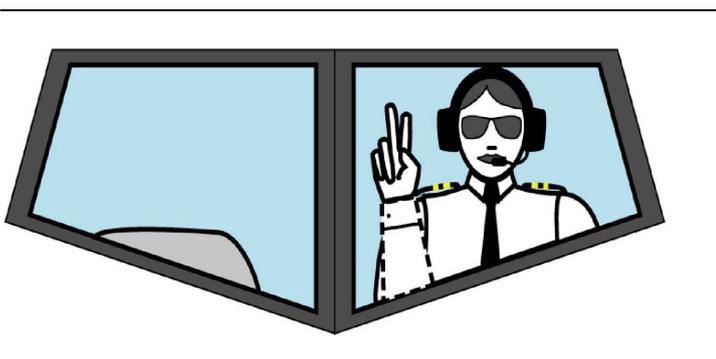
- a) le point 1.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.1.2. Les procédures de transmission des signaux de détresse et des signaux d'urgence sont conformes à la partie 14.»

b) au point 3.2.4.1, le texte est remplacé par le texte suivant:

«3.2.4.1. Des croix d'une couleur uniforme contrastante — blanches pour les pistes et jaunes pour les voies de circulation — (figure A1-6), disposées horizontalement sur des pistes ou des voies de circulation ou sur des parties de piste ou de voie de circulation, indiquent des zones impropres aux manœuvres des aéronefs.»

c) les points 4.2.1.1, 4.2.1.2 et 4.2.1.3 sont remplacés par l'illustration suivante:

	<p>a) Freins serrés: lever le bras, les doigts allongés, horizontalement devant le visage, puis fermer la main.</p>
	<p>b) Freins desserrés: lever le bras, la main fermée, horizontalement devant le visage, puis allonger les doigts.</p>
	<p>c) Mettez les cales: les bras étendus, les paumes vers l'avant, déplacer les mains vers l'intérieur de façon qu'elles se croisent devant le visage.</p>
	<p>d) Enlevez les cales: les mains croisées devant le visage, les paumes vers l'avant, déplacer les bras vers l'extérieur.</p>
	<p>e) Prêt à démarrer le(s) moteur(s): lever le nombre de doigts d'une main qui correspond au numéro du moteur à démarrer.»</p>

27) À l'appendice 2, le point 5.1.3 est remplacé par le texte suivant:

«5.1.3. Toute modification dans les renseignements notifiés avant le lancement conformément aux dispositions du point 5.1.2 ci-dessus sera communiquée à l'organisme ATS intéressé au moins six heures avant l'heure estimée de lancement ou, dans le cas de recherches concernant des perturbations d'origine solaire ou cosmique et impliquant un élément horaire critique, au moins trente minutes avant l'heure estimée du début de l'opération.»;

28) À l'appendice 4, le tableau est modifié comme suit:

a) dans la colonne «Service assuré» et la ligne de la classe d'espace aérien C, type de vol VFR, le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) Service de contrôle de la circulation aérienne, information de circulation VFR/VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande);»;

b) dans la colonne «Service assuré» et la ligne de la classe d'espace aérien D, type de vol VFR, le texte est remplacé par le texte suivant:

«Service de contrôle de la circulation aérienne, information de circulation IFR/VFR et VFR/VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)».

29) L'appendice 5 est remplacé par le texte suivant:

«Appendice 5

**Spécifications techniques relatives aux observations d'aéronef et aux comptes rendus par communications radiotéléphoniques**

**A. INSTRUCTIONS DE COMPTE RENDU**

**MODÈLE AIREP SPÉCIAL**

ÉLÉMENT	PARAMÈTRE	TRANSMETTRE PAR TÉLÉPHONIE s'il y a lieu
—	Désignateur de type de message — compte rendu en vol spécial	[AIREP] SPÉCIAL
Section 1	1	Identification de l'aéronef <i>(identification de l'aéronef)</i>
	2	Position POSITION <i>(latitude et longitude)</i> VERTICALE <i>(point significatif)</i> AU TRAVERS DE <i>(point significatif)</i> <i>(point significatif) (relèvement) (distance)</i>
	3	Heure <i>(heure)</i>
	4	Niveau NIVEAU DE VOL <i>(nombre)</i> ou <i>(nombre)</i> MÈTRES ou PIEDS EN MONTÉE VERS LE NIVEAU <i>(nombre)</i> ou <i>(nombre)</i> MÈTRES ou PIEDS EN DESCENTE VERS LE NIVEAU <i>(nombre)</i> ou <i>(nombre)</i> MÈTRES ou PIEDS
	5	Prochaine position et heure prévue de passage <i>(position) (heure)</i>
	6	Point significatif suivant POINT SUIVANT <i>(position)</i>
Section 2	7	Heure d'arrivée prévue <i>(aérodrome) (heure)</i>
	8	Autonomie AUTONOMIE <i>(heures et minutes)</i>
Section 3	9	Phénomène rencontré ou observé qui motive l'émission d'un compte rendu en vol spécial: — Turbulence modérée — Turbulence forte — Givrage modéré — Givrage fort — Onde orographique forte — Orage sans grêle — Orage avec grêle — Forte tempête de poussière ou de sable — Nuage de cendres volcaniques — Activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique  TURBULENCE MODÉRÉE TURBULENCE FORTE GIVRAGE MODÉRÉ GIVRAGE FORT ONDE OROGRAPHIQUE FORTE ORAGE ORAGE AVEC GRÊLE TEMPÊTE DE POUSSIÈRE FORTE ou TEMPÊTE DE SABLE FORTE  NUAGE DE CENDRES VOLCANIQUES ACTIVITÉ VOLCANIQUE PRÉÉRUPTIVE OU ÉRUPTION VOLCANIQUE

1. TENEUR DES COMPTES RENDUS EN VOL
  - 1.1. **Comptes rendus de position et comptes rendus en vol spéciaux**
    - 1.1.1. La section 1 du modèle présenté au point A est obligatoire pour les comptes rendus de position et les comptes rendus en vol spéciaux, les éléments 5 et 6 du modèle pouvant toutefois être omis. La section 2 n'est insérée, en totalité ou en partie, qu'à la demande de l'exploitant ou de son représentant désigné, ou lorsque le pilote commandant de bord le juge nécessaire. La section 3 est incluse dans les comptes rendus en vol spéciaux.
    - 1.1.2. Les éléments conditionnant l'émission d'un compte rendu en vol spécial sont à sélectionner sur la liste figurant à la règle SERA.12005, point a).
    - 1.1.3. Dans le cas de comptes rendus en vol spéciaux contenant des renseignements sur une activité volcanique, un compte rendu après le vol est rédigé en utilisant le formulaire de compte rendu d'activité volcanique ("modèle VAR") figurant au point B. Tous les éléments observés sont consignés aux endroits appropriés du formulaire modèle VAR.
    - 1.1.4. Un compte rendu en vol spécial est établi aussitôt que possible après l'observation du phénomène qui en motive l'envoi.
  2. INSTRUCTIONS DÉTAILLÉES RELATIVES AUX COMPTES RENDUS
    - 2.1. Les éléments d'un compte rendu en vol sont indiqués dans l'ordre dans lequel ils figurent sur le formulaire "modèle AIREP SPÉCIAL".
      - DÉSIGNATEUR DE TYPE DE MESSAGE. Indiquer "SPÉCIAL" pour un compte rendu en vol spécial.

### Section 1

**Élément 1** — IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF. Donner l'indicatif d'appel radiotéléphonique de l'aéronef, qui doit être conforme à la règle SERA.14050.

**Élément 2** — POSITION. Signaler la position en latitude (2 chiffres donnant le nombre de degrés, ou 4 chiffres donnant le nombre de degrés et minutes, suivis de "Nord" ou "Sud") et en longitude (3 chiffres donnant le nombre de degrés, ou 5 chiffres donnant le nombre de degrés et minutes, suivis de "Est" ou "Ouest"), ou sous la forme d'un point significatif désigné par un indicatif codé (de 2 à 5 caractères), ou encore sous la forme d'un point significatif suivi du relèvement en degrés magnétiques (3 chiffres) par rapport à ce point, et de la distance à ce point en milles marins. Le cas échéant, faire précéder la désignation du point significatif de "PAR LE TRAVERS DE" ("ABEAM").

**Élément 3** — HEURE. Indiquer l'heure en heures et minutes UTC (4 chiffres), à moins que l'indication de l'heure en minutes après l'heure entière (2 chiffres) soit prévue par les accords régionaux de navigation aérienne. L'heure indiquée doit être l'heure réelle à laquelle l'aéronef se trouvait à la position considérée, et non l'heure de création ou de transmission du compte rendu. Pour l'émission d'un compte rendu en vol spécial, l'heure est toujours mentionnée en heures et minutes UTC.

**Élément 4** — NIVEAU DE VOL OU ALTITUDE. Indiquer le niveau de vol en 3 chiffres lorsque l'altimètre est calé à la pression standard. Lorsque l'altimètre est calé sur le QNH, indiquer l'altitude en mètres suivie de "MÈTRES" ("METRES") ou l'altitude en pieds suivie de "PIEDS" ("FEET"). Ajouter "EN MONTÉE VERS LE NIVEAU" ("CLIMBING") (suivi du niveau de vol) ou "EN DESCENTE VERS LE NIVEAU" ("DESCENDING") (suivi du niveau de vol) selon que l'aéronef monte ou descend après avoir franchi le point significatif.

**Élément 5** — PROCHAINE POSITION ET HEURE PRÉVUE DE PASSAGE. Indiquer le prochain point de compte rendu et l'heure d'arrivée prévue à ce point, ou la position estimée une heure plus tard, en fonction des procédures de compte rendu de position en vigueur. Utiliser les conventions de présentation des données spécifiées pour l'élément 2 en ce qui concerne la position. Indiquer l'heure estimée de passage à cette position. Indiquer l'heure en heures et minutes UTC (4 chiffres), à moins que l'indication de l'heure en minutes après l'heure entière (2 chiffres) soit prévue par les accords régionaux de navigation aérienne.

**Élément 6** — POINT SIGNIFICATIF SUIVANT. Indiquer le point significatif suivant après l'élément "prochaine position et heure prévue de passage".

### Section 2

**Élément 7** — HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE. Indiquer le nom de l'aérodrome prévu initialement pour l'atterrissage, suivi de l'heure d'arrivée prévue à cet aérodrome, en heures et minutes UTC (4 chiffres).

**Élément 8** — AUTONOMIE. Indiquer "AUTONOMIE" ("ENDURANCE") puis l'autonomie en heures et minutes (4 chiffres).

### Section 3

**Élément 9** — PHÉNOMÈNE MOTIVANT L'ÉMISSION D'UN COMPTE RENDU EN VOL SPÉCIAL. Indiquer l'un des phénomènes suivants rencontré ou observé:

- turbulence modérée: "TURBULENCE MODÉRÉE" ("TURBULENCE MODERATE"); et
- turbulence forte: "TURBULENCE FORTE" ("TURBULENCE SEVERE").

Les spécifications suivantes s'appliquent:

- Modérée — Des conditions pouvant entraîner des changements modérés de l'assiette et/ou de l'altitude de l'aéronef peuvent se produire mais l'aéronef reste constamment sous contrôle. Habituellement, faibles variations de la vitesse. Variations dans les indications de l'accéléromètre de 0,5 à 1,0 g au centre de gravité de l'aéronef. Il est difficile de marcher. Les occupants ressentent des tensions au niveau de leur ceinture de sécurité. Les objets non arrimés se déplacent.
- Forte — Des conditions entraînant de brusques changements de l'assiette et/ou de l'altitude de l'aéronef se produisent; il peut y avoir perte de contrôle de l'aéronef pendant de courts laps de temps. Habituellement, fortes variations de la vitesse. Variations dans les indications de l'accéléromètre supérieures à 1,0 g au centre de gravité de l'aéronef. Les occupants sont violemment poussés contre leur ceinture de sécurité. Les objets non arrimés sont projetés;
- givrage modéré: "GIVRAGE MODÉRÉ" ("ICING MODERATE"), givrage fort: "GIVRAGE FORT" ("ICING SEVERE").

Les spécifications suivantes s'appliquent:

- Modéré — Conditions dans lesquelles on peut juger utile de changer de cap et/ou d'altitude.
- Fort — Conditions dans lesquelles on juge essentiel de changer immédiatement de cap et/ou d'altitude;
- onde orographique forte: "ONDE OROGRAPHIQUE FORTE" ("MOUNTAIN WAVE SEVERE").

Les spécifications suivantes s'appliquent:

- Forte — le courant descendant associé à l'onde est d'au moins 3,0 m/s (600 ft/min) et/ou l'aéronef a rencontré une forte turbulence;
- orage sans grêle: "ORAGE" ("THUNDERSTORM"), orage avec grêle: "ORAGE AVEC GRÊLE" ("THUNDERSTORM WITH HAIL").

Les spécifications suivantes s'appliquent:

Ne signaler que les orages:

- qui sont obscurcis dans la brume sèche, ou
- qui sont noyés dans une masse nuageuse, ou
- qui sont étendus, ou
- qui forment une ligne de grains;
- forte tempête de poussière ou de sable: "TEMPÊTE DE POUSSIÈRE FORTE" ("DUSTSTORM HEAVY") ou "TEMPÊTE DE SABLE FORTE" ("SANDSTORM HEAVY");
- nuage de cendres volcaniques: "NUAGE DE CENDRES VOLCANIQUES" ("VOLCANIC ASH CLOUD");
- activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique: "ACTIVITÉ VOLCANIQUE PRÉÉRUPTIVE" ("PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY") ou "ÉRUPTION VOLCANIQUE" ("VOLCANIC ERUPTION").

Les spécifications suivantes s'appliquent:

Dans ce contexte, on entend par activité volcanique prééruptive une activité volcanique inhabituelle et/ou croissante qui pourrait présager une éruption volcanique.

- 2.2. Les renseignements consignés sur le formulaire de compte rendu d'activité volcanique (modèle VAR) ne sont pas à transmettre en radiotéléphonie mais, à l'arrivée sur un aéroport, ils doivent être donnés sans retard par l'exploitant ou un membre de l'équipage de conduite au centre météorologique de l'aéroport. S'il n'y a pas de centre météorologique à proximité, le formulaire rempli est transmis conformément aux dispositions adoptées localement par les prestataires de services météorologiques et de services de la circulation aérienne et l'exploitant d'aéronef.

3. Retransmission des renseignements météorologiques reçus en phonie

Lorsqu'ils reçoivent des comptes rendus en vol spéciaux, les organismes ATS les retransmettent sans délai au centre de veille météorologique (CVM) associé. Afin d'assurer l'intégration des comptes rendus en vol dans les systèmes automatiques sol, les éléments de ces comptes rendus sont transmis conformément aux conventions de données décrites ci-après et dans l'ordre prescrit.

— DESTINATAIRE. Indiquer la station appelée et, s'il y a lieu, la retransmission nécessaire.

— DÉSIGNATEUR DE TYPE DE MESSAGE. Indiquer "ARS" pour un compte rendu en vol spécial.

— IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF. Donner l'identification de l'aéronef au moyen de la convention de données spécifiée pour la case 7 du plan de vol, sans laisser d'espace entre l'indicatif de l'exploitant et les marques d'immatriculation de l'aéronef ou l'identification du vol, le cas échéant.

### Section 1

**Élément 0** — POSITION. Signaler la position en latitude (2 chiffres donnant le nombre de degrés, ou 4 chiffres donnant le nombre de degrés et minutes, suivis, sans laisser d'espace, de N ou S) et en longitude (3 chiffres donnant le nombre de degrés, ou 5 chiffres donnant le nombre de degrés et minutes, suivis, sans laisser d'espace, de E ou O), ou sous la forme d'un point significatif désigné par un indicatif codé (de 2 à 5 caractères), ou encore sous la forme d'un point significatif suivi du relèvement en degrés magnétiques (3 chiffres) par rapport à ce point, et de la distance à ce point en milles marins (3 chiffres). Le cas échéant, faire précéder la désignation du point significatif de "PAR LE TRAVERS DE" ("ABEAM").

**Élément 1** — HEURE. Indiquer l'heure en heures et minutes UTC (4 chiffres).

**Élément 2** — NIVEAU DE VOL OU ALTITUDE. Indiquer la lettre "F" suivie de 3 chiffres (exemple: "F310") pour consigner un niveau de vol. Indiquer l'altitude en mètres suivie de "M" ou en pieds suivie de "FT" pour consigner l'altitude. Ajouter "ASC" (niveau) ou "DES" (niveau) suivant que l'aéronef monte ou descend.

### Section 2

**Élément 9** — PHÉNOMÈNE MOTIVANT L'ÉMISSION D'UN COMPTE RENDU EN VOL SPÉCIAL. Indiquer le phénomène observé comme suit:

— turbulence modérée: "TURB MOD",

— turbulence grave: "TURB SEV",

— givrage modéré: "ICE MOD",

— givrage fort: "ICE SEV",

— onde orographique forte: "MTW SEV",

— orage sans grêle: "TS",

— orage avec grêle: "TSGR",

— forte tempête de poussière ou de sable: "HVY SS",

— nuage de cendres volcaniques: "VA CLD",

— activité volcanique pré-éruptive ou éruption volcanique: "VA",

- grêle: "GR",
- cumulonimbus: "CB".

HEURE D'ÉMISSION. N'indiquer l'heure d'émission que si la section 3 est transmise.

4. DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES RELATIVES À L'ÉTABLISSEMENT D'UN COMPTE RENDU RELATIF À LA PRÉSENCE DE CISAILEMENT DE VENT ET DE CENDRES VOLCANIQUES
  - 4.1. **Compte rendu relatif à des conditions de cisaillement de vent**
    - 4.1.1. Lors de la transmission d'observations d'aéronef relatives à des conditions de cisaillement de vent rencontrées au cours des phases de montée et d'approche, le type d'aéronef est précisé.
    - 4.1.2. Lorsque des conditions de cisaillement de vent ont été indiquées pendant les phases de montée ou d'approche ou qu'elles ont été prévues mais n'ont pas été rencontrées, le commandant de bord en informe l'organisme ATS compétent dès que possible, sauf si le pilote commandant de bord sait que l'organisme ATS compétent a déjà été informé de ce fait par un aéronef précédent.
  - 4.2. **Compte rendu après le vol d'une activité volcanique**
    - 4.2.1. À l'arrivée d'un vol sur un aéroport, le compte rendu d'activité volcanique rempli est remis sans délai par l'exploitant de l'aéronef ou un membre de l'équipage de conduite au centre météorologique de l'aéroport ou, si ledit centre n'est pas facilement accessible aux membres de l'équipage de conduite à l'arrivée, le formulaire rempli est traité conformément aux dispositions adoptées localement par les prestataires de services météorologiques et de services de la circulation aérienne et l'exploitant d'aéronef.
    - 4.2.2. Le compte rendu d'activité volcanique rempli reçu par un centre météorologique est immédiatement transmis au centre de veille météorologique chargé d'assurer la veille météorologique dans la région d'information de vol dans laquelle l'activité volcanique a été observée.

## B. FORMULAIRE DE COMPTE RENDU EN VOL SPÉCIAL D'ACTIVITÉ VOLCANIQUE (MODÈLE VAR)

MODÈLE VAR: à utiliser pour le compte rendu après le vol d'une activité volcanique

### COMPTE RENDU D'ACTIVITÉ VOLCANIQUE

Les comptes rendus en vol sont d'une importance critique pour évaluer les dangers que présentent les nuages de cendres volcaniques pour l'exploitation d'aéronefs.

EXPLOITANT:		IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF (d'après le plan de vol)			
PILOTE COMMANDANT DE BORD:					
PARTI DE:	DATE:	HEURE; UTC:	ARRIVÉ À:	DATE:	HEURE; UTC:
DESTINATAIRE		AIREP SPÉCIAL			
Les éléments 1 à 8 sont à transmettre immédiatement à l'organisme ATS avec lequel l'aéronef est en contact.					
1) IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF			2) POSITION		
3) HEURE			4) NIVEAU DE VOL OU ALTITUDE		
5) ACTIVITÉ VOLCANIQUE OBSERVÉE À (position ou relèvement, niveau estimé du nuage de cendres et distance depuis l'aéronef)					
6) TEMPÉRATURE DE L'AIR			7) VENT INSTANTANÉ		
8) RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES		Autres _____			
SO <sub>2</sub> DÉTECTÉ	oui <input type="checkbox"/>	non <input type="checkbox"/>			
Cendres rencontrées	oui	non <input type="checkbox"/>	(brève description de l'activité, notamment étendue verticale et horizontale du nuage de cendres et, si possible, expansion horizontale, taux de développement, etc.)		
Après l'atterrissage, compléter les éléments 9 à 16 puis faxer le formulaire à: (numéro de fax à indiquer par l'administration météorologique, compte tenu des dispositions prises localement avec l'exploitant concerné.)					
9) DENSITÉ DU NUAGE DE CENDRES	<input type="checkbox"/> a) traînées	<input type="checkbox"/> b) moyennement dense	<input type="checkbox"/> c) très dense		
10) COULEUR DU NUAGE DE CENDRES	<input type="checkbox"/> a) blanc	<input type="checkbox"/> b) gris clair	<input type="checkbox"/> c) gris foncé		
	<input type="checkbox"/> d) noir	<input type="checkbox"/> e) autre _____			
11) ÉRUPTION	<input type="checkbox"/> a) continue	<input type="checkbox"/> b) intermittente	<input type="checkbox"/> c) invisible		
12) EMPLACEMENT DE L'ACTIVITÉ	<input type="checkbox"/> a) sommet	<input type="checkbox"/> b) activité latérale	<input type="checkbox"/> c) activité isolée		
	<input type="checkbox"/> d) activité multiple	<input type="checkbox"/> e) non observé			
13) AUTRES CARACTÉRISTIQUES OBSERVÉES DE L'ÉRUPTION	<input type="checkbox"/> a) éclairs	<input type="checkbox"/> b) lueurs	<input type="checkbox"/> c) grosses roches		
	<input type="checkbox"/> d) retombées de cendres	<input type="checkbox"/> e) champignons nuageux	<input type="checkbox"/> f) toutes		
14) EFFETS SUR L'AÉRONEF	<input type="checkbox"/> a) communications	<input type="checkbox"/> b) systèmes de navigation	<input type="checkbox"/> c) moteurs		
	<input type="checkbox"/> d) circuit anémométrique	<input type="checkbox"/> e) pare-brise	<input type="checkbox"/> f) hublots		
15) EFFETS DIVERS	<input type="checkbox"/> a) turbulence	<input type="checkbox"/> b) feu Saint-Elme	<input type="checkbox"/> c) autres émanations		
16) AUTRES RENSEIGNEMENTS (Tous autres renseignements jugés utiles.)»					

30) Le supplément à l'annexe est modifié comme suit:

a) le tableau faisant référence à l'annexe 2 de l'OACI est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

**«OACI, annexe 2**

**Différences entre le présent règlement et les normes internationales contenues dans l'annexe 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, dans sa version modifiée.»**

ii) les cellules relatives à la «différence A2-04» sont remplacées par le texte suivant:

«Différence A2-04	
OACI, annexe 2 Chapitre 3 3.3.1.2.	L'annexe 2, point 3.3.1.2, de l'OACI est remplacée par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.4001, point b). Les différences entre la norme de l'OACI et le présent règlement de l'Union sont les suivantes: <ul style="list-style-type: none"> <li>— concernant les vols VFR au cours desquels l'aéronef doit franchir des frontières, le règlement de l'Union [règle SERA.4001, point b) 5)] diffère de la norme de l'annexe 2, point 3.3.1.2 e), de l'OACI en raison de l'ajout du texte souligné, comme suit: <p style="margin-left: 20px;"><i>“tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières, <u>sauf prescription contraire des États concernés.</u>”</i></p> </li> <li>— concernant les vols VFR et IFR prévus de nuit, l'exigence suivante est ajoutée à la règle SERA.4001, point b) 6), du règlement de l'Union: <p style="margin-left: 20px;"><i>“6) tout vol prévu de nuit, si l'aéronef quitte les abords d'un aéroport.”</i></p> </li> </ul>

b) les cellules relatives à la «différence A2-06» sont supprimées,

c) les nouveaux tableaux suivants, faisant référence aux annexes 3 et 10 de l'OACI, sont insérés à la suite du tableau faisant référence à l'annexe 2 de l'OACI:

**«OACI, annexe 3**

**Différences entre le présent règlement et les normes internationales contenues dans l'annexe 3 de la convention relative à l'aviation civile internationale, dans sa version modifiée.»**

Différence A3-01	
OACI, annexe 3 Chapitre 5	Nouvelle disposition. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.12005, spécifie: <ul style="list-style-type: none"> <li>b) Les autorités compétentes définissent, si nécessaire, les autres conditions devant être rapportées par les aéronefs lorsqu'elles sont rencontrées ou observées.</li> </ul>

## OACI, annexe 10

**Différences entre le présent règlement et les normes internationales contenues dans l'annexe 10 de la convention relative à l'aviation civile internationale, dans sa version modifiée.**

Différence A10-01	
OACI, annexe 10 Volume II Chapitre 5 5.2.1.4.1	<p>L'annexe 10, volume II, chapitre 5.2.1.4.1, de l'OACI est transposée par la règle SERA.14035 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, avec certaines différences. Les différences entre la norme de l'OACI et le présent règlement de l'Union sont les suivantes:</p> <p>SERA.14035 Transmission des nombres en radiotéléphonie</p> <p>a) Transmission des nombres</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Tous les nombres utilisés pour la transmission de l'indicatif d'appel d'un aéronef, d'un cap, d'une piste, de la direction et de la vitesse du vent sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément.       <ol style="list-style-type: none"> <li>i) Les niveaux de vols sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, <u>sauf dans le cas des niveaux de vol exprimés en centaines entières.</u></li> <li>ii) Le calage altimétrique est transmis en énonçant chaque chiffre séparément, <u>sauf dans le cas d'un calage à 1 000 hPa, qui est transmis sous la forme "MILLE" ("ONE THOUSAND").</u></li> <li>iii) Tous les nombres utilisés pour la transmission des codes de transpondeur sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément <u>à cela près que, lorsque les codes de transpondeur contiennent uniquement des multiples entiers de mille, l'information est transmise en énonçant chaque chiffre du nombre de milliers, le dernier étant suivi du mot "MILLE" ("THOUSAND").</u></li> </ol> </li> <li>2) Tous les nombres utilisés pour la transmission d'autres informations que celles décrites au point a) 1) sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, à cela près que tous les nombres contenant des multiples entiers de cent et des multiples entiers de mille sont transmis en énonçant chaque chiffre du nombre de centaines ou de milliers, le dernier étant suivi, selon le cas, du mot "CENT" ("HUNDRED") ou "MILLE" ("THOUSAND"). Dans le cas des combinaisons de milliers et de multiples entiers de cent, chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé, le dernier étant suivi du mot "MILLE" ("THOUSAND"), puis le nombre de centaines est énoncé et suivi du mot "CENT" ("HUNDRED").</li> <li>3) Dans les cas où il est nécessaire de spécifier le nombre transmis comme étant un multiple entier de mille et/ou de cent, le nombre est transmis en énonçant chaque chiffre séparément.</li> <li>4) Lorsque des informations sont fournies concernant le gisement exprimé en heures par rapport à un objet ou à un autre mobile, elles le sont en énonçant les chiffres sous forme groupée, par exemple "DIX HEURES" ("TEN O'CLOCK") ou "ONZE HEURES" ("ELEVEN O'CLOCK").</li> <li>5) Les nombres comportant un séparateur décimal sont transmis selon les modalités prévues au point a) 1) en faisant précéder la partie décimale du mot "DECIMAL".</li> <li>6) L'ensemble des six chiffres de l'identifiant numérique doivent être utilisés pour identifier le canal de transmission dans les communications radiotéléphoniques à très haute fréquence (VHF), sauf si le cinquième et le sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres sont utilisés.</li> </ol>

<b>Différence A10-02</b>	
OACI, annexe 10 Volume II Chapitre 5 5.2.1.7.3.2.3	L'annexe 10, volume II, chapitre 5.2.1.7.3.2.3, de l'OACI est transposée par la règle SERA.14055 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, avec une différence. La différence entre la norme de l'OACI et le présent règlement de l'Union est la suivante:  SERA.14055 Procédures de radiotéléphonie  b) 2) La réponse à cet appel utilise l'indicatif d'appel de la station appelante, suivi de l'indicatif d'appel de la station répondante, ce qui est considéré comme une invitation à la station appelante de poursuivre la transmission. <u>Pour les transferts de communication au sein d'un organisme ATS, l'indicatif d'appel de l'organisme ATS peut être omis lorsque cela est autorisé par l'autorité compétente.</u> »

d) le tableau faisant référence à l'annexe 11 de l'OACI est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

**«OACI, annexe 11**

**Différences entre le présent règlement et les normes internationales contenues dans l'annexe 11 de la convention relative à l'aviation civile internationale, dans sa version modifiée.»;**

ii) les cellules relatives à la «différence A11-06» sont remplacées par le texte suivant:

<b>«Différence A11-06</b>	
OACI, annexe 11 Chapitre 3	Nouvelle disposition. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.5010, spécifie:  <b>SERA.5010 Vols VFR spéciaux en zones de contrôle</b>  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 l'exception des autorisations délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que, entre autres, les vols effectués par les services de police, les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies, les conditions supplémentaires suivantes sont applicables:  a) ces vols VFR spéciaux peuvent être effectués de jour uniquement, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente;  ↗ b) par le pilote:  1) hors des nuages et en vue du sol; 2) la visibilité de 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  c) un organisme du contrôle de la circulation aérienne ne délivre pas de clairance VFR spécial autorisant un aéronef à décoller d'un aéroport situé dans une zone de contrôle, à atterrir sur cet aéroport ou à pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aéroport lorsque les conditions météorologiques rapportées pour cet aéroport sont inférieures aux minimums suivants:  <del>b) par le contrôle de la circulation aérienne:</del>  <del>1) de jour uniquement, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente;</del>  ↗ 1) la visibilité au sol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m;  2) le plafond est inférieur à 180 m (600 ft).»