



AG DU 29 NOVEMBRE 2014

PRÉSENTATION DE SERA

STANDARDISED EUROPEAN RULES OF THE AIR

EN VIGUEUR LE 4 DÉCEMBRE 2014

PRINCIPAUX CHANGEMENTS

Roger COATMEUR



RÈGLES GÉNÉRALES (suite)

SERA 4001 d) FR

PLN avec franchissement de frontières : **PRÉAVIS** ⇒ 1 heure avant départ

SERA 5005 f)2 FR

Hauteur minimale en VFR : 500 ft au-dessus de l'obstacle dans **un rayon de 150 m autour de l'aéronef** (ce n'est donc plus une distance de l'obstacle)

La dérogation pour les vols d'instruction jusqu'à 150 ft est reconduite dans SERA

L'arrêté de 57 sur le survol des agglomérations reste en vigueur

SERA 5025

Compatibilité IFR / VFR en G

Attention le niveau mini en IFR retombe à 3000 ft AMSL OU 1000FT ASFC (suppression de la marge de 500 ft qui était imposée aux IFR) Risque de conflit entre IFR et VFR par conditions météo limites.



LES CONDITIONS VMC DE JOUR

SERA 5001

Sous la surface 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC en classe G :

- Hors des nuages
- En vue du sol
- Visibilité minimale 1500 mètres si $VI \leq 140$ kt
- Visibilité minimale 5 km si $VI > 140$ kt *

~~30 sec de vol~~

DÉROGATION FR

Si impossibilité technique d'adopter $VI \leq 140$ kt:

- Visibilité = **30 secondes de vol**
- Au-delà de 15 km des AD ouverts à la CAP ou AD administrations/Etat, sauf pour les arrivées ou départ

Il est fortement conseillé de ne pas voler par $VIS < 30$ secondes de vol



VFR SPÉCIAL

SERA 5010 b)3

Plafond minimal : 600 ft

SERA 5010 a)

Pas de réduction de VIS pour ACFT dont la VI > 140 kt : donc 5 km
(sont toutefois en VFR Spécial si plafond <1500ft)

SERA 5005 b) FR

Transit en CTR : si le pilote n'a pas les conditions VMC en EAC , il doit demander une clairance VFR Spécial même si le terrain n'est pas en VFR Spécial

SERA 5010 b)

Le contrôle peut délivrer une clairances VFR Spécial que de jour si la VIS \geq 1500 m et plafond \geq 600 ft

Cas du transit hors circulation d'aérodrome ? Le contrôle ne délivre pas de clairance VIS<1500m et Plafond < 600ft sur le terrain, mais en transit ?

Si transit en VMC le préciser pour obtenir un clairance de transit en VFR

Si conditions sur le terrain < conditions du VFR Spécial : pas de clairance même sans interférence avec la circulation d'aérodrome : en attente de position AESA sur ce point



LES CONDITIONS VMC DE NUIT

SERA 5005 c)3

Idem conditions VMC de jour

Toutefois, sous 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC :

- pas de réduction de visibilité inférieure à 5 km et
- maintien de la vue du sol

Au-dessus de ce niveau , le VFR de nuit ON TOP est donc autorisé

Recommandation en France (équivalent à AMC) :

- Adopter un plafond à 1500 ft au-dessus de son niveau de croisière

Il s'agit d'un simple outil pour vous faciliter le respect des conditions VMC, il vous appartient d'analyser la situation météo de façon approfondie avant de prendre la décision de partir



RÈGLES CONCERNANT LE VFR DE NUIT

SERA 5005 c)

Vol local \Rightarrow Vol aux abords de l'aérodrome

Vol de navigation \Rightarrow Vol hors des abords de l'aérodrome

Abords de l'aérodrome (idem appendice 5 des RDA):

- Limites latérales CTR plus éventuellement secteur adjacent en TMA pour permettre des évolutions au-delà des limites de la CTR
- En l'absence CTR :
 - Limites en zone R
 - Zone de 6,5 NM centré sur l'AD



VFR DE NUIT : AUTRES RÈGLES

SERA 5005 c)3 - PLAFOND : 1500 ft

SERA 4001 - PLN : obligatoire hors des abords sauf pour les vols évoluant dans une espace gérant par un seul organisme de contrôle (APP ou SIV) dans sa phase de croisière ; les éléments pour obtenir la clairance sont alors transmis directement par radio

Appendice 4 Tableau Classes/Services : les mêmes que pour les VFR de jour

Plus de séparation VFR NUIT / IFR en D et E

SERA 5005 c)5/7 HAUTEUR minimale :

Hors des abords de l'AD : 1500 ft au-dessus de l'obstacle dans un rayon de 8 km

Aux abords de l'AD : 1000 ft au-dessus de l'obstacle dans un rayon de 8 km

Hauteur à respecter par le pilote sauf sur itinéraires publiées avec des hauteurs dérogatoires si la règle générale ne peut être appliquée en raison de contraintes d'espaces ; ces itinéraires sont alors des itinéraires **obligatoires** ; les autres itinéraires, qui peuvent être publiées pour des besoins de circulation aérienne, deviennent des itinéraires **recommandés**



AG DU 29 NOVEMBRE 2014

MERCI DE VOTRE
ATTENTION
ET BONS VOLS