



N°00054 /ANACIM/DG 

Le Directeur général

Dakar, le 10 8 JAN 2019

NOTE CIRCULAIRE

RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AUX AGENCES DE SURVEILLANCE REGIONALES (RMAs)

1. Objectif

Le fournisseur de service de la navigation aérienne (ANSP), doit transmettre mensuellement les renseignements demandés par l'Agence Régionale de Surveillance AFI (ARMA) et l'Agence de Surveillance de l'Atlantique Sud (SATMA) dans le cadre de la surveillance de la performance de tenue d'altitude des aéronefs volants dans l'espace aérien où un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus.

L'objectif de cette circulaire est de fournir des indications et des informations générales sur le contenu desdits renseignements.

2. Références

- Règlement aéronautique du Sénégal n°11 (RAS11) : Services de la circulation aérienne ;
- Doc 9574 de l'OACI: Manuel sur un minimum de séparation verticale de 300 m (1000ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus.

3 Généralités

Pour tout espace aérien où un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus, un programme sera établi, sur une base régionale, pour surveiller les performances de tenue d'altitude des aéronefs volant aux niveaux en question, afin d'assurer que la poursuite de l'application de ce minimum de séparation verticale respecte les objectifs de sécurité.

Les programmes de surveillance régionaux seront d'une portée suffisante permettant d'analyser les performances de groupes d'aéronefs et d'évaluer la stabilité de l'erreur du système altimétrique.

Les agences régionales de surveillance SATMA et ARMA sont mises en place pour la surveillance de la performance de tenue d'altitude des aéronefs en tant que partie de tout programme de mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM), respectivement dans la FIR Dakar Océanique et dans la FIR Dakar Terrestre gérées par le centre ATC de Dakar.

4 Rôle des RMAs

Les devoirs et responsabilités de la RMA peuvent se résumer en cinq (5) fonctions principales à savoir:

- 1) mettre en place et entretenir une base de données des homologations RVSM ;
- 2) surveiller la performance du maintien de la hauteur des aéronefs et la production des grandes déviations en hauteur, et en faire le compte rendu des résultats de manière appropriée ;
- 3) conduire une évaluation de la sécurité et des préparatifs et en faire le compte rendu des résultats de manière périodique ;
- 4) surveiller le respect des conditions d'homologation de l'Etat par les exploitants après la mise en œuvre du RVSM ;
- 5) initier les mesures nécessaires de redressement si les conditions RVSM ne sont pas satisfaites.

ARMA et SATMA doivent être préparées à collecter les renseignements nécessaires à l'évaluation du respect par l'exploitant des MASPS (Spécifications du Minimum de Performance du système d'Aéronefs) RVSM.

En plus, elles doivent instituer des procédures pour la collecte des renseignements descriptifs des grandes déviations en hauteur du niveau de vol autorisé et des erreurs opérationnelles causées par le non-respect des instructions ATC ou à des erreurs causées par une ou des défaillance (s) dans les systèmes ATC.

5 Renseignements à fournir aux RMAs

L'autorité ATC a un rôle vital à jouer dans le processus de surveillance, en ce sens qu'il faut collecter et communiquer des renseignements sur tout écart d'ampleur égale ou supérieure à 90 m (300 ft) par rapport au niveau autorisé, quelle qu'en soit la cause, et que l'écart ait provoqué un incident ou non. Ces renseignements aideront à l'analyse du niveau de risque global du système. Les renseignements dont la RMA a besoin pour l'analyse du risque pourraient comprendre les données suivantes, selon la région de mise en œuvre :

- a) organisme d'origine des données ;
- b) lieu de l'écart, en latitude/longitude ou sous la forme d'un cap et d'une distance par rapport à un point significatif ;
- c) date et heure d'un important écart d'altitude ;
- d) subdivision de l'espace aérien, telle qu'un système de routes établi, le cas échéant ;
- e) identification du vol et type d'aéronef ;
- f) niveau de vol assigné ;

- g) niveau de vol (ou altitude) final communiqué et base d'établissement (p. ex. compte rendu du pilote ou mode C) ;
- h) durée du vol à l'écart du niveau (ou de l'altitude) autorisé ;
- i) cause possible de l'écart ;
- j) autre trafic en conflit possible pendant l'écart ;
- k) observations de l'équipage lorsqu'il a été averti de l'écart ;
- l) observations de l'organisme ATC qui établit le compte rendu.

Il est de la responsabilité d'une RMA de collecter cette information sous la forme proposée.

Rassemblement d'un Modèle de mouvements de trafic de l'espace aérien

Des modèles de mouvements du trafic aérien devraient être collectés pour l'entièreté de l'espace aérien où le RVSM sera mis en œuvre. En conséquence, le fournisseur ATC au sein de l'espace aérien doit coopérer dans la collecte de modèles. Dans de pareils cas, la RMA devra coordonner la collecte des modèles de mouvements de trafic à travers l'organisation qui assure la supervision de la mise en œuvre du RVSM.

Les renseignements suivants devraient être collectés par chaque vol figurant dans le modèle :

- a) date du vol ;
- b) identification du vol ou nom-code de l'aéronef sous format standard de l'OACI ;
- c) type de l'aéronef qui effectue le vol, tel qu'il apparaît sur la liste dans l'édition applicable du Doc 8643 de l'OACI, Indicateurs de Type d'aéronefs ;
- d) marque d'immatriculation de l'aéronef, s'il est disponible ;
- e) aéroport de provenance, tel qu'il apparaît sur la liste dans l'édition applicable du Doc 7910 de l'OACI, Indicateurs d'emplacement ;
- f) aéroport de destination, tel qu'il apparaît sur la liste dans l'édition applicable du Doc 7910 de l'OACI, Indicateurs d'emplacement ;
- g) point d'entrée ou latitude/longitude dans l'espace aérien RVSM ;
- h) heure d'entrée;
- i) niveau de vol du point d'entrée;
- j) point de sortie ou latitude/longitude en quittant l'espace aérien RVSM ;
- k) heure au point de sortie ;
- l) niveau de vol au point de sortie ;
- m) Il faut autant de combinaisons supplémentaires de lieux/heures/niveaux de vol que la RMA trouve nécessaire pour capter les caractéristiques du mouvement de trafic de l'espace aérien.

Ces renseignements doivent être transmis à ARMA et SATMA avec copie à l'Autorité de l'aviation civile.




Maguëye Marame NDAO