



Le Directeur général

Dakar, le 18 DEC 2023

## NOTE CIRCULAIRE

### SERVICE D'INFORMATION DE VOL D'AERODROME (AFIS)

#### 1. Objectif

L'objectif de la présente circulaire est de fixer les conditions de fourniture du Service d'information de vol d'aérodrome (AFIS).

#### 2. Références

- Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;
- Circulaire n°211 de l'OACI relative au Service d'information de vol d'aérodrome ;
- Règlement Aéronautique du Sénégal n° 2 (RAS 02) relatif aux règles de l'air;
- Règlement Aéronautique du Sénégal n°11 (RAS 11) relatif aux services de la circulation aérienne ;
- Décision n°001297/ANACIM/DG du 18 mai 2016 portant adoption des PANS- ATM Doc 4444 de l'OACI comme document de référence pour les Procédures des Services de la Navigation Aérienne - Gestion du Trafic Aérien.

#### 3. Généralités

Le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) est le terme utilisé pour décrire la fourniture d'informations utiles à la conduite sûre et efficace du trafic d'aérodrome aux aérodromes désignés, lorsque l'autorité compétente des services de la circulation aérienne (ATS) détermine que la fourniture d'un service de contrôle d'aérodrome n'est pas justifiée, ou n'est pas justifiée sur une base de 24 heures. L'AFIS n'est pas destiné à être utilisé aux aérodromes désignés comme aérodromes réguliers ou de dégagement pour les opérations de transport aérien commercial international.

Pour déterminer si un service de contrôle d'aérodrome ou un AFIS doit être assuré sur un aérodrome donné, l'autorité ATS compétente doit tenir dûment compte du ou des types de trafic aérien concernés, de la densité du trafic aérien, des conditions topographiques et météorologiques, et de tout autre facteur pouvant être pertinent pour la sécurité et l'efficacité.

Les aérodromes non contrôlés où il est déterminé que l'AFIS va être fourni doivent être identifiés comme "aérodromes AFIS" afin de les distinguer des aérodromes contrôlés.

L'AFIS doit être fourni par une unité située à l'aérodrome et identifiée comme une "unité AFIS". Une unité AFIS fournit un service d'information de vol et un service d'alerte au trafic de l'aérodrome.

L'unité AFIS n'est pas une unité de contrôle du trafic aérien. Il est donc de la responsabilité des pilotes utilisant le service fourni par cette unité de maintenir une séparation adéquate en conformité avec les règles de l'air.

#### **4. Eléments de base des informations fournies aux aéronefs**

Les éléments de base de l'information à fournir aux aéronefs par une unité AFIS devraient inclure, selon le cas, les éléments suivants :

- a) les informations météorologiques pour les aéronefs sur le point de décoller ou d'atterrir, y compris les informations SIGMET. Ces informations doivent, dans la mesure du possible, être les mêmes que celles fournies au trafic d'aérodrome par les Tours de contrôle d'aérodrome.
- b) des informations permettant au pilote de choisir la piste la plus appropriée pour l'utilisation. Ces informations doivent comprendre, outre la direction et la vitesse actuelles du vent de surface, la piste en service et le schéma de circulation et, à la demande du pilote, la longueur de la ou des pistes et/ou la distance entre une intersection et l'extrémité de la piste ;
- c) des informations sur les aéronefs, véhicules ou personnels se trouvant sur l'aire de manœuvre ou à proximité, ou sur les aéronefs évoluant à proximité de l'aérodrome, qui peuvent constituer un danger pour l'aéronef concerné ;
- d) les informations sur l'état de l'aérodrome qui sont essentielles à la sécurité de l'exploitation des aéronefs. Ces informations doivent, dans la mesure du possible, être les mêmes que celles fournies au trafic d'aérodrome par les Tours de contrôle d'aérodrome ;
- e) les informations sur les changements de l'état opérationnel des aides non visuelles à la navigation et des aides visuelles essentielles à la circulation sur l'aérodrome ;
- f) les relèvements radio ou les informations de goniométrie, lorsque l'équipement est disponible et lorsque cela est prescrit par l'autorité ATS compétente ;
- g) les messages, y compris les autorisations, reçus d'autres unités ATS pour être relayés aux aéronefs (par exemple, du centre d'information de vol (CIV) ou du centre de contrôle régional (CCR) associé) ; et
- h) toute autre information contribuant à la sécurité.

## **5. Informations nécessaires à l'AFIS**

Les unités AFIS doivent, dans la mesure du possible, recevoir les mêmes informations que celles fournies aux Tours de contrôle d'aérodrome, à savoir:

### **5.1. Informations météorologiques**

Les unités AFIS doivent recevoir des informations à jour sur les conditions météorologiques actuelles et prévues, nécessaires à l'exécution de leurs fonctions. Ces informations doivent être fournies sous une forme qui ne nécessite qu'un minimum d'interprétation de la part du personnel AFIS, et à une fréquence qui satisfait aux exigences des unités AFIS concernées.

Les unités AFIS doivent recevoir des rapports et des prévisions météorologiques à jour pour l'aérodrome dont elles ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués aux unités AFIS dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes.

Les unités AFIS doivent recevoir les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique à l'aérodrome dont elles ont la charge.

Les unités AFIS sont équipées d'un ou de plusieurs affichages du vent à la surface. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages du vent à la surface situés dans la station météorologique, si une telle station existe. Lorsque plusieurs capteurs sont utilisés, les affichages auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque capteur.

Les unités AFIS doivent recevoir les informations actuelles disponibles sur la portée visuelle de la piste, telle que déterminée par les instruments ou par un observateur qualifié.

Les unités AFIS où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments sont dotées d'un ou de plusieurs affichages indiquant les valeurs actuelles de la portée visuelle de piste. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la station météorologique, le cas échéant.

### **5.2. Informations sur l'état des aérodromes et l'état opérationnel des installations associées**

Les unités AFIS sont tenues au courant des conditions régnant sur l'aire de manœuvre, y compris de l'existence de dangers temporaires, et de l'état opérationnel de toute installation connexe sur l'aérodrome dont elles ont la charge.

### **5.3. Informations sur l'état opérationnel des aides à la navigation**

Les unités AFIS sont tenues au courant de l'état opérationnel des aides non-visuelles de navigation, et des aides visuelles essentielles aux déplacements à

la surface, aux procédures de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissage dans leur zone de responsabilité.

#### **5.4. Informations sur les ballons libres non habités**

Les unités AFIS sont tenues informées des détails des vols de ballons libres non habités, conformément aux dispositions du RAS 02.

### **6. Exigences pour les communications et l'enregistrement**

Les fiches de progression de vol doivent être conservées pendant une période d'au moins 30 jours.

#### **6.1. Service mobile aéronautique (communications air-sol)**

Les installations de télécommunication air-sol doivent permettre l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre une unité AFIS et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui évoluent dans un rayon de 45 km (25 NM) autour de l'aérodrome AFIS considéré, ou dans un rayon spécifié dans le plan régional de navigation aérienne.

Lorsque la radiotéléphonie bidirectionnelle directe est utilisée pour fournir un service d'information de vol d'aérodrome, des moyens d'enregistrement doivent être prévus sur toutes ces voies de communication air-sol et les données doivent être conservées pendant une période d'au moins 30 jours.

Les aéronefs doivent, à moins d'en être dispensés par l'autorité ATS compétente, être capables de communiquer dans les deux sens avec l'unité AFIS sur la ou les fréquences prescrites.

#### **6.2. Service fixe aéronautique**

Une unité AFIS doit être connectée au centre d'information de vol (CIV/CCR de Dakar) ou à la Tour de contrôle d'aérodrome d'un aérodrome adjacent, ainsi qu'aux éléments suivants :

- a) les services de secours et d'urgence de l'aérodrome (y compris les ambulances, les pompiers, etc.) ;
- b) le bureau météorologique desservant l'aérodrome ; et
- c) la station de télécommunications aéronautiques desservant l'aérodrome.

Toutes les installations permettant une communication vocale directe entre une unité AFIS et les unités des services de la circulation aérienne indiquées, relativement au service fixe aéronautique doivent être dotées d'installations d'enregistrement et les données doivent être conservées pendant une période d'au moins 30 jours.

### **7. Désignation de l'espace aérien**

L'AFIS doit être fourni à tout le trafic sur l'aire de manœuvre et à tous les aéronefs volant à proximité de l'aérodrome. L'espace aérien à l'intérieur duquel l'AFIS est fourni doit être désigné comme une zone d'information de vol (FIZ)

et ses limites latérales et verticales doivent être spécifiées. Les dimensions de la zone d'information de vol doivent coïncider avec celles de la zone de circulation d'aérodrome, lorsqu'elles sont établies, ou elles doivent être augmentées pour offrir des garanties de sécurité supplémentaires.

### **8. État de service et phraséologie de la radiotéléphonie**

Afin que les pilotes puissent facilement identifier l'état du service qu'ils reçoivent, l'indicatif d'appel "INFORMATION D'AÉRODROME" suivant le nom de l'aérodrome doit être utilisé dans les communications mobiles aéronautiques pour identifier une unité fournissant un service AFIS, par exemple SAINT-LOUIS INFORMATION D'AÉRODROME. Cela permet d'éviter toute confusion possible avec une unité fournissant un service de contrôle d'aérodrome qui est identifiée par l'indicatif d'appel "TOWER". Le mot "aérodrome" peut être supprimé après que le contact initial ait été établi. Si, à un moment quelconque, il apparaît que le pilote ne sait pas que le service de contrôle d'aérodrome n'est pas assuré, il convient de l'en informer immédiatement en utilisant la phraséologie suivante : SERVICE DE CONTRÔLE D'AÉRODROME NON FOURNI.

La phraséologie existante dans les PANS-ATM, doc 4444 de l'OACI, chapitre 12, peut être utilisée par une unité AFIS, le cas échéant, pour transmettre des informations à un aéronef.

### **9. Heures de disponibilité de l'AFIS**

À moins que la disponibilité à temps partiel ne soit jugée suffisante pour répondre aux exigences opérationnelles, l'AFIS devrait être disponible 24 heures sur 24. Si le service de contrôle d'aérodrome est assuré à temps partiel, par exemple pendant la journée, on peut envisager de fournir l'AFIS en dehors de ces heures.

### **10. Local et équipement**

L'AFIS doit être fourni à partir d'un emplacement qui assure la meilleure vue possible de l'aérodrome, de la zone environnante et, en particulier, de l'aire de manœuvre, par exemple une Tour de contrôle, ou une pièce donnant sur l'aérodrome et au moins sur les extrémités d'approche de la piste, avec de grandes fenêtres non obstruées.

L'équipement de l'unité AFIS devrait, dans la mesure du possible, être similaire à l'équipement requis pour la Tour de contrôle d'un aérodrome à faible densité de trafic.

### **11. Formation et qualifications du personnel AFIS**

L'AFIS doit être fourni par un personnel qualifié et formé, dûment autorisé par l'autorité ATS compétente.

L'âge, les connaissances, l'expérience et les compétences requises du personnel AFIS doivent être déterminés par l'autorité ATS compétente. Cependant, les éléments suivants peuvent être utilisés comme guide général :

- a) Âge : pas moins de 18 ans.
- b) Connaissances : connaissance avérée :
- de la ou des langues désignées au niveau national pour être utilisées dans les services de la circulation aérienne et l'aptitude à parler cette ou ces langues sans accent ou empêchement susceptible de nuire aux radiocommunications ;
  - des règles de l'air et des procédures de circulation aérienne pertinentes pour l'exploitation des aérodromes ;
  - des procédures et pratiques relatives au service d'information de vol et au service d'alerte ;
  - des termes utilisés dans le service mobile aéronautique, des mots et phrases de procédure, de l'orthographe ;
  - des codes de communication et des abréviations utilisés ;
  - de la phraséologie et des procédures d'exploitation de la radiotéléphonie ;
  - de l'organisation générale des services de la circulation aérienne et de l'espace aérien du Sénégal ;
  - des règles locales d'aérodrome ;
  - des caractéristiques du trafic local ;
  - du terrain local et des points de repère importants ;
  - des installations locales de navigation aérienne ;
  - des procédures de coordination entre l'unité AFIS et le CIV/CCR de Dakar ;
  - des données pertinentes concernant les rapports météorologiques et l'effet des caractéristiques météorologiques locales importantes ; et
  - des procédures locales d'alerte des services d'urgence.
- c) Expérience : satisfaisant :
- l'achèvement d'un cours de formation approuvé ; et
  - la formation en cours d'emploi sous la direction d'un agent AFIS qualifié pendant au moins deux mois.
- d) Compétence : compétences démontrées en :
- la manipulation et le fonctionnement des équipements et commandes d'émission/réception typiques, y compris les installations auxiliaires, et les appareils de radiogoniométrie utilisés ;
  - l'inspection visuelle et le contrôle opérationnel quotidien de l'équipement radio utilisé ;
  - la transmission de messages téléphoniques, y compris la technique correcte du microphone, l'énonciation et la qualité de la parole ; et
  - la réception des messages téléphoniques et la capacité de relayer correctement les messages.

## **12. Signaux visuels au sol**

Les signaux visuels au sol énumérés au RAS 02, Appendice 1, paragraphe 4.1.1, peuvent être affichés par une unité AFIS, comme spécifié par l'autorité ATS compétente.

### **13. Plans de vol**

Sauf si d'autres dispositions ont été prises par l'autorité ATS compétente, les plans de vol peuvent être soumis, ou clos par un rapport, à l'unité AFIS de l'aérodrome. Le service fourni par l'unité AFIS dans ce cas serait comparable au service fourni par un bureau de piste.

### **14. Coordination entre l'Unité AFIS et le CIV/CCR**

Conformément aux prescriptions de l'autorité ATS compétente, les unités AFIS doivent s'assurer que le CIV/CCR de Dakar est informé des départs et des arrivées sur l'aérodrome AFIS. Sauf disposition contraire, les informations à mettre à disposition devraient comprendre l'identification de l'aéronef, le type de l'aéronef, l'aérodrome de départ ou de destination, l'heure de décollage ou d'atterrissage, l'heure prévue du transfert des communications et, le cas échéant, la demande d'autorisation en route.

Le CIV/CCR de Dakar doit s'assurer qu'une unité AFIS est informée des aéronefs qui se dirigent vers l'aérodrome AFIS. Les informations à fournir doivent comprendre les éléments pertinents du plan de vol actuel, l'heure d'arrivée prévue et l'heure prévue du transfert des communications.

### **15. Service d'alerte**

Le service d'alerte doit être assuré conformément aux dispositions du RAS 11, chapitre 5.

### **16. Responsabilités et procédures pour les pilotes**

Lorsqu'ils évoluent sur un aérodrome ou à proximité d'un aérodrome où l'AFIS est fourni, les pilotes doivent, sur la base des informations reçues de l'unité AFIS, combinées à leurs propres connaissances et observations, décider de la ligne de conduite à adopter pour assurer la séparation avec les autres aéronefs, les véhicules au sol et les obstacles.

Il est essentiel que les pilotes établissent et maintiennent une communication radio bidirectionnelle avec l'unité AFIS et qu'ils signalent leurs niveaux de position et toutes les manœuvres et intentions significatives à l'unité AFIS, car l'efficacité de l'AFIS dépend des informations reçues.

L'appel initial des aéronefs bénéficiant d'un service d'information de vol d'aérodrome doit contenir:

- a) la désignation de la station appelée ;
- b) l'indicatif d'appel, le type d'aéronef et, pour les aéronefs de la catégorie de turbulence de sillage lourde, le mot "HEAVY" ;
- c) position ;
- d) niveau ;
- e) les intentions ; et
- f) des éléments supplémentaires, comme l'exige l'autorité ATS compétente.

## 17. Publication des informations

Les informations concernant la disponibilité de l'AFIS et des procédures connexes doivent être incluses dans les parties pertinentes de la publication d'information aéronautique (AIP) de la même manière que dans le cas des aérodromes dotés d'un service de contrôle de la circulation aérienne. Ces informations doivent comprendre les éléments suivants :

- a) l'identification de l'aérodrome ;
- b) l'emplacement et l'identification de l'unité AFIS ;
- c) les heures de fonctionnement de l'unité AFIS ;
- d) les limites latérales et verticales de la zone d'information de vol (FIZ) ;
- e) langue(s) utilisée(s) ;
- f) description détaillée des services fournis, y compris le service d'alerte et, le cas échéant, le service de radiogoniométrie ;
- g) procédures spéciales d'application par les pilotes ;
- h) toute autre information pertinente.

## 18. Incidents de trafic aérien

Un compte rendu d'incident de la circulation aérienne doit être soumis, pour les incidents/accidents spécifiquement liés à la fourniture de services de la circulation aérienne ou toute autre difficulté grave entraînant un danger pour les aéronefs, causée, entre autres, par des procédures défectueuses, le non-respect des procédures ou une défaillance des installations au sol.

Le compte rendu d'incident est transmis, conformément à la décision n° 03324/ANACIM/DG du 14 décembre 2022, portant approbation et publication des procédures de comptes rendus obligatoires et volontaires de sécurité et, la Note Circulaire n° 00537/ANACIM/DG/SG du 15 février 2023, portant Alerte instantanée d'incidents de sécurité et d'accidents survenant sur les plateformes aéroportuaires et l'espace aérien géré par le Sénégal.

## 19. Entrée en vigueur

La présente circulaire entre en vigueur à compter de sa date de signature. Elle sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.



**Sidy GUEYE**