



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Réf: ES AN 1/10 - 0369

le 11 juin 2007

**Objet : Approbation de la Proposition d'Amendement des Procédures complémentaires regionales - SUPPs (DOC 7030/4), Région Afrique-Océan indien**

Madame/Monsieur,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Président du Conseil de l'OACI a approuvé, le **4 juin 2007**, la Proposition d'Amendement des Procédures complémentaires regionales - SUPPs (DOC 7030/4), Région Afrique-Océan indien, dont vous trouverez copie en annexe de la présente lettre.

L'amendement ainsi approuvé sera incorporé dans le Plan de Navigation aérienne de l'OACI pour la Région AFI (Doc.7030).

Veillez agréer, Madame/Monsieur, l'assurance de ma considération.

Geoffrey P. Moshabesha  
for Directeur régional

**Pièce jointe : Approbation de la Proposition d'Amendement des Procédures complémentaires regionales - SUPPs (DOC 7030/4), Région Afrique-Océan indien**

## ANNEXE

### PROPOSITION D'AMENDEMENT DES PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES REGIONALES – SUPPs (DOC 7030/4), RÉGION AFRIQUE OCÉAN INDIEN

(Numéro de Série ESAF-S 06/03 –AFI RAC/1)

a) **Présenté par:** Le Groupe Régional de Planification et de Mise en oeuvre (APIRG) de la Région Afrique Océan Indien (AFI)

b) **Amendement proposé:** (cf. *Procédures Complémentaires Régionales*, Doc. 7030/4 – AFI, Première Partie – Règles de l'air, Services de la Circulation Aérienne et Recherches et Sauvetage, comprenant l'amendement No. 212).

“Amender, comme suit, les Procédures Complémentaires Régionales (SUPPs) Applicables dans la Région Afrique Océan Indien (AFI) :

#### PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES RÉGIONALES, PREMIERE PARTIE – REGLES DE L’AIR, SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE ET RECHERCHES ET SAUVETAGE

Les procédures suivantes s'ajoutent aux dispositions de l'Annexe 2 (Règles de l'Air), del' Annexe 6, (Exploitation Technique des Aéronefs –Deuxième Partie, Aviation Générale Internationale - Avions), de l'Annexe 11 (Services de la Circulation Aérienne), des Procédures pour les Services de Navigation Aérienne – Gestion du Trafic Aérien (PANS-ATM, Doc 4444) et des Procédures pour les Services de Navigation Aérienne - Exploitation Technique des Aéronefs (PANS-OPS, Doc 8168).

.....

#### 2.0 PLANS DE VOL

.....

#### 2.3 Statut d'homologation RVSM et immatriculation des aéronefs

2.3.1 La case 10 du plan de vol (*Équipement*) sera marquée au moyen de la lettre **W** qui figurera dans la rubrique 10 du plan de vol de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) pour montrer que l'aéronef et l'exploitant ont reçu l'homologation RVSM officielle, ou dans la case Q du plan de vol répétitif (RPL) quel que soit le niveau de vol demandé. En outre, l'immatriculation de l'aéronef sera indiquée dans la case 18 du plan de vol.

#### 2.4 Planification des vols pour les aéronefs non-homologués RVSM

2.4.1 Les exploitants d'aéronefs d'Etat non homologués RVSM pour lesquels le niveau de vol demandé est le FL 290 ou un niveau supérieur inscriront **STS/NONRVSM** dans la case 18 du modèle de plan de vol de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

*Note: Les aéronefs non homologués RVSM qui ont l'intention d'effectuer des vols au-dessus du niveau de vol FL 410 devront planifier leurs vols conformément aux procédures RVSM applicables dans les régions avoisinantes si les vols doivent commencer ou se terminer dans lesdites régions.*

.....

## **5.0 AUTORISATIONS DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

.....

### **5.2 Autorisation de Pénétrer Dans l'Espace Aérien RVSM AFI**

5.2.1 Seuls les aéronefs homologués RVSM recevront de l'ATC une autorisation de pénétrer et d'évoluer dans l'espace aérien RVSM AFI. Les aéronefs d'Etat non-homologués RVSM, compte tenu de la capacité du système ATM, devront obtenir une autorisation d'évoluer dans l'espace aérien RVSM AFI.

5.2.2 Les aéronefs non homologués RVSM qui ont l'intention d'effectuer des vols au-dessus du niveau de vol FL 410 devront obligatoirement avoir l'aptitude d'exécuter une montée ou descente ininterrompue à travers le volume de l'espace aérien RVSM AFI. De pareils vols feront l'objet d'autorisations ATC appropriées qui seront octroyées en fonction de la densité du trafic au moment de la demande de l'autorisation.

5.2.3 Il ne sera pas délivré d'autorisation ATC de pénétrer dans l'espace aérien RVSM AFI aux vols d'aéronefs en formation.

## **6.0 SÉPARATION DES AÉRONEFS**

.....

### **6.3 Séparation verticale**

Entre le niveau de vol FL 290 et le FL 410 inclus, dans l'espace aérien RVSM AFI, le minimum de séparation verticale sera de trois cent mètres (300 m) ou mille pieds (1000 ft) entre les aéronefs homologués RVSM. Ce minimum de séparation sera appliqué pour les vols effectués à l'intérieur des régions d'information de vol (FIR) suivantes:

Accra, Addis Abéba, Alger, Antananarivo, Asmara, Béira, Brazzaville, Le Caire, Iles Canaries, Cape Town, Casablanca, Dakar, Dakar Océanique, Dar es Salaam, Entebbe, Gaborone, Harare, Johannesburg, Johannesburg Océanique, Kano, Khartoum, Kinshasa, Lilongwe, Luanda, Lusaka, Maurice, Mogadishu, Nairobi, N'djamena, Niamey, Roberts, Sal Océanique, Seychelles, Tripoli, Tunis et Windhoek.

Entre le niveau de vol FL 290 et le FL 410 inclus, dans l'espace aérien RVSM AFI, le minimum de séparation verticale sera de six cent mètres (600 m) ou deux mille pieds (2000 ft) entre les aéronefs d'Etat non homologués RVSM et tout autre aéronef exploité dans l'espace aérien RVSM AFI conformément au système d'allocation des niveaux de vol (FLAS).

### 6.3.1 Niveau de sécurité visé (TLS)

L'application du RVSM dans l'espace aérien indiqué en 6.3 satisfera au niveau de sécurité visé (TLS) de **5 x 10<sup>-9</sup>** accidents mortels par heure de vol d'aéronef compte tenu de toutes les causes possibles du risque dans la dimension verticale.

### 6.3.2 Procédures d'exploitation

Les exploitants devraient spécifier les procédures applicables lorsqu'un aéronef, en phase de montée ou de descente vers un niveau de vol ou une altitude qui lui a été assigné et, surtout, quand le pilote automatique est en marche, doit poursuivre son vol à un taux de montée ou de descente inférieur à huit mètres par seconde (**8 m/sec**) ou mille cinq cent pieds par minute (**1500 ft/min**) lors du franchissement des derniers trois cent mètres (300 m) ou mille pieds (1000 ft) avant d'atteindre le niveau assigné alors que le pilote est informé, au moyen de comptes rendus d'avis de résolution transmis par les systèmes embarqués de visualisation de trafic, de la proximité d'un autre aéronef évoluant à une altitude ou un niveau de vol immédiatement adjacent.

*Note. – Les procédures citées ci-dessus sont censées permettre d'éviter des comptes rendus d'avis de résolution inutiles qui sont communiqués par le système anti-collision embarqué (ACAS II) des aéronefs évoluant à des niveaux contigus.*

#### c) Motif invoqué par l'auteur de la proposition

Mise en oeuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) dans la Région Afrique Océan Indien. La réduction de l'espacement vertical apportera des améliorations dans la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS) dans les zones concernées. La réduction du minimum de séparation verticale (VSM) est conforme à la stratégie adoptée dans le plan de mise en oeuvre CNS/ATM de la Région Afrique Océan Indien. Cet arrangement est censé améliorer l'efficacité du contrôle de la circulation aérienne (ATC) ainsi que la capacité de l'espace aérien.

#### d) Date proposée pour la mise en oeuvre

Dès que possible après l'approbation du Conseil.

#### e) La proposition a été distribuée aux Etats et Organisations internationales suivants:

Afghanistan, Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Angola, Arabie Saoudite, Argentine, Arménie, Australie, Austria, Bahrain, Bangladesh, Bélarus, Belgique, Bénin, Bosnie et Herzégovine, Botswana, Brésil, Bulgarie, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Canada, Cape Vert, Chili, Chine, Chypre, Colombie, Congo, Comores, Côte d'Ivoire, Croatie, Cuba, Danemark, Djibouti, Egypte, Emirats Arabes Unis, Erithrée, Espagne, Etats Unis, Ethiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Grèce, Guinée, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Hongrie, Islande, Inde, Indonésie, Iran (République Islamique d'), Iraq, Irlande,

Israël, Italie, Jamahiriya Arâbe Libyenne, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Lesotho, Libéria, Luxembourg, Macédoine (République de), Madagascar, Malawi, Malaisie, Maldives, Mali, Malte, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Mozambique, Namibie, Nouvelle Zélande, Niger, Nigéria, Norvège, Oman, Ouganda, Pakistan, Pays-Bas (Royaume des), Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, République de Corée, République Centrafricaine, République Démocratique du Congo, République Démocratique Populaire de Corée, République Tchèque, République Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume Uni, Rwanda, Sao Tomé et Príncipe, Sénégal, Seychelles, Sierra Léone, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suisse, Swaziland, Syrie (République Arâbe de), Tchad, Thaïlande, Togo, Tunisie, Turquie, Uruguay, Viet Nam, Yémen, Yougoslavie, Zambie, Zimbabwe.

**f) Observations du Secrétariat**

- 1) La présente proposition d'amendement a été préparée dans le cadre des conclusions /décisions 12/66, 13/58, et 14/21 issues des réunions APIRG/12, APIRG/13 et APIRG/14 respectivement dans le domaine de la planification et de la mise en oeuvre évolutive du système RVSM dans la Région Afrique Océan Indien.
- 2) La mise en oeuvre du système RVSM dans la Région Afrique Océan Indien permettra aux aéronefs exploités dans l'espace aérien RVSM de la Région Afrique Océan Indien de poursuivre leurs opérations RVSM de façon ininterrompue à travers les régions ASIA/PAC, CAR/SAM, EUR/NAT, MID/ASIA de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et, de ce fait, favorisera le développement et l'efficacité d'une exploitation aérienne sans arrêter.

-----