



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**QUINZIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/15)**

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

**Agenda Item 4: Questions de navigation aérienne et à la sûreté de l'aviation (AVSEC)
4.3: Gestion du Trafic Aérien (ATS, AIS & SAR)**

Minimum de Séparation Longitudinale de 10 Minutes

(Note présentée par le Kenya)

Résumé

Cette note expose les difficultés rencontrées en même temps par les pilotes et les contrôleurs en raison du manque de mise en oeuvre du minimum de séparation longitudinale de 10 minutes dans certains Etats. La suite à donner est indiquée au paragraphe 4.

1. Introduction

1.1 La conclusion 14/24 d'APIRG/14 a été formulée en ces termes :

Mise en Oeuvre du Minimum de Séparation Longitudinale de 10 Minutes

Il est conclu que :

- a) les Etats qui ne l'auraient pas encore fait mettent en oeuvre, de toute urgence, un minimum de séparation longitudinale de 10 minutes en ayant à l'esprit les spécifications de la conclusion 13/43 de la 13^{ème} réunion d'APIRG et les dispositions des PANS-ATM de l'OACI (Doc 4444) et le plan AFI des systèmes CNS/ATM (Doc 003) ;
- b) l'OACI amende le Document 7030 pour le mettre au diapason des PANS-ATM (Doc 4444) ;
- c) l'OACI, à travers ses Bureaux régionaux, assure une bonne coordination avec les régions voisines qui n'ont pas encore mis en oeuvre le minimum de séparation longitudinale de 10 minutes, notamment la région Asie.

2. Discussion

2.1 Le Kenya a effectué la mise en oeuvre de la conclusion 13/43 d'APIRG le 1/10/2000 et, à partir de cette date, applique le minimum de séparation longitudinale de 10 minutes. Cette mise en oeuvre s'accompagne d'une diminution des retards de vol des aéronefs qui requièrent la même

route et aussi d'une augmentation du volume de trafic pour le même volume d'espace aérien. Les exploitants d'aéronefs ont également rabaisé les coûts des opérations.

2.2 Tous les avantages prônés par la conclusion ci-dessus n'ont pas été réalisés au Kenya en raison du fait que certains Etats dans notre entourage n'ont pas mis en oeuvre cette conclusion. Les aéronefs qui, en quittant la FIR Nairobi, doivent entrer dans une FIR où le minimum de séparation longitudinale de 10 minutes n'a pas été mis en oeuvre sont exposés à des retards. Les aéronefs en survol sont retardés à l'intérieur de la FIR Nairobi ou doivent changer de niveau de vol afin de pouvoir remplir les conditions de maintien de la séparation longitudinale de 15 minutes au moins, ce qui a pour rôle d'augmenter le volume de travail des contrôleurs.

2.3 Les aéronefs qui entrent dans la FIR Nairobi en provenance des FIR voisines où le minimum de séparation longitudinale de 10 minutes n'est pas en application sont, de temps en temps seulement, espacés de 10 minutes à l'entrée. Cette incompatibilité soulève la question de savoir pourquoi ces Etats n'ont pas mis en oeuvre ce besoin.

3. Conclusion

3.1 L'application uniforme de la conclusion 14/24 devrait être renforcée. Cela permettrait à la région AFI d'avancer en bloc dans l'effort de résoudre les problèmes de sécurité et dans l'intérêt des utilisateurs de l'espace aérien.

4. Suite à donner

4.1 La réunion est invitée à :

- a) insister auprès des Etats qui ne l'ont pas encore fait de procéder à la mise en oeuvre du minimum de séparation longitudinale de 10 minutes pour la date **du 30 Novembre 2005** au plus tard ;
- b) demander à l'OACI de s'enquérir sur les causes éventuelles qui empêchent la mise en oeuvre de la conclusion 14/24 et recommander des solutions appropriées.