



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)**

**Emport et Exploitation du Système Anticollision Embarqué (ACAS II) et du Transpondeur
Signalant l'Altitude-Pression**

(Note présentée par le Kenya)

Résumé

Cette note de travail expose sommairement l'expérience acquise par le Kenya au cours de la mise en oeuvre des prescriptions de l'ACAS II et suggère que la réunion accepte la proposition de prêter assistance aux exploitants de la région AFI qui éprouvent des difficultés de mise en oeuvre du système.

Référence:

APIRG/14, Conclusion 14/31

1. Introduction

1.1 La mise en oeuvre, par le Kenya, de la première phase de l'emport obligatoire et de l'exploitation de l'ACAS II a été effectuée avec succès. A part quelques cas isolés, la majorité des aéronefs auxquels s'appliquent les prescriptions de mise en oeuvre de la première phase de l'ACAS II se sont déjà conformés auxdites prescriptions. Les procédures d'appui portant sur la navigabilité des aéronefs et les conditions d'utilisation du système ont été mises en place. Au niveau de la préparation des vols, on peut déjà déterminer si l'emport de l'ACAS est obligatoire à bord d'un aéronef bien avant que le vol soit entrepris. Le Kenya a déjà constaté que le niveau de sécurité s'est accru grâce à l'utilisation de l'ACAS II et du transpondeur signalant l'altitude-pression

1.2 La deuxième phase de la mise en oeuvre de l'ACAS II implique les avions à turbomachines ayant une masse maximale au décollage supérieure à 5, 700 Kg ou autorisés à transporter plus de 19 passagers. Ces critères ont déjà été notifiés dans une circulaire d'information aéronautique (AIC) et sont également appliqués au moment de déposer le plan de vol. En ce moment précis, un nombre important des aéronefs ne se sont pas encore apprêtés à l'emport de l'ACAS II, les exploitants ayant évoqué des difficultés de procéder à l'installation de la version 7 de l'ACAS dans les conditions qui ont été expressément énoncées à cet égard.

2. Discussion

2.1 Le modèle de l'AIC qui a été élaboré pour l'usage des Etats AFI en ce qui concerne la mise en oeuvre de l'ACAS II stipule que le coût d'installation n'est pas considéré comme critère acceptable pour bénéficier d'une exemption. Au Kenya, cependant, les demandes d'exemption déjà reçues des exploitants des aéronefs indiquent justement que leur première difficulté est en rapport avec le coût. Les exploitants ont avisé que le coût moyen de la version 7 de l'ACAS II constitue, pour la majorité d'entre eux, le ralentissement du processus de mise en oeuvre de la phase II

2.2 Au Kenya, les opérations de la plupart des aéronefs concernés par la mise en oeuvre de la phase II de l'ACAS se font en VFR. Les vols VFR sont interdits au-dessus du niveau de vol 150 comme c'est le cas dans certains autres Etats de la région AFI. Les conditions météorologiques qui prévalent sur les niveaux de vol à vue (VFR), particulièrement en Afrique orientale, s'accompagnent généralement du beau temps qui permet une bonne visibilité en vol.

2.3 La sécurité de la circulation aérienne est sérieusement compromise dans des espaces aériens à forte densité de trafic, surtout là où il y a un mélange d'avions à réaction et d'avions à turbomachines opérant dans un espace aérien de dimensions étroites selon les règles de vol à vue/ou les règles de vol aux instruments. Contrairement à la situation qui prévaut en Europe, en Amérique, ou en certains endroits du continent asiatique, la densité du trafic en Afrique, surtout en ce qui concerne les vols VFR et IFR évoluant à basse altitude, ne pose pas nécessairement de sérieux problèmes de sécurité.

3. Conclusion

3.1 Le Kenya, en tant qu'Etat, appuie fermement toute mesure visant à accroître le niveau de sécurité dans notre espace aérien. Nous pensons cependant qu'une certaine attention devrait être accordée à la préoccupation exprimée par nos exploitants. L'objectif de la réglementation aérienne en matière de sécurité n'est pas d'étouffer ou bloquer l'industrie, mais de lui permettre de fonctionner sainement et en sécurité. Si le coût constitue un facteur prioritaire dans la mise en oeuvre d'une norme, un délai supplémentaire pourrait être considéré afin de donner à tous ceux qui sont concernés la chance de procéder à la mise en oeuvre requise. Il convient de rappeler que, lors de la première phase de mise en oeuvre de l'ACAS II, une période de transition de 3 ans avait été allouée (entre le 1/1/2000 et 1/1/2003) pour ce qui concerne la région AFI.

4. Suite à donner

4.1 Il est vivement demandé à la réunion de:

- a) noter le progrès accompli par le Kenya dans la tâche de mise en oeuvre de l'ACAS II;
- b) noter les difficultés rencontrées par les exploitants dans la mise en oeuvre de la version 7 de l'ACAS ainsi que leur préoccupation évoquée sous les paragraphes 2.2 et 2.3 de cette note de travail;
- c) explorer la possibilité de définir une période de transition allant du 1/1/2005 au 1/1/2008 pour permettre la mise en place des installations de l'ACAS II, deuxième phase.