



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
Quatorzième réunion du Groupe régional de planification et de mise en oeuvre
(APIRG/14)
(Yaoundé, 23-27 juin 2003)

Point 7 de l'ordre du jour: Relations avec les autres groupes, les régions adjacentes et activités mondiales

Activités du groupe informelle de coordination pour l'amélioration des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT)

(Note présentée par le Secrétariat)

| |
|---|
| RESUME |
| Cette note de travail présente les réalisations et développements dans la région de l'Atlantique Sud, pour considération par la réunion APIRG/14. |
| La suite à donner se trouve au paragraphe 3. |
| Références: <ul style="list-style-type: none">• Réunion APIRG/13• Réunions SAT/10 et SAT/11 |

1. INTRODUCTION

1.1 Le groupe informel établi pour l'amélioration des services de la circulation aérienne dans l'Atlantique Sud (SAT) a été chargé d'assurer le rôle de groupe de coordination de la mise en oeuvre (ICG) du CNS/ATM dans les zones homogènes d'acheminement du trafic AR-1 (Couloir EUR/SAM), AR-2 (Interface AFI/NAT/SAM). Le groupe SAT a aussi été chargé du rôle d'ICG pour les zones d'acheminement du trafic AR-6 (Péninsule Ibérique) et AR-7 (Interface EUR/AFI), en raison des affinités entre ces zones et le couloir EUR/SAM.

1.2 Le groupe informel SAT a tenu deux réunions depuis la troisième réunion du Sous-groupe de mise en oeuvre du CNS/ATM (Nairobi, Kenya - mars 2001) et la treizième réunion d'APIRG (Sal, Cap Vert - juin 2001). La dixième réunion (SAT/10) qui s'est tenue à Dakar (Sénégal) du 10 au 13 décembre 2001 était consacrée à la préparation de la mise en oeuvre du RVSM dans le couloir EUR/SAM, tandis que la onzième réunion (SAT/11) qui s'est tenue à Johannesburg (Afrique du Sud) du 17 au 21 février 2003 a mis l'accent sur les évaluations de sécurité post-mise en oeuvre du RVSM et de la RNP, la mise en oeuvre complète du RVSM et l'introduction des routes RNAV aléatoires dans l'Atlantique Sud, ainsi que l'harmonisation des programmes ADS/CPDLC. Les deux réunions ont également discuté des questions relatives au déploiement des stations du réseau CAFSAT par les Etats participants et à l'intégration des réseaux VSAT sous-régionaux.

1.3 Cette note de travail présente les principales réalisations et derniers développements CNS/ATM dans les zones AR-1 et AR-2 depuis la réunion APIRG/13.

2. DISCUSSION

GESTION DE LA CIRCULATION AERIENNE

- **Mise en oeuvre de la qualité de navigation requise (RNP) de type 10 avec un séparation latérale de 50 NM**

2.1 La RNP10 avec séparation latérale de 50 NM a été mise en oeuvre avec succès dans le couloir EUR/SAM à la date AIRAC du 4 octobre 2001.

- **Mise en oeuvre du minimum réduit de séparation verticale (RVSM)**

2.2 Le RVSM a été mis en oeuvre avec succès dans le Couloir EUR/SAM à la date AIRAC du 24 janvier 2002.

- **Mise en oeuvre complète du RVSM dans la zone SAT**

2.3 Le groupe SAT est convenu de procéder à la mise en oeuvre complète du RVSM dans toute la zone l'Atlantique Sud en même temps que la Région CAR/SAM, en janvier 2005.

- **Evaluations de sécurité pré-mise en oeuvre**

2.4 En vue de la mise en oeuvre de la RNP10/50 NM et du RVSM, le groupe SAT s'est doté d'une agence de surveillance, SATMA, que AENA (Espagne) a offert d'abriter. Les évaluations de sécurité correspondantes ont été effectuées en coopération avec la société Aeronautical Radio (ARINC). Un niveau de sécurité visé (TLS) de 5×10^{-9} a été adopté pour le Couloir EUR/SAM.

- **Surveillance et évaluations de sécurité post-mise en oeuvre**

2.5 SATMA est chargé des activités de surveillance post-mise en oeuvre de la RNP10/50 NM et du RVSM, en coordination avec les CCR. Un format de rapport a été défini à cet effet. Les activités de surveillance comprennent les déviations non-autorisées par le contrôle de la circulation aérienne, donnant lieu à des investigations, et les déviations imputables aux conditions météorologiques.

2.6 Il a été convenu que les missions, responsabilités et procédures de SATMA devraient être harmonisées avec celles qui ont été élaborées par le groupe d'experts techniques sur la séparation et la sécurité de l'espace aérien (SASP). La faisabilité d'un mécanisme de recouvrement pertinent et approprié pour assurer la pérennité des activités de surveillance et d'évaluation de la sécurité de SATMA est en cours de considération.

- **Mise en oeuvre des routes RNAV aléatoires**

2.7 Le groupe SAT a créé un groupe d'étude chargé des études et des activités préparatoires en vue de la mise en oeuvre des routes RNAV aléatoires dans l'Atlantique Sud en 2005.

- **Examen des plans de vol manquants et propositions de mesures de correctives**

2.8 Le groupe SAT a exprimé sa préoccupation au sujet des plans de vol manquants qui sont restés d'actualité dans le Couloir EUR/SAM, en dépit des efforts significatifs des Etats pour mettre en oeuvre des moyens de communication fiables utilisant le réseau CAFSAT, et a conclu que des enquêtes approfondies (y compris sur les communications) étaient nécessaires pour résoudre de problème.

COMMUNICATIONS

- **Etat de mise en oeuvre du réseau CAFSAT**

2.9 Les réalisations concernent ici le déploiement du réseau CAFSAT. Le Brésil (Recife), le Cap Vert (Sal), l'Espagne (Las Palmas) et le Sénégal (Dakar) ont déjà installé leurs stations. La station de l'Afrique du Sud (Johannesburg) est en cours d'essai, tandis que le processus de mise en oeuvre des stations du Portugal est en cours (Lisbonne et Santa Maria).

- **Extension du réseau CAFSAT pour satisfaire tous les besoins du service fixe dans la zone SAT**

2.10 Le groupe SAT a exploré les possibilités d'extension du réseau CAFSAT en vue de satisfaire les besoins du service fixe, et particulièrement les besoins ATS CCR Atlantico /CCR Luanda, CCR Dakar Océanique /CCR Piarco et CC Dakar Océanique/CCR Rochambeau. Le groupe SAT a reporté à plus tard les discussions sur la liaison Atlantico/Luanda, l'Angola n'ayant pas participé aux réunions SAT/10 et SAT/11. Concernant les liaisons *Dakar Océanique/Piarco et Dakar Océanique/Rochambeau*, le groupe SAT était d'avis qu'en raison du très faible niveau de trafic entre ces FIR, il était prévisible que les considérations coûts/avantages ne seraient pas favorables à la mise en oeuvre de stations CAFSAT à Trinité – et - Tobago et en Guyane française. Pour le moment, les liaisons ATS/DS entre Dakar Océanique et ces deux CCR utilisent les services des réseaux téléphoniques publics (réseaux commutés).

- **Examen des résultats des essais de liaison VSAT en double bond**

2.11 Le groupe SAT s'est réjoui de l'initiative conjointe du Cap Vert et de l'Espagne d'effectuer des essais de liaison en double bond entre les CCR Las Palmas et Sal afin de vérifier leur aptitude à satisfaire les spécifications relatives aux liaisons ATS/DS. Les temps de propagation obtenus sont de l'ordre de 387 millisecondes (un bond) et 677 millisecondes (deux bonds), la qualité de la voix devant être validée par les contrôleurs de la circulation aérienne.

2.12 Le groupe SAT a aussi noté avec satisfaction la mise en oeuvre par l'Espagne et l'ASECNA d'une liaison en double bond opérationnelle entre Las Palmas et Nouakchott, en utilisant le segment Nouakchott/Dakar sur AFISNET et le segment Dakar/Las Palmas CAFSAT.

- **Interconnexion/Interopérabilité des réseaux VSAT existants (CAFSAT, REDDIG, AFISNET et SADC)**

2.13 Le groupe SAT a estimé que la consolidation des services sur un nombre limité de segments spatiaux pourrait faciliter l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux existants ou prévus, et a examiné un certain nombre de propositions, dont l'utilisation d'un transpondeur unique sur le satellite INTELSAT IS 10-02 dont le lancement est prévu en 2003. Ce satellite couvre l'ensemble de la région AFI et le couloir EUR/SAM.

- **Extension de la couverture radio VHF dans la FIR Dakar Océanique en utilisant une station VSAT déportée installée dans l'Archipel du Cap Vert**

Dakar Océanique FIR: Utilisation d'une station VSAT/VHF déportée sur l'Archipel du Cap Vert

2.14 Lors de sa dixième réunion, le groupe SAT avait recommandé l'extension de la couverture VHF de la FIR Dakar Océanique en utilisant une station VSAT déportée installée au CAP Vert, conformément à la recommandation 5/12c de la réunion AFI/7.

2.15 La coordination administrative et les préparations techniques y afférentes sont en cours au niveau des Etats et Organisations concernés.

NAVIGATION

- **Utilisation des réseaux AFISNET et CAFSAT pour les besoins du GNSS**

2.16 Le groupe SAT a été informé que la liaison CAFSAT entre Dakar et Las Palmas avait permis de transmettre les données recueillies par la station de surveillance (RIMS) d'EGNOS installée à Dakar au système central de traitement (CPF) se trouvant à Honefoss¹ (Norvège), en se servant de l'infrastructure des télécommunications mise en oeuvre reliant les RIMS espagnols de Majorque, Malaga et des Grandes Canaries au même CPF.

SURVEILLANCE

- **Partage des données ADS entre CCR sélectionnés**

2.17 Le groupe SAT a suivi les essais ADS/CPDLC entrepris par l'Espagne (Iles Canaries), y compris le partage des données entre les CCR Las Palmas et Sal (Cap Vert). Dans ce cadre, des sessions de formation du personnel techniques et des contrôleurs ont été organisées, et une station de travail a été installée au CCR de Sal pour permettre aux contrôleurs de visualiser les renseignements ADS et radar en provenance du système ADS/CPDLC de Las Palmas. Le groupe SAT a recommandé la participation de tous les aéronefs équipés FANS 1/A exploitant le Couloir EUR/SAM. Des éléments indicatifs à l'usage des exploitants d'aéronefs ont été élaborés et rendus disponibles sur le site Internet de SATMA (www.satmasat.com).

¹ La liaison Dakar/Honefoss satisfait la spécification sur le délai de transmission (< 1 seconde.).

- **Harmonisation des programmes ADS/CPDLC**

2.18 Ayant noté que la plupart des Etats et Organisations du groupe SAT ont élaborés ou sont sur le point d'élaborer des plans de mise en oeuvre de l'ADS et des communications CPDLC dans leurs FIR respectives, le groupe SAT est convenu qu'il y avait lieu de définir des lignes directrices communes dans ces domaines .

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des activités du groupe informel SAT et des progrès réalisés dans l'amélioration des services de navigation aérienne dans le couloir EUR/SAM, y compris la mise en oeuvre réussie de la RNP/10 avec séparation latérale de 50 NM et le RVSM ;
- b) Encourager le travail que le groupe informel SAT est en train de réaliser, et sa contribution positive à la coordination inter-régionale entre les régions AFI, EUR et SAM.

---FIN---