



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/17) (Burkina Faso, 2-6 aout 2010)

**Point 3.4 de l'ordre du jour: Examen du rapport de la onzième réunion du Sous-groupe des Services de la circulation aérienne, des Services d'information aéronautique et des Services de recherche et de sauvetage (ATS/AIS/SAR/SG/11)**

#### MISE EN ŒUVRE DES DECALAGES LATERAUX STRATEGIQUES DANS LA REGION AFI

*(Note de travail présentée par l'IATA)*

#### RESUME

La 11ème réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG a demandé aux Etats de la Région AFI de mettre en œuvre les procédures de décalage latéral stratégique (SLOP) comme étant un moyen d'améliorer la sécurité en réduisant le risque de collision en cas de perte de séparation verticale.

La présente note de travail recommande l'application immédiate des procédures SLOP pour les opérations en route effectuées dans la Région AFI, y compris dans les zones où un système de routes aléatoires est mis en œuvre, en se basant sur l'expérience acquise dans d'autres régions de l'OACI et des leçons apprises des évaluations de sécurité relatives au RVSM.

La suite à donner est indiquée au paragraphe 3.1

#### Références:

- Annexe 2 et Doc 4444 - PANS-ATM de l'OACI.
- Rapport de la 11ème réunion du Sous-groupe ATS/AIS/SAR

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a élaboré des éléments indicatifs pour les procédures de décalage latéral stratégique (SLOP), qui sont contenues dans le Doc 4444 – PANS/ATM, Section 16.5. L'Annexe 2, 3.6.2.1.1, requiert l'autorisation préalable de l'autorité ATS responsable de l'espace aérien concerne pour l'application des décalages latéraux stratégiques. De tels procédures qui sont particulièrement pertinentes dans un environnement RVSM, ont déjà été mises en œuvre avec succès dans d'autres régions, et dans quelques FIR de la Région AFI (Couloir EUR/SAM). Les décalages latéraux sont aussi appliqués par certains exploitants dans la Région AFI, sans coordination.

1.2 Après avoir noté la mise en œuvre réussie du RVSM le 25 septembre 2008 dans la Région AFI, le Sous-groupe ATS/AIS/SAR d'APIRG a décidé d'aller de l'avant avec l'application des procédures SLOP dans la Région AFI pour améliorer la sécurité de la navigation aérienne (cf. conclusion 10/03). Le Sous-groupe a plus précisément demandé aux États de la Région AFI de mettre en œuvre les procédures SLOP dans des espaces choisis.

## 2. DISCUSSION

### *Caractérisation de l'espace aérien de la Région AFI*

2.1 Dans plusieurs régions d'information de vol (FIR), il n'est pas possible d'aller plus loin dans l'extension de la couverture VHF ou radar, à cause des obstacles naturels ou des difficultés d'accès aux sites les plus appropriés pour les installations (forêts, déserts, et zones océaniques). C'est pourquoi, aux fins de planification, les FIR de la Région AFI sont généralement considérées comme étant des espaces continentaux isolés. C'est ainsi que, dans le cadre de la navigation fondée sur les performances (PBN), les spécifications de navigation applicables dans les espaces aériens océaniques et continentaux isolés (RNP10 et RNP4) ont été jugées appropriées pour les opérations en route dans la Région AFI.

### *Effet des décalages latéraux stratégiques (SLOP) sur l'atténuation des risques pour la sécurité*

2.2 L'évaluation de sécurité du RVSM montre que la précision de navigation latérale est un facteur important dans la détermination du risque de collision vertical. L'hypothèse générale est que 50% des temps de vol sont réalisés en utilisant le GNSS et que les 50% restants sont effectués au moyen du VOR/DME. En fait, une plus grande utilisation du GNSS aurait pour effet d'augmenter le risque. Par exemple: une augmentation de la proportion des temps de vol au moyen du GNSS à 75% se traduirait par une augmentation corollaire du risque technique vertical d'un facteur de l'ordre de 1,5.

2.4 Dans ces conditions, on ne saurait trop insister sur l'effet d'atténuation du risque qu'apporterait la mise en œuvre des procédures de décalage latéral stratégique (SLOP).

### *Portée des procédures SLOP*

2.5 La raison à la base des procédures SLOP est que l'état de l'art des équipements de navigation permet une précision extrêmement précise et accroît le risque de collision lorsque les aéronefs utilisent une route commune, ou des points communs faisant partie d'une route. Cette réalité s'applique à n'importe quelle route, que l'aéronef suive une route fixe ou une route aléatoire, les procédures SLOP fournissent une séparation latérale pour prévenir une collision si deux aéronefs se rencontrent au-dessus d'un même point de cheminement.

2.6 Pour cette même raison, les procédures SLOP sont utilisées dans tout l'espace aérien au-dessus de l'Atlantique Nord, y compris les routes aléatoires et le système de routes parallèles. Par souci de cohérence entre les régions océaniques, et pour réduire le risque de collision, les procédures SLOP devraient être appliquées dans la zone des routes RNAV aléatoires de l'Atlantique du Sud (AORRA).

2.6 Il n'y a pas de différence pratique entre deux aéronefs entrant en collision sur une route fixe et deux aéronefs entrant en collision en suivant une même route aléatoire; et il n'y a pas de différence entre deux aéronefs entrant en collision sur une route fixe ou au-dessus d'un même point de cheminement située sur leurs routes aléatoires respectives. Dans tous les cas, la collision devrait être évitée si l'un des aéronefs ou les deux effectuent un écart latéral.

2.7 D'autre part, il n'y a pas de risque supplémentaire en autorisant à un aéronef d'effectuer un écart latéral – la procédure d'écart latéral réduit seulement le risque de collision sans créer en soi un risque supplémentaire.

### **3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION**

3.1. La réunion est invitée à demander aux Etats AFI d'autoriser des procédures spéciales pour l'application des décalages latéraux stratégiques pour les opérations en-route dans les espaces océaniques et continentaux isolés de la Région AFI, y compris dans les zones où un système de routes aléatoires est mis en œuvre.

-----FIN-----