



Atelier virtuel AFI sur l'amélioration des NOTAM & la mise en œuvre du nouveau format SNOTAM

Revue des services d'information Avant le vol & après le vol

Fanfe Bamba

*Regional Officer, AIM
Western & Central African Office*

Virtual

22 – 24 June 2021



Plan

- Introduction
- Zone de couverture de l'aérodrome
- Système automatisé d'information avant le vol
- Bulletin d'information pré-vol
- Critères de sélection du NOTAM
- Service d'information après le vol



Introduction

- Pour tout aéroport ou hélicoptère utilisé pour des **opérations aériennes internationales**, les informations aéronautiques relatives aux **étapes de route** au **départ** de l'aéroport/hélicoptère sont mises à la **disposition du personnel d'exploitation**, y compris les **équipes de conduite** et les **services** chargés de **l'information pré-vol**.
- Les informations aéronautiques fournies à des fins de **planification pré-vol** doivent inclure des informations **d'importance opérationnelle** provenant des éléments des **produits d'information aéronautique**.
- Une récapitulation des **NOTAM valides d'importance opérationnelle** et d'autres informations de **caractère urgent** peuvent être mises à la **disposition des équipes de conduite** sous la forme de **bulletins d'information pré-vol (PIB)**. (*Annex 15, §5.5*)



Zone de couverture de l'aérodrome

- La **zone de couverture** de l'aérodrome pour les services d'information pré-vol doit être **déterminée** et **périodiquement mise à jour**.
- La couverture devrait être **limitée** à la **FIR** dans laquelle se **trouve l'aérodrome**, aux **FIR adjacentes** et à toute **route aérienne** ou **portion de route** parcourue sans atterrissage intermédiaire, partant de l'aérodrome et **s'étendant au-delà** des FIR mentionnées. (*PANS-AIM, §5.5.1*)
- Sur la base de la zone de couverture, **l'unité AIS d'aérodrome** devrait établir la **documentation** d'information aéronautique qui sera **disponible** à des fins de **planification pré-vol**.



Zone de couverture de l'aérodrome

- La **liste** suivante est un **guide** des **types d'informations** qui devraient être disponibles pour chaque zone de couverture (*Doc 8126 Ed6, §8.5.1*):
 - a) **routes** aériennes ;
 - b) **réglementation** sur l'**entrée** et le **transit** des aéronefs civils pour les **vols internationaux** ;
 - c) **aérodromes/héliports** disponibles pour l'**aviation internationale** ;
 - d) **aides** à la navigation aérienne et **installations** de **communication mobile** ;
 - e) installations **météorologiques** ;



Zone de couverture de l'aérodrome

- La **liste** suivante est un **guide** des **types d'informations** qui devraient être disponibles pour chaque zone de couverture (*Doc 8126 Ed6, §8.5.1*):
 - f) **règles** de l'air et **procédures ATS** ;
 - g) **espace** aérien **contrôlé** et **restreint** ;
 - h) **dangers** pour la navigation aérienne ;
 - i) installations de **recherche** et de **sauvetage** ;
 - j) informations de **survie** ;



Zone de couverture de l'aérodrome

- La **liste** suivante est un **guide** des **types d'informations** qui devraient être disponibles pour chaque zone de couverture (*Doc 8126 Ed6, §8.5.1*):
 - k) des **cartes** et des **graphiques** appropriés ;
 - l) une **récapitulation** des **NOTAM actuels**, et d'autres informations de **caractère urgent** non contenues dans le NOTAM, sur les conditions de l'aérodrome/héliport.



Système automatisé d'information avant le vol

- Des **systèmes d'information pré-vol automatisés** seront utilisés pour mettre les **données** aéronautiques et les **informations** aéronautiques à la **disposition** du **personnel d'exploitation** , y compris les **membres d'équipage de conduite** , à des fins **d'auto-briefing** , de **planification de vol** et de **service d'information de vol** .
- Les installations **d'auto-briefing** d'un **système automatisé** d'information pré-vol doivent permettre **l'accès** au **personnel d'exploitation** , y compris aux **membres d'équipage de conduite** et aux autres **personnels** aéronautiques **concernés** . (*PANS-AIM, §5.5*)



Système automatisé d'information avant le vol

- Les systèmes **automatisés** d'information pré-vol pour la **fourniture de données** aéronautiques et **d'informations** aéronautiques pour les **services d'auto-briefing**, de **planification de vol** et **d'information de vol** doivent (*PANS-AIM, §5.5*):
 - a) prévoir une **mise à jour continue** et en **temps opportun** de la **base de données** du système ;
 - b) permettre **l'accès** au système par le **personnel d'exploitation** ;
 - c) assurer la **fourniture**, sous forme de **copie papier**, des **données** et des **informations** aéronautiques, selon les besoins ;
 - d) utiliser des **procédures d'accès** et **d'interrogation** basées sur le **langage clair abrégé** et des **indicateurs d'emplacement OACI**, selon le cas, ou basées sur une **interface utilisateur à menus** ;
 - e) fournir une **réponse rapide** aux requête de l'utilisateur.



Bulletin d'information pré-vol

- Le **bulletin d'information pré-vol (PIB)** est une **présentation en langage clair** de l'information **NOTAM** actuelle **d'importance opérationnelle**, préparée **avant le vol**.
- La fourniture de **bulletins quotidiens** est d'une **importance primordiale** dans un **service d'information pré-vol** automatisé.
- Des PIB contenant des **informations à jour** sur **l'état des installations** et des **services** devraient être fournis.



Critères de sélection du NOTAM

- Le service automatisé de **briefing pré-vol** peut **filtrer** les NOTAM en fonction de ses **principaux champs** : Q) **FIR**, A) **Aérodrome**, B) et C) **Période de validité**.
- Critères de sélection** : Qualifiers **TRAFFIC**, **PURPOSE** and **SCOPE**.

TRAFFIC	PURPOSE	SCOPE
I = IFR V = VFR K = Checklist	N = à l' attention immediate des exploitants d'aéronefs B = NOTAM à intégrer dans le PIB O = NOTAM concernant les operations aériennes M = NOTAM Divers ; net fait pas objet de briefing, mais disponible sur demande K = Checklist	A = Aérodrome E = En-route W = Avertissement Nav K = Checklist



Critères de sélection du NOTAM

- Les qualificateurs **trafic**, **Objet** et **Portée** sont liés au **code NOTAM** qui est une **description complète** des informations contenues dans le NOTAM.
- Les groupes de **code NOTAM** contiennent un **total de cinq lettres**, dont la première lettre est toujours **Q**. Les **deuxième** et **troisième** lettres identifient le **sujet**, et les **quatrième** et **cinquième** lettres indiquent le **statut** du sujet faisant l'objet du NOTAM.
- Les **groupes de code NOTAM** les **plus couramment utilisés** et leur **relation** respective avec les qualificateurs **Trafic**, **Objet** et **Portée** sont **présentés** dans les **tableaux des critères de sélection des NOTAM** du **Doc 8126 Ed6 Appendice B**.



Critères de sélection du NOTAM

CATEGORY: AGA — LIGHTING FACILITIES (L)

SECOND AND THIRD LETTERS — SIGNIFICATION Approach lighting system (specify runway and type)	CODE LA	Scope: A					
		Traffic		Purpose			
FOURTH AND FIFTH LETTERS — SIGNIFICATION	CODE	I	V	N	B	O	M
Hours of service are now . . . (specify)	AH	x	x	x	x	x	
Resumed normal operation	AK						
Operative (or re-operative subject to previously published limitations/conditions)	AL						
Operational	AO						
Available on request	AR	x	x	x	x	x	
Unserviceable	AS	x	x	x	x	x	
Completely withdrawn	AW	x	x	x	x	x	
Completed	CC						
Cancelled	CN						
Downgraded to . . . (specify)	CG	x	x	x	x	x	
Installed	CS	x	x	x	x	x	
On test, do not use	CT	x	x	x	x	x	
Trigger	TT	x	x		x	x	
Plain language	XX						

Exemple:

Q)ZZZZ/QLAAR/IV/NBO/...
E) APPROACH LIGHTING SYSTEM AVBL O/R)

Q)ZZZZ/QLAAO///...
E) APPROACH LIGHTING SYSTEM OPR)



Critères de sélection du NOTAM

CATEGORY: CNS — TERMINAL AND EN-ROUTE NAVIGATION FACILITIES (N)

SECOND AND THIRD LETTERS — SIGNIFICATION	CODE	Scope: AE					
		Traffic		Purpose			
Distance measuring equipment (DME)	ND						
FOURTH AND FIFTH LETTERS — SIGNIFICATION	CODE	I	V	N	B	O	M
Operating but ground checked only, awaiting flight check	AG	x	x		x	x	
Hours of service are now . . . (specify)	AH	x	x		x	x	
Resumed normal operation	AK						
Operative (or re-operative subject to previously published limitations/conditions)	AL						
Operational	AO						
Unserviceable	AS	x	x		x	x	
Completely withdrawn	AW	x	x		x	x	
Completed	CC						
Operating frequency(ies) changed to . . . (specify)	CF	x	x		x	x	
Identification or radio call sign changed to . . . (specify)	CI	x	x		x	x	
Changed	CH	x	x		x	x	
Displaced	CM	x	x		x	x	
Cancelled	CN						
Installed	CS	x	x		x	x	
On test, do not use	CT	x	x		x	x	
Interference from . . . (specify)	LF	x	x		x	x	
Operating without identification	LG	x	x		x	x	
Subject to interruption	LS	x	x		x	x	
Trigger	TT	x	x		x	x	
Plain language	XX						

Attention :

- L'utilisation systématique du **code XX** doit être évitée.
- Utilisez le **code XX** uniquement lorsqu'aucun code n'est applicable, auquel cas les qualificateurs **Trafic** et **Objet** doivent être vides



Critères de sélection du NOTAM

(AXXXX/21 NOTAMR AXXXX/20
Q)ZZZZ/QXX`XX`/IV/NBO/AE/000/999/XXXXSXXXXXEXXX
A)ZZZZ B)2102021017 C) PERM
E)AERONAUTICAL FIXED SERVICE
-INSERT: SATELLITE LINK ZZZZ-XXXX ZZXX-XXZZ
-READ LINK ZZXX-XXZZ INSTEAD OF XXXX-ZZZZ.
AIP MODIFY PAGE XX)

Restez **conforme** aux **codes** et **qualificateurs** fourni par le **tableau** des **critères de sélection des NOTAM**. Cela permettra la **sélection** des **NOTAM appropriés** selon les **besoins** des utilisateurs.

Attention :

- Utilisation abusive des qualificateurs Trafic et Objet.
- Lorsque le **code XX** est utilisé, les qualificateurs **Trafic** et **Objet** doivent être vides.
- L'insertion de l'Objet **B** entraînera la sélection de ce NOTAM dans le PIB



Service d'information après le vol

- Pour tout aéroport/hélistation utilisé pour des **vols internationaux**, des **dispositions seront prises** pour **recevoir** les renseignements notés par les équipages de conduite au sujet :
 - de l'**état** et du **fonctionnement** des **installations** ou des **services** de navigation aérienne ;
 - du **risque animalier** observé..
- ces renseignements seront mis à la **disposition** du service d'information aéronautique afin d'être **diffusés selon les besoins**.
- Dans la plupart des cas, le pilote **signale** toute **insuffisance** d'une **installation** ou la **présence d'oiseaux** sur la **fréquence ATS** appropriée et cette information doit ensuite être **transmise** à l'**autorité compétente** et à l'AIS pour suite à donner.



Service d'information après le vol

- Si un **pilote**, après avoir atterri, désire **confirmer toute observation par écrit** ou établir un **compte rendu préliminaire**, il peut le faire à l'**organisme AIS** d'aérodrome/hélistation, où un **imprimé de compte rendu après le vol** devrait être disponible.
- Un **modèle d'imprimé** de compte rendu après le vol se trouve à la **Figure 8-9** du *Doc 8126 Ed6*.
- Des **copies** de l'imprimé de compte rendu après le vol **pourraient** aussi **être mises à disposition** dans les **bureaux d'exploitation** de la compagnie aérienne à l'aérodrome/hélistation afin de **faciliter le dépôt des comptes rendus** après le vol par le pilote.
- Ces **comptes rendus** doivent ensuite être **transmis sans retard** à l'**AIS**.



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MIDE) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



THANK YOU