



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/1)

Libreville, Gabon, 3-7 novembre 2025

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

4.4. Surveillance de l'espace aérien de la région AFI

Données relatives aux grands écarts de hauteur (LHD) dans la région AFI

(Note présentée par ARMA)

RÉSUMÉ	
Cette note de travail présente les grands écarts de hauteur (LHD) signalés dans la région Afrique-océan Indien (AFI) au cours de cette dernière année et qui ont eu un impact sur les Régions d'information de vol (FIR) environnantes.	
<i>La suite à donner est présentée au paragraphe 3.</i>	
<i>Objectifs stratégiques</i>	A – Sécurité de l'aviation B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne
<i>Références</i>	Doc. OACI 9574 Doc. OACI 4444 Manuel sur l'évaluation des grands écarts de hauteur (LHD) basée sur un système de gestion de la sécurité (SMS) ATS pour la région AFI

1 INTRODUCTION

- 1.1 Un grand écart de hauteur (LHD) est défini comme toute variation d'altitude de 300 pieds ou plus de l'aéronef par rapport à l'altitude assignée, prévue ou coordonnée. L'altitude prévue ou coordonnée permettant d'assurer la séparation minimale requise par rapport aux autres aéronefs. Cette variation peut être due à des turbulences, à un dysfonctionnement des équipements, à des erreurs ATC dans la boucle (suivi ou octroi incorrect d'autorisations ATC et erreurs commises par les unités ATC dans la coordination ou l'absence de coordination du transfert de la responsabilité du contrôle), etc.

- 1.2 L'expérience montre que les grands écarts de hauteur (LHD) ont un impact significatif sur les risques opérationnels et techniques dans l'espace aérien RVSM.

2. ANALYSE

- 2.1. La majorité des LHD signalés ont été provoqués par un manque de coordination entre les Centres de contrôle aérien adjacents. Le groupe d'analyse du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) doit déterminer la cause de ce manque de coordination ou de la transmission d'informations incorrectes au secteur suivant. Il est important d'analyser les données et d'élaborer un plan d'atténuation pour remédier à ces insuffisances.
- 2.2. La liste ci-dessous, fournie à l'**Annexe A**, concerne les LHD qui ont été signalés dans la région AFI, ainsi que dans d'autres zones situées en dehors de la juridiction de l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA). Cependant, il incombe à ARMA, en tant qu'organisme de surveillance chargé de superviser l'état d'immatriculation de ces aéronefs, d'analyser les LHD signalés et de prendre les mesures nécessaires.
- 2.3. Les **codes LHD L et E** sont les codes les plus signalés, indiquant les opérations aériennes non approuvées RVSM dans l'espace aérien RVSM et le manque de coordination entre les organismes ATC.
- 2.4. ARMA a besoin d'une liste à jour des Gestionnaires nationaux de programme afin de coordonner les campagnes de sensibilisation au sein des FIR respectives. ARMA envisage d'organiser des webinaires et des audits stratégiques afin de promouvoir une approche fondée sur la culture d'équité pour résoudre les problèmes de non-conformité.

3 SUITE À DONNER

- 3.1 La réunion est invitée à :
- prendre note des informations fournies dans le présent document ; et
 - soutenir l'approche fondée sur la culture d'équité pour atténuer ces problèmes de sécurité.

-FIN-

ANNEXE A

Code LHD	Description des codes LHD	N°
A	Non-exécution conforme d'une montée ou descente de l'aéronef tel que cela a été autorisé	0
B	Montée ou descente sans autorisation ATC	1
C	Utilisation ou interprétation incorrecte de l'équipement embarqué	11
D	Erreur de boucle du système ATC	7
E	Erreurs de coordination dans le transfert de la responsabilité du contrôle d'un ATC à l'autre en raison de problèmes liés à des facteurs humains	27
F	Erreurs de coordination dans le transfert de la responsabilité du contrôle d'un ATC à l'autre en raison de problèmes techniques	1
G	Écart dû à un événement de contingence de l'aéronef entraînant une incapacité soudaine à maintenir le niveau de vol assigné	8
H	Déviation due à une défaillance de l'équipement embarqué entraînant un changement involontaire ou non détecté de niveau de vol	1
I	Déviation due à la turbulence ou à d'autres causes liées aux conditions météorologiques	6
J	Écart dû à l'avis de résolution du TCAS, l'équipage de conduite suivant correctement l'avis de résolution	0
K	Écart dû à l'avis de résolution du TCAS, l'équipage de conduite ne suivant pas correctement l'avis de résolution	0
L	Un aéronef espacé en RVSM mais non-approuvé RVSM	46
M	Autres	11
Total		119