

**ECHANTILLON D'AIC POUR LA MISE EN OEUVRE DU RVSM AFI**

Tel : AIC Numéro ..  
Fax : Date....  
Telex : **République de ....** (nom de l'Etat)  
AFS : OFFICE/REGIE DES SERVICES AERONAUTIQUES  
Email : SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE  
Boite Postale ...  
Ville ....(nom)

FIR/Espace Aérien ...(nom)  
Date d'entrée en vigueur : **19 Janvier 2006**  
Validité : Permanent/Temporaire  
Appendice A

La présente circulaire est une notification de l'intention de mettre en œuvre le système RVSM dans la FIR ...(nom) à partir du 19 Janvier 2006.

Le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) est un espacement vertical de 1000 ft entre aéronefs au-dessus du niveau de vol FL 290. A la date du **19 Janvier 2006**, les exploitants doivent avoir obtenu le certificat d'homologation et de navigabilité de leurs aéronefs de la part des autorités appropriées des Etats. A compter du 20 Novembre 2004, le certificat d'homologation et de navigabilité permettra aux services de la circulation aérienne (ATS) de planifier une mise en œuvre ordonnée du RVSM.

Dès le 19 Janvier 2006, seuls les aéronefs homologués RVSM seront autorisés à effectuer des opérations dans la FIR ...(nom) entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 (inclus). Les aéronefs non-homologués RVSM (par exemple les vols d'entretien et de maintenance) ne seront autorisés à opérer dans la FIR ...(nom) entre FL 290 et FL 410 (inclus) qu'après coordination avec le centre ATS approprié. Un espacement vertical de 2000 ft sera appliqué entre ces aéronefs. Les adresses et fréquences pour contacter le centre ...(nom) devront être publiées sur le site web approprié (s'il y en a) ainsi que dans les NOTAMs.

Le système RVSM sera mis en œuvre dans la FIR ...(nom) conformément aux accords régionaux de navigation aérienne. Comme documentation de base devant permettre de procéder à l'homologation des aéronefs et des exploitants dans le cadre du programme RVSM, l'OACI recommande aux autorités nationales et aux exploitants de se servir des éléments indicatifs intérimaires modifiés 91-RVSM de la FAA, de la notice indicative provisoire(TGL 6) d'information des autorités d'aviation conjointes (JAA) ou des documents équivalents des Etats.

Dans la région AFI, il a été convenu que le rôle de surveillance de la sécurité en même temps que la tâche de supervision de la mise en œuvre RVSM/RNAV/RNP seront confiés à l'Afrique du Sud. L'information la plus récente et la documentation d'homologation RVSM, de même que les amendements y relatifs, peuvent être consultés sur les sites web de la FAA, EUROCONTROL, MECMA, SATMA, OACI/ESAF ainsi que les sites web individuels des Etats.

Pour accéder aux sites de la FAA, d'EUROCONTROL, MECMA , SATMA OACI/ESAF, veuillez composer les adresses respectives suivantes :

[www.faa.gov/ats/ato/rvsm.com](http://www.faa.gov/ats/ato/rvsm.com)

[www.eur-rvsm.com](http://www.eur-rvsm.com)

[www.mecma.com](http://www.mecma.com)

[www.satmasat.com](http://www.satmasat.com)

[www.icao.int/esaf/](http://www.icao.int/esaf/)

**La section Documentation RVSM des sites web de la FAA et d'Eurocontrol contient des renseignements relatifs à l'homologation des aéronefs et des exploitants. Il est demandé aux exploitants d'initier des contacts aussitôt que possible avec les autorités d'Etats en vue de s'assurer qu'ils sont homologués pour l'exploitation RVSM à compter du 19 Janvier 2006.**

De plus amples renseignements sur le processus d'homologation des aéronefs et des exploitants, ainsi que sur les questions de planification et de mise en œuvre du système RVSM peuvent être obtenus de l'Afrique du Sud (ATNS), à qui il incombe la responsabilité de mettre en place l'Agence Régionale de Surveillance pour la région AFI .

## APPENDICE A

### 1. INTRODUCTION

- 1.1 Cette circulaire d'information aéronautique (AIC) présente des renseignements concernant le plan de mettre en œuvre un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) de 1000 ft entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus dans l'espace aérien RVSM de la région AFI, **à compter du 19 Janvier 2006**. Afin de se conformer au calendrier de mise en œuvre, les exploitants et leurs aéronefs sont tenus, **à partir du mois de juillet 2004**, de participer au programme RVSM de suivi des performances de maintien d'altitude et veiller à ce que les aéronefs pour lesquels l'homologation RVSM est requise soient conformes aux spécifications des performances minimales de systèmes avion (MASPS).
- 1.2 Cette AIC a pour vocation de :
- a. fournir brièvement une mise à jour sur la progression de planification de la mise en œuvre ;
  - b. réitérer les conditions d'homologation RVSM requises des aéronefs et des exploitants ;
  - c. spécifier les dates limites pour se conformer aux exigences de la surveillance d'altitude ;
  - d. donner une description des arrangements et procédures relatives à la surveillance d'altitude.

### 2. NIVEAU D'AVANCEMENT DU PROGRAMME RVSM AFI

- 2.1 Le programme RVSM AFI apportera, dès le 19 Janvier 2006, une augmentation significative de la capacité en-route . Le programme a obtenu l'appui des Etats participants (53) et des associations des usagers de l'espace aérien et progresse comme prévu. Le prochain et important événement sera l'instauration du programme de surveillance d'altitude qui débutera **en Juin 2004**. L'empressement des exploitants à participer audit programme est maintenant décisif.
- 2.2 Toujours est-il que l'OACI doit approuver le projet d'amendement des Procédures Complémentaires Régionales (Doc. 7030/4, 1ère Partie, AFI) qui décrit la zone d'application et les prescriptions des aéronefs vis-à-vis du système RVSM AFI. Le texte du paragraphe suivant est un extrait de l'amendement du Doc. 7030 qui donne la description de l'espace aérien RVSM AFI.  
*[extrait du Doc. 7030]*  
**Le RVSM sera applicable dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus dans les régions d'information de vol (FIR) et régions supérieures d'information de vol (UIR) suivantes :**

**Accra, Addis Abéba, Alger, Antananarivo, Asmara, Beira, Brazzaville, Le Caire, Canaries, Cape Town, Casablanca, Dakar, Dar es Salaam, Entebbe, Gaborone, Harare, Johannesburg, Kano, Khartoum, Kinshasa, Lilongwe, Luanda, Lusaka, Maurice, Mogadishu, Nairobi, N'djamena, Niamey, Roberts, Sal Oceanic, Seychelles, Tripoli, Tunis, Windhoek.**

### **3. Besoins des usagers de l'espace aérien**

- 3.1 Les autorités aéronautiques nationales ont déjà été informées des conditions d'octroi de l'homologation, ainsi que de la surveillance et des échéances RVSM. Ceci s'est fait par correspondance (lettres aux Etats), en convoquant des réunions et séminaires sur le plan régional (par exemple le séminaire RVSM qui s'est déroulé du 19 au 21 Avril 2004 ainsi que la troisième réunion de l'Equipe de Travail RVSM, tenue du 22 au 23 Avril 2004), en procédant aux consultations sur place et en établissant des contacts directs avec le Bureau de Programmes RVSM AFI (ARPO). D'autres renseignements utiles ont également été distribués sur le site web [www.icao.int/esaf](http://www.icao.int/esaf) du RVSM AFI. La présente circulaire réitère les conditions exigées pour l'octroi de l'homologation RVSM et fait référence aux conditions générales spécifiées dans la proposition d'amendement du Doc. 7030.
- 3.2 A la lumière des Procédures Complémentaires Régionales (Doc. 7030 AFI, 1<sup>ère</sup> Partie), les conditions d'homologation ci-après sont en vigueur :

*[extrait du Doc. 7030]*

**Exception faite pour les aéronefs d'Etat, les exploitants qui ont l'intention d'effectuer des vols à l'intérieur du volume d'espace RVSM détaillé dans le paragraphe 2.2 ci-dessus adresseront une demande d'homologation RVSM à l'autorité compétente de l'Etat où l'exploitant est basé, ou de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé. Pour obtenir cette homologation, les exploitants apporteront la preuve audit Etat :**

- a) **que les aéronefs pour lesquels l'homologation RVSM est sollicitée ont la capacité de performance de navigation verticale requise pour l'exploitation RVSM, puisque étant conformes aux critères RVSM de la spécification de performances minimales de système avion des circuits de bord (MASPS) ;**
- b) **qu'ils ont établi des procédures relatives aux pratiques et aux programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparations) ;**
- c) **qu'ils ont institué des procédures à l'intention des équipages de conduite qui doivent voler dans l'espace aérien RVSM AFI spécifié au paragraphe 2.2 de ce document.**

*Note : Une homologation RVSM ne se limite pas à une région spécifique. Au contraire, sa validité s'applique à l'échelle mondiale étant entendu que toute procédure opérationnelle pour une région bien déterminée, en l'occurrence la région AFI, devrait être énoncée dans le Manuel d'Exploitation ou tout autre document destiné à l'orientation professionnelle des pilotes.*

- 3.3 Des éléments indicatifs détaillés en matière de navigabilité, maintien de la navigabilité, ainsi que des procédures et pratiques opérationnelles applicables à l'espace aérien RVSM AFI figurent dans la notice provisoire d'information (TGL ) N0. 6 des autorités conjointes de l'aviation (JAA). Etant donné que les critères techniques RVSM applicables aux aéronefs sont valables sur le plan mondial, aussi est-il vrai que les lignes directrices qui ont été développées dans d'autres régions pour l'exploitation RVSM, par exemple le Document 91-RVSM de la FAA, peuvent être consultées en toute aisance.
- 3.4 Les exploitants d'aéronefs qui ont l'intention d'opérer dans l'espace RVSM AFI doivent remplir les conditions d'hologation susmentionnées à la date du **31 Août 2004**, aux fins de permettre l'évaluation opérationnelle de la sécurité et de la praticabilité nécessaires à la prise de décision, en **Septembre 2004**, concernant la poursuite du système RVSM. Les aéronefs qui planifient de voler dans l'espace aérien RVSM AFI devront participer dans le programme de surveillance des performances d'altitude. Le programme de surveillance débutera en **Juin 2004** et, pour satisfaire aux conditions requises en matière de surveillance, les critères mentionnés en 3.2, a ) et b) ci-dessus doivent être respectés. Compte tenu des échéances du programme de surveillance, il est essentiel que les aéronefs soient préparés à la surveillance pour **fin Mai 2004**.

#### **d) Surveillance d'altitude**

##### **4.1 Prescriptions pour participer dans le programme de surveillance d'altitude**

4.1.1 La nécessité de la surveillance découle des toute premières études de faisabilité RVSM et des éclaircissements qui s'y rapportent et qui ont été développés par le Groupe RGCSP de l'OACI. Ladite nécessité est également soulignée dans le Manuel de l'OACI sur la mise en œuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 m (1000 ft) entre les niveaux de vol FL 290 et FL 410 inclus (Doc. 9574). Ainsi qu'indiqué dans ce document, dans le souci de promouvoir l'initiative des précautions exigées par la sécurité, le système de surveillance a été conçu pour:

- (i) donner confiance que les objectifs de sécurité seront atteints lorsque le RVSM sera mis en œuvre ;
- (ii) fournir des indications sur l'efficacité des MASPS RVSM et des modifications du système altimétrique ;
- (iii) fournir des preuves supplémentaires de la stabilité de l'ASE. La stabilité ASE est un domaine autour duquel le système de surveillance a été bâti.

Pour que tous ces objectifs soient atteints, il est impératif de disposer d'une variété de données et qu'une gamme complète de celles-ci soit recueillie sur les cellules d'avions et auprès des exploitants d'aéronefs opérant dans la région AFI.

- 4.1.2 Dans l'amendement proposé pour le DOC. 7030, les exigences de surveillance sont libellées comme suit :

**La surveillance des opérations en vol dans l'espace aérien RVSM AFI sera menée de manière à analyser la capacité continue des aéronefs à se conformer aux conditions de performance de maintien d'altitude.**

*Note :*

*La surveillance sera exécutée conformément aux indications publiées par l'OACI en la matière. Sur demande, les exploitants seront invités à concourir au programme de surveillance.*

- 4.1.3 Dans le cadre du RVSM AFI, l'Afrique du Sud remplira les tâches inhérentes à l'Agence Régionale de Surveillance (ARMA). Les données relatives à la certification et à la surveillance RVSM devront être soigneusement coordonnées avec l'Agence Centrale de Surveillance de la région NAT (NAT CMA), l'Organization de certifications, enregistrements et surveillance de la région Asie/Pacifique (APARMO), Eurocontrol et l'Agence de surveillance de la région Moyen-Orient (MIDRMA).

- 4.1.4 Les données sur la surveillance de la hauteur permettront la création des critères qui serviront juste avant la mise en œuvre d'un système de sécurité RVSM AFI. Ledit système de sécurité constituera l'élément essentiel de la prise de décision sur l'autorisation de démarrage RVSM en Septembre 2004. Les arrangements pris en vue de cette décision détermineront les échéances de conformité aux exigences de la sécurité et de l'homologation des aéronefs.

## 4.2 Prescriptions Applicables à la Surveillance et ses Echéances

- 4.2.1 La mise en œuvre préalable de la surveillance se fera à l'intérieur de l'espace aérien où s'applique le minimum de séparation verticale de 2000 ft. Cependant, la mise en œuvre préalable du système de sécurité exige des données sur les performances de maintien d'altitude et, normalement, ces données constituent une représentation type des aéronefs certifiés RVSM. Par voie de conséquence, les aéronefs ne pourront faire l'objet d'une surveillance qu'après avoir été préparés conformément aux directives MASPS pour l'homologation RVSM et que leur maintenance se fera en se conformant aux critères MASPS (c'est-à-dire en respectant les conditions a) et b) du Doc. 7030/4, AFI, 1<sup>ère</sup> Partie, qui sont reproduites dans le paragraphe 3.2 ci dessus) .

*Note : Les aéronefs qui ont bénéficié du service RVSM de surveillance avec succès dans les régions Atlantique Nord (NAT), Europe (EUR), Moyen Orient (MID) et Pacifique (PAC) ne requièrent pas de surveillance supplémentaire et ceci sera tenu en considération lorsqu'il sera question de déterminer les conditions RVSM de surveillance, spécifiques pour la région AFI.*

4.2.2 Compte tenu de la référence ci-dessus, les échéances de la surveillance et de la certification des aéronefs sont régies par les activités imposées par la préparation de la mise en œuvre préalable du RVSM en tant que base de la prise de décision sur le démarrage du système en Septembre 2004. Le système de sécurité exige, entre autres choses, des données sur les performances de tenue d'altitude qui reflètent les opérations effectuées par les aéronefs homologués RVSM. En conséquence, le nombre d'aéronefs surveillés représente la flotte d'aéronefs qui opèreront dans l'espace aérien RVSM AFI.

4.2.3 **Dès le 1 Juin 2004**, les installations de surveillance seront en mesure de fonctionner et le programme RVSM AFI deviendra effectif officiellement. Le programme RVSM ainsi approuvé veut que les exploitants qui prévoient de mener des opérations dans l'espace aérien RVSM AFI soient en possession d'une homologation RVSM au **31 Décembre 2004** en raison des considérations suivantes :

- a. les données résultant de la surveillance doivent être disponibles peu après le mois de Décembre 2004 pour pouvoir servir dans le domaine du système de la sécurité ;
- b. l'intervalle de temps entre le moment où un aéronef obtient le statut d'éligibilité en matière de surveillance et le moment à partir duquel la surveillance se fait effectivement ;
- c. la capacité des installations de surveillance est de nature à accepter les données requises au cours de la période tout entière de surveillance de la mise en œuvre préalable et ne pourra pas faire face à une large population d'aéronefs qui auront besoin d'être surveillés durant les derniers mois qui précèdent le mois de Décembre 2004. Il est essentiel que les aéronefs dont on prévoit l'utilisation dans l'espace aérien RVSM AFI soient apprêtés pour la surveillance à la date butoir du **1 Juillet 2004**. Les aéronefs seront dits aptes à la surveillance lorsqu'ils remplissent les conditions MASPS (performances de tenue d'altitude complétées par des programmes/pratiques de maintenance).

### 4.3 Système de surveillance

4.3.1 Le système de surveillance RVSM AFI comporte des dispositifs portables de surveillance GPS (**GMU**) qui sont destinés à la collecte des données nécessaires. Une description brève du système est donnée ci-dessous :

**4.3.2** Le GMU (unité de contrôle d'altitude du GPS) est un dispositif portatif d'enregistrement qui utilise des antennes fixées sur les baies arrière de l'aéronef. Le système est capable de recevoir et d'enregistrer les signaux GPS qui, ajoutés aux corrections différentielles effectuées par une station au sol, permettent de calculer, avec précision, la position d'un aéronef en trois dimensions. Le GMU est fabriqué de manière à satisfaire aux standards de l'équipement des aéronefs et sera accompagné de documents appropriés, faciles à transporter et à consulter.

#### **4.4 Aménagement des activités de surveillance**

**4.4.1** Ainsi que cela a été indiqué auparavant, les fonctions de l'agence AFI de surveillance (ARMA) seront confiées à l'Afrique du Sud. Les renseignements qui seront obtenus par le truchement du programme de surveillance et se rapportant au statut d'homologation des aéronefs ainsi qu'aux performances de maintien de l'altitude mesurée seront combinés avec les données analogues émanant d'autres agences de surveillance, telles que l'agence CMA de la région Atlantique Nord, Eurocontrol, l'agence APARMO de la région Asie/Pacifique et l'agence MECMA de la région Moyen Orient, ceci afin de permettre de faire usage total des données disponibles. Les tâches de l'agence de surveillance AFI sont assumées par l'ATNS et les opérateurs des GMU.

**4.4.2** Pour les exploitants d'aéronefs, le point de contact principal dans le cadre du programme de surveillance dans la région AFI sera l'agence régionale AFI de surveillance ou ARMA. Dans le cadre du programme RVSM en région AFI, ARMA apportera son appui aux exploitants (ainsi qu'aux autorités compétentes pour octroyer le certificat d'homologation) pour toute question relative à la certification et à la surveillance RVSM. En matière de surveillance, l'agence ARMA aura besoin des renseignements sur les aéronefs qui ont l'intention d'opérer dans l'espace RVSM AFI et qui, par conséquent, sont appelés à participer dans le programme de surveillance. A cet égard, l'agence ARMA devra établir des contacts avec les autorités nationales chargées d'octroyer les certificats d'homologation. L'agence ARMA est basée à l'aéroport de Johannesburg (voir paragraphe 5 pour plus de détails).

**4.4.3** L'agence ARMA veillera au fonctionnement continu des systèmes de surveillance et assurera la gestion des données sur les performances de maintien d'altitude mesurée. Afin de permettre à l'agence AFI de surveillance d'accomplir les activités de suivi nécessaires, l'ARMA devra être tenue informée de tout écart d'altitude qui s'inscrit en dehors des spécifications de la MASPS RVSM. L'agence s'assurera également de la disponibilité des données relatives à l'évaluation du niveau de sécurité requis.

4.4.4 Des unités portatifs de contrôle d'altitude du GPS (ou GMU) sont exploités par un opérateur GMU engagé par l'ATNS. A la suite des accords initialement conclus entre l'agence ARMA et les exploitants des aéronefs à l'égard des cellules d'avion qui requièrent d'être contrôlés par le GMU, les exploitants seront appelés, sur invitation de l'opérateur GMU, à exprimer leur accord avec les arrangements établis en matière de surveillance des vols. Sur base de ces accords, l'opérateur du GMU traitera avec le GMU installé et fonctionnant à bord de l'aéronef.

## **4.5 Procédures de surveillance**

4.5.1 Cette section illustre les différentes étapes qui s'avèrent nécessaires à l'accomplissement des obligations de surveillance RVSM dans la région AFI. Des procédures ont été élaborées de manière à ce que la surveillance puisse apparaître aussi transparente que possible pour les exploitants.

4.5.2 Les exploitants devront fournir à l'autorité compétente de l'Etat les renseignements portant sur le type, la série, les marques d'immatriculation, le numero de serie du constructeur, ainsi que les adresses et code SSR Mode S (format hexadécimal) du transpondeur de tous les aéronefs qu'ils ont l'intention d'utiliser dans l'espace aérien RVSM AFI.

4.5.3 Les exploitants inspecteront et/ou modifieront leurs aéronefs conformément aux conditions d'homologation RVSM appropriées; ils devront également établir des procédures régissant les programmes et pratiques de maintien de la navigabilité (entretien et réparations) comme, par exemple, celles spécifiées dans la TGL 6 des autorités aéronautiques conjointes (JAA), tout-ceci étant rendu nécessaire par le souci de préparer les aéronefs à la surveillance.

4.5.4 Les exploitants soumettront à l'autorité nationale compétente toute la documentation nécessaire relative aux aéronefs inspectés ou modifiés conformément aux documents de certification RVSM.

4.5.5 Les exploitants informeront l'agence ARMA, au moyen du formulaire (copie en annexe) our par des moyens électroniques, de tous les aéronefs modifiés conformément aux prescriptions de navigabilité appropriées et pour lesquels des procédures ont été promulguées en ce qui concerne les aspects pratiques de maintien de la navigabilité (entretien et réparations), c.à.d lorsque les aéronefs répondent favorablement aux conditions de surveillance.

*Note 1 : Considérant les échéances établies pour le programme de surveillance, il est absolument nécessaires que les exploitants tiennent l'agence ARMA (en utilisant le formulaire) informée aussi vite quie possible après qu'un aéronef aura rempli les conditions de surveillance.*

*Note 2 : Si, dans le cas d'une cellule d'avion donnée, l'agence ARMA apprend par le truchement d'un questionnaire ou tout autre document, que cette cellule satisfait déjà aux conditions requises pour faire l'objet d'une surveillance (ce qui veut dire que les dispositions a) et b) du paragraphe 3.2 ci-dessus et tirés du Doc.7030/4, 1<sup>ère</sup> Partie ont été respectées), aucun formulaire ne sera soumis pour cette cellule d'avion.*

- 4.5.6 L'agence ARMA devra s'enquérir auprès de l'exploitant de l'état de l'accord initial reçu en vue de bénéficier des services de surveillance GMU en vol. Sur base de cet accord, des arrangements seront pris pour permettre à l'opérateur GMU d'installer et de faire fonctionner le système sur un vol sélectionné dans l'espace aérien AFI. L'opérateur GMU entrera en contact avec l'exploitant et lui demandera, de la part de l'agence, de se prononcer en faveur des termes de l'accord concernant la surveillance GMU de ce vol. L'opérateur GMU assumera la responsabilité d'installer le GMU dans le poste de pilotage. S'agissant de savoir si oui ou non l'opérateur GMU séjournera à l'intérieur même du GMU durant les activités de prise de mesures, cela dépendra de l'accord conclu avec l'exploitant de l'aéronef considéré.
- 4.5.7 Au cas où des performances aberrantes ou anormales de maintien d'altitude étaient enregistrées, ce qui exigerait de procéder à un suivi, l'Agence ARMA s'adressera à l'exploitant en lui demandant de s'occuper de la question.
- 4.5.8 Il est important que l'Agence puisse disposer d'un point focal de contact chargé de recevoir des plaintes susceptibles de surgir au cours du processus de surveillance d'altitude. Dans leur première réponse à l'USC, il convient que les exploitants y adjoignent une copie remplie du **Formulaire ARMA 2**. Sauf en cas de modification de détails figurant sur le formulaire, autrement il n'y a aucune autre exigence en la matière.

## 5. **Homologation RVSM**

- 5.1 Le fait de se conformer aux conditions préalablement acquises de surveillance, c.à.d en fournissant la preuve qu'un aéronef satisfait aux exigences appropriées de certification RVSM et en instituant des procédures portant sur des pratiques et des programmes de maintien de la navigabilité (maintenance et réparations) ne suffit pas pour l'acquisition d'une homologation RVSM.
- 5.2 Pour obtenir l'homologation RVSM, les exploitants devront donner à l'autorité compétente de l'Etat la preuve que les trois conditions spécifiées dans le Doc.7030 ont été remplies à savoir : les prescriptions qui permettent à l'aéronef de satisfaire aux conditions de surveillance. Ils doivent en outre prouver que les procédures d'exploitation applicables dans l'espace RVSM AFI ont été instituées à l'intention des équipages de conduite.

- 5.3 Une fois que l'autorité nationale a obtenu la satisfaction que toutes les étapes (voir Doc.7030) ont été franchies, le certificat d'homologation spécifiant les cellules d'avion concernées sera délivré. Ceci devra être enregistré dans la base de données de l'Etat sur l'homologation RVSM et l'information sera partagée avec les agences appropriées de surveillance et de vérification en commerçant par l'agence RVSM AFI (ARMA).
- 5.4 Les exploitants et les aéronefs ayant obtenu des certificats d'homologation RVSM dans une région autre que la région AFI seront automatiquement homologués pour les opérations RVSM dans la région AFI, étant entendu que les Etats d'immatriculation ou de ces exploitants se sont assurés du fait que les exploitants en question ont adapté leurs manuels d'exploitation et leurs programmes de formation aux opérations en vigueur dans l'espace aérien RVSM AFI.
- 5.5 Ainsi que cela a déjà été précisé dans le paragraphe 4.2.3 ci-dessus, l'homologation de la navigabilité RVSM devrait être obtenue en date du **31 Décembre 2004**.

## **6. Renseignements Complémentaires**

- 6.1 Des renseignements sur le programme RVSM peuvent être obtenus sur l'internet en accédant au site web [www.icao.int/esaf](http://www.icao.int/esaf) du RVSM AFI. L'on y trouvera tous les aéronefs qui auront été surveillés avec succès.
- 6.2 Au sujet de l'échange d'information sur le statut d'homologation RVSM des aéronefs ou sur les aspects d'homologation et de surveillance RVSM en région AFI, il y a lieu de contacter :

ARMA AFI, ATNS,  
Private Bag X15 - Kempton Park, 1620  
Afrique du Sud  
Tél : (27) (11) 961-0303 Fax : (27) (11) 392-3946  
Email : [afirma@atns.co.za](mailto:afirma@atns.co.za)

- 6.3 Pour tout renseignement d'ordre institutionnel, de planification ou de mise en œuvre du RVSM en région AFI, l'adresse à contacter est donnée ci-après :

Bureau du Programme RVSM AFI  
Bureau Régional de l'OACI en Afrique Orientale et Australe  
Office des Nations Unies, Gigiri  
Limuru Road, Nairobi, Kenya  
Tel :254-20-622378/622395/622396/622399  
Fax :254-20-621092/623028  
E-mail :[icao@icao.unon.org](mailto:icao@icao.unon.org)

***FORMULAIRES A L'USAGE D'ARMA POUR L'OBTENTION, DE L'AUTORITE NATIONALE COMPETENTE, DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'HOMOLOGATION RVSM***

**NOTES PERMETTANT DE REMPLIR LES FORMULAIRES ARMA F1, F2 ET F3**

1. Prière de lire les présentes notes avant de vouloir remplir les formulaires ARMA F1, F2 et F3.
2. Il est important que l'ARMA puisse disposer de renseignements précis sur le point focal qu'il faut contacter pour n'importe quelle question qui pourrait surgir à la suite des activités en cours sur la surveillance d'altitude. Les personnes destinataires de ce document sont par conséquent invitées à inclure dans leur première réponse à l'ARMA le formulaire F1 dûment rempli. Par la suite, il n'y aura pas d'autres exigences, à moins qu'il n'y ait eu un changement quelconque portant sur l'information demandée dans le formulaire.
3. Si l'on ne parvient pas à transmettre à l'ARMA l'information demandée dans le formulaire F2 via l'internet, par transfert électronique direct, ou par des éléments placés sur une disquette de 3.5 pouces, la copie imprimée du formulaire F2 devra être complétée pour chaque aéronef qui a reçu une homologation RVSM. Les numéros (1) à (8) ci-dessous font référence aux inscriptions qui apparaissent en tête des rubriques du formulaire F2 vierge.
  - (1) Placez la lettre unique distincte que l'OACI utilise comme première lettre de l'indicateur d'emplacement qui figure dans le Doc. 7910. S'il se fait qu'un Etat est identifié par plus d'un indicateur, vous utiliserez seulement la lettre qui vient en premier lieu.
  - (2) Inscrivez les trois lettres OACI formant l'indicatif de l'exploitant, tel qu'il figure dans le Doc. 8585. Pour l'aviation générale internationale, insérez les lettres « IGA ». Pour les aéronefs militaires, choisissez « MIL ». S'il s'agit d'un exploitant d'aéronef qui n'a pas d'indicatif, vous marquerez « X » dans la rubrique (2) du formulaire et vous inscrirez le nom de l'exploitant/propriétaire dans la ranée « observations ».
  - (3) Inscrivez l'indicatif OACI du type de l'aéronef tel qu'il figure dans le Doc. 8643, par exemple : pour Airbus A320-211, écrivez A320 et, pour Boeing 747-438, écrivez B744.
  - (4) Entrez ici la version du type de l'aéronef ou le nom usuel du constructeur ; par exemple pour Airbus A320-211, écrivez 211 et, pour ce qui est du Boeing B747-438, écrivez 400 ou 438.

- (5) Insérez ici le code SSR Mode S de l'aéronef tiré du répertoire/plan d'allotissement OACI.
- (6) Insérez oui ou non.
- (7) Exemple : la date du 26 Octobre 1998 devra être enregistrée comme suit :  
*10/26/98.*
- (8) Il y a lieu d'utiliser des feuilles de papier (pages) supplémentaire si l'espace disponible s'avère insuffisant.
4. Les numéros ci-dessus renvoient aux rubriques qui portent les numéros correspondants sur le formulaire ARMA F3 – « Suspension du certificat d'homologation pour les opérations RVSM ARMA ». **Le formulaire ARMA F3 doit être rempli et envoyé à l'ARMA directement quand l'Etat d'immatriculation a des raisons de retirer l'homologation d'un exploitant/aéronef pour les opérations RVSM AFI.**

**AGENCE REGIONALE DE SURVEILLANCE AFI (ARMA)**

**(FORMULAIRE F1)**

**COORDONNEES / MODIFICATION DES COORDONNEES DU POINT DE CONTACT EN CE QUI CONCERNE LES HOMOLOGATIONS RVSM**

*Le present formulaire doit être rempli, puis retourné à l'adresse ci-dessous à l'occasion de la première réponse à l'ARMA ou lorsqu'il y a changement d'un détail quelconque sur les éléments du formulaire (**écrire en lettres majuscules**)*

Etat d'immatriculation :

Etat d'immatriculation (2 lettres utilisées par l'OACI):

Insérer les deux premières lettres formant l'indicateur d'emplacement identifiant l'Etat telles qu'elles figurent dans le Doc. 7910 de l'OACI. Au cas où il y aurait plus d'un indicateur pour un seul et même Etat, c'est celui qui vient en premier lieu sur la liste qui devrait être utilisée.

Adresse:

PERSONNE A CONTACTER:

Nom complet :

Titre:

Prénom:

Initiales:

Poste/Fonctio

Telephone #:

Fax #:

E-mail:

Réponse initiale/Changement de détails (*Biffer les mentions inutiles*)

Veuillez retourner le formulaire rempli à l'adresse suivante:

M. Kevin Ewels, Private Bag X15, Kempton Park, 1620.

Telephone: 27-11-9610273 or 928-6433

Fax: 27-11-392 3946 or 928-6420

E-Mail: [afirma@atns.co.za](mailto:afirma@atns.co.za)

AGENCE REGIONALE DE SURVEILLANCE AFI (ARMA)

(FORMULAIRE F2)

**CERTIFICAT D'HOMOLOGATION POUR OPERATIONS EN ESPACE AERIEN RVSM AFI**

1. Lorsqu'un Etat d'immatriculation approuve ou modifie l'homologation d'un exploitant/aéronef pour les exploitations RVSM, les détails de cette approbation doivent être enregistrés et transmis à la RMA concernée sans délai.
2. Avant de fournir l'information ci-dessous telle qu'elle est demandée, il convient de se référer aux notes d'accompagnement (**prière d'écrire en lettres majuscules**)

Etat d'immatriculation (1):

--	--

Nom de l'exploitant (2):

--	--	--

Etat de l'exploitant (1):

--	--

Type d'aéronef (3):

--	--	--	--

Série d'aéronef (4):

--	--	--	--	--	--

Numéro de série du constructeur :

--	--	--	--	--

Marques d'immatriculation:

--	--	--	--	--	--

Code SSR Mode S attribué :

--	--	--	--	--	--

Homologation de navigabilité:

--	--	--

Délivrée le:

--	--	--	--	--	--

Homologation RVSM:

Délivrée le:

--	--	--

Date d'expiration (selon le cas):

--	--	--	--	--	--

Méthode d'acquiescement (Bulletin de Service, STC, etc):

Observations:

Ce formulaire, dûment rempli, sera retourné à l'adresse suivante :

M. Kevin Ewels, Private Bag X15, Kempton Park, 1620.

Telephone: 27-11-9610273 or 928-6433

Fax: 27-11-392 3946 or 928-6420

E-Mail: [afirma@atns.co.za](mailto:afirma@atns.co.za)

**AGENCE REGIONALE DE SURVEILLANCE AFI (ARMA)**

**( FORMULAIRE F3)**

**RETRAIT DE L'HOMOLOGATION POUR LES OPERATIONS RVSM**

1. Lorsqu'un Etat d'immatriculation a des raisons de retirer une homologation d'un exploitant/aéronef pour les opérations dans l'espace aérien RVSM, les détails demandés ci-dessous doivent être transmis à l'ARMA par la méthode qui convient le mieux.
2. *Avant de fournir l'information demandée ci-après, il convient de se referer aux notes d'accompagnement ci-dessous (ECRIRE EN LETTRES MAJUSCULES).*

Etat d'immatriculation:

--	--

Nom de l'exploitant:

--	--	--

Etat de l'exploitant:

--	--

Type d'aéronef:

--	--	--	--

Numéro de série de l'aéronef:

--	--	--	--	--	--

Numéro de série du constructeur:

--	--	--	--	--

Marques d'immatriculation:

--	--	--	--	--	--

Code SSR Mode S attribué à l'aéronef:

--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--

Date de retrait de l'homologation RVSM:

Motif de retrait de l'homologation RVSM:

Observations:

Veuillez retourner, dûment rempli, le formulaire à l'adresse suivante.

M. Kevin Ewels, Private Bag X15, Kempton Park, 1620.

Telephone: 27-11-9610273 or 928-6433

Fax: 27-11-392 3946 or 928-6420

E-Mail: [afirma@atns.co.za](mailto:afirma@atns.co.za)

**- FIN -**