

LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

PARTIE 21

EST ENTÉRINÉ LE 20 DÉCEMBRE 2024

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.

DATE D'APPLICABILITÉ 01/01/2025




Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 21 — SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

VERSION 2024



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION

TABLE DES MATIERES

Glossaire	12
21.1 Définitions.....	13
21.2 Généralités	21
21.2.1 Désignation des responsabilités	21
21.2.2 Objet des services de la circulation aérienne	22
21.2.3 Subdivision des services de la circulation aérienne.....	22
21.2.4 Détermination de la nécessité des services de la circulation aérienne.....	22
21.2.5 Désignation des portions d'espace aérien et des aérodromes contrôlés où les services de la circulation aérienne sont assurés.....	22
21.2.5.1 Régions d'information de vol.....	22
21.2.5.2 Régions de contrôle et zones de contrôle	23
21.2.5.3 Aérodromes contrôlés	23
21.2.6 Classification des espaces aériens.....	23
21.2.7 Vols en navigation fondée sur les performances (PBN)	23
21.2.8 Communication basée sur la performance (PBC)	24
21.2.9 Surveillance basée sur la performance (PBS).....	24
21.2.10 Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne	24
21.2.11 Spécifications relatives aux régions d'information de vol, aux régions de contrôle et aux zones de contrôle	24
21.2.11.1 Régions d'information de vol.....	24
21.2.11.2 Régions de contrôle	25
21.2.11.3 Régions d'information de vol ou régions de contrôle dans l'espace aérien supérieur.....	25
21.2.11.4 Zones de contrôle	25
21.2.12 Identification des organismes assurant les services de la circulation aérienne et des espaces aériens desservis par ceux-ci	26
21.2.13 Création et identification des routes ATS.....	26
21.2.14 Établissement des points de transition	26
21.2.15 Établissement et identification des points significatifs	26
21.2.16 Établissement et identification de parcours normalisés pour les aéronefs circulant à la surface.....	27
21.2.17 Coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne.....	27
21.2.18 Coordination entre les autorités militaires ou de police et les services de la circulation aérienne	27
21.2.19 Coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol	28
21.2.20 Données aéronautiques.....	28
21.2.21 Coordination entre l'administration météorologique et l'autorité compétente des services de la circulation aérienne	29



21.2.22	Coordination entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités des services de la circulation aérienne	29
21.2.23	Altitudes minimales de vol	30
21.2.24	Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence	30
21.2.25	Situations fortuites en vol	30
21.2.25.1	Aéronef égaré ou non identifié	30
21.2.25.2	Interception d'aéronefs civils	31
21.2.26	Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne	32
21.2.27	Établissement de spécifications d'emport et d'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude-pression 32	
21.2.28	Gestion de la fatigue	32
21.2.29	Gestion de la sécurité	32
21.2.30	Systèmes de référence communs	33
21.2.30.1	Système de référence horizontal	33
21.2.30.2	Système de référence vertical	33
21.2.30.3	Système de référence temporel	33
21.2.31	Compétences linguistiques	33
21.2.32	Mesures d'exception	33
21.2.33	Identification et délimitation des zones interdites, réglementées et dangereuses	33
21.2.34	Service de conception de procédures de vol aux instruments	34
21.3	Service du contrôle de la circulation aérienne	34
21.3.1	Bénéficiaires	34
21.3.2	Mise en œuvre du service du contrôle de la circulation aérienne	34
21.3.3	Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne	34
21.3.4	Minimums de séparation	36
21.3.5	Responsabilité du contrôle	36
21.3.5.1	Responsabilité du contrôle d'un vol donné	36
21.3.5.2	Responsabilité du contrôle dans un bloc d'espace aérien	36
21.3.6	Transfert de contrôle	36
21.3.6.1	Lieu et moment du transfert	36
21.3.6.2	Coordination du transfert	37
21.3.7	Autorisations du contrôle de la circulation aérienne	38
21.3.7.1	Teneur des autorisations	38
21.3.7.2	Collationnement des autorisations et des informations intéressant la sécurité	38
21.3.7.3	Coordination des autorisations	39
21.3.7.4	Gestion des courants de trafic aérien	40

21.3.8	Contrôle de la circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes	40
21.3.9	Prestations radar et ADS-B	41
21.3.10	Emploi du radar de surface (SMR)	41
21.4	Service d'information de vol	41
21.4.1	Mise en œuvre	41
21.4.2	Portée du service d'information de vol	41
21.4.3	Diffusions du service d'information de vol pour l'exploitation	42
21.4.3.1	Mise en œuvre	42
21.4.3.2	Diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix) 43	43
21.4.3.3	Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS)	43
21.4.3.4	Service automatique d'information de région terminale (voix et/ou par liaison de données)	43
21.4.3.5	ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée et au départ	44
21.4.3.6	ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée	45
21.4.3.7	ATIS destiné aux aéronefs au départ	45
21.4.4	Diffusions VOLMET et service D-VOLMET	46
21.5	Service d'alerte	46
21.5.1	Mise en œuvre	46
21.5.2	Alerte des centres de coordination de sauvetage	47
21.5.3	Utilisation des installations de télécommunications	48
21.5.4	Repérage sur carte de la position de l'aéronef en difficulté	48
21.5.5	Notification à l'exploitant	48
21.5.6	Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence	48
21.6	Moyens de télécommunications nécessaires aux services de la circulation aérienne	49
21.6.1	Service mobile aéronautique (communications air-sol)	49
21.6.1.1	Généralités	49
21.6.1.2	Service d'information de vol	49
21.6.1.3	Contrôle régional	49
21.6.1.4	Contrôle d'approche	49
21.6.1.5	Contrôle d'aérodrome	50
21.6.2	Service fixe aéronautique (communications sol-sol)	50
21.6.2.1	Généralités	50
21.6.2.2	Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol	50
21.6.2.3	Communications entre régions d'information de vol	52
21.6.2.4	Procédures pour les communications vocales directes	53
21.6.3	Service de contrôle de la circulation à la surface	53

21.6.3.1	Communications pour le contrôle de la circulation des véhicules autres que les aéronefs sur les aires de manœuvre aux aérodromes contrôlés	53
21.6.4	Service de radionavigation aéronautique.....	53
21.6.4.1	Enregistrement automatique des données de surveillance	53
21.7	Renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne.....	53
21.7.1	Renseignements météorologiques	53
21.7.1.1	Généralités	53
21.7.1.2	Centres d'information de vol et centres de contrôle régional	54
21.7.1.3	Organismes assurant le contrôle d'approche	54
21.7.1.4	Tours de contrôle d'aérodrome	55
21.7.1.5	Stations de télécommunications.....	55
21.7.2	Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés	55
21.7.3	Renseignements sur l'état de fonctionnement des services de navigation.....	55
21.7.4	Renseignements sur les ballons libres non habités	56
21.7.5	Renseignements sur les activités volcaniques	56
21.7.6	Renseignements sur les « nuages » de matières radioactives et de produits chimiques toxiques.....	56
21.8	Appendice 1 : Principes régissant l'identification des spécifications de navigation et l'identification des routes ATS à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée	57
21.8.1	Indicatifs des routes ATS et des spécifications de navigation	57
21.8.2	Composition de l'indicatif	57
21.8.3	Attribution des indicatifs de base	58
21.8.4	Emploi des indicatifs dans les communications.....	58
21.9	Appendice 2 - Principes régissant l'établissement et l'identification des points significatifs	59
21.9.1	Établissement des points significatifs	59
21.9.2	Indicatifs des points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation.....	59
21.9.2.1	Noms en langage clair pour les points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation	59
21.9.2.2	Composition des indicatifs codés de points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation	59
21.9.3	Indicatifs des points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation.....	60
21.9.4	Emploi des indicatifs dans les communications.....	60
21.9.5	Points significatifs utilisés comme points de compte rendu	60
21.10	Appendice 3 - Principes régissant l'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes.....	62
21.10.1	Indicatifs des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et procédures correspondantes.....	62
21.10.1.1	Le système d'indicatifs :	62

21.10.2	Composition des indicatifs	62
21.10.2.1	Indicatif en langage clair	62
21.10.2.2	Indicatif codé	62
21.10.3	Attribution des indicatifs	63
21.10.4	Attribution des indicateurs de validité	63
21.10.5	Exemples d'indicatifs en langage clair et d'indicatifs codés	63
21.10.6	Composition des indicatifs pour les procédures d'approche MLS/RNAV	64
21.10.6.1	Indicatif en langage clair	64
21.10.6.2	Indicatif codé	64
21.10.6.3	Attribution des indicatifs	64
21.10.6.4	Exemple d'indicatif en langage clair et d'indicatif codé	64
21.10.7	Emploi des indicatifs dans les communications	65
21.10.8	Visualisation des itinéraires et des procédures pour le contrôle de la circulation aérienne	65
21.11	Appendice 4 - Classes d'espace aérien ATS – Services assurés et prescriptions de vol	66
21.12	Appendice 5 – Règlements prescriptifs en matière de gestion de la fatigue	67
21.13	Appendice 6 – Spécifications relatives au système de gestion des risques de fatigue (FRMS)	67
21.13.1	Politique et documentation relatives au FRMS	67
21.13.1.1	Politique relative au FRMS	67
21.13.1.2	Documentation relative au FRMS	68
21.13.2	Processus de gestion des risques de fatigue	68
21.13.2.1	Détection des dangers liés à la fatigue	68
21.13.2.2	Évaluation des risques liés à la fatigue	69
21.13.2.3	Atténuation des risques	69
21.13.3	Processus d'assurance de la sécurité dans le cadre du FRMS	69
21.13.4	Processus de promotion du FRMS	69
21.14	Appendice 7 – Responsabilité des Etats relative à la fourniture d'un service de conception de procédures de vol aux instruments	71
21.15	SUPPLÉMENT A.	71
21.15.1	Introduction	71
21.15.2	Détermination des performances du système VOR	71
21.15.3	Détermination de l'espace aérien protégé le long des routes définies par VOR	72
21.15.4	Espacement des routes parallèles définies par VOR	76
21.15.5	Espacement des routes adjacentes non parallèles définies par VOR	78
21.15.6	Points de transition pour les VOR	78
21.15.7	Calcul du rayon de virage	79
21.16	SUPPLÉMENT B.	80

21.16.1	Introduction et domaine d'application des diffusions	80
21.16.2	Détails relatifs aux diffusions	80
21.16.3	Procédures d'exploitation correspondantes.....	82
21.16.4	Procédures normales de compte rendu de position	83
21.17	SUPPLÉMENT C.	83
ÉLÉMENTS RELATIFS À LA PLANIFICATION DES MESURES D'EXCEPTION		83
21.17.1	Introduction	83
21.17.2	Statut des plans de mesures d'exception	84
21.17.3	Responsabilité de l'élaboration, de la promulgation et de la mise en œuvre des plans de mesures d'exception.....	84
21.17.4	Mesures préparatoires.....	85
21.17.5	Coordination	86
21.17.6	Élaboration, promulgation et application des plans de mesures d'exception.....	86



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

GLOSSAIRE

- ACAS** - Système anticollision embarqué
- ADS-B** - Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
- ADS-C** - Surveillance dépendante automatique en mode contrat
- AIP** - Publication d'information aéronautique
- ATFM** - Gestion des courants de trafic aérien
- ATIS** - Service automatique d'information de région terminale
- ATS** - Service de la circulation aérienne
- CPDLC** - Communications contrôleur pilote par liaison de données
- CRC** - Contrôle de redondance cyclique
- FRMS** - Système de gestion des risques de fatigue
- IMC** - Conditions météorologiques de vol aux instruments
- IFR** - Règles de vol aux instruments.
- PBC** - Communication basée sur la performance
- PBN** - Navigation fondée sur les performances
- PBS** - Surveillance basée sur la performance
- RCP** - Spécification de performance de communication requise
- RNAV** - Navigation de surface
- RNP** - Qualité de navigation requise
- RR S1.32** - Service mobile aéronautique
- RSP** - Spécification de performance de surveillance
- RVR** - Portée visuelle de piste
- SGS** - Système de gestion de la sécurité
- SFA** - Service fixe aéronautique
- SMR** - Radar de surface
- UTC** - Temps universel coordonné
- VAAC** - Centre de veille météorologique et au centre d'avis de cendres volcaniques
- VFR** - Règles de vol à vue.
- VMC** - Conditions météorologiques de vol à vue.
- VOR** - Radiophare omnidirectionnel VHF

21.1 DEFINITIONS

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé ;

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Accord ADS-C. Plan de compte rendu qui fixe les conditions qui régissent les comptes rendus de données ADS-C (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS-C, qui doivent être convenues avant l'emploi de l'ADS-C dans la fourniture de services de la circulation aérienne).

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome contrôlé. Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Aérodrome de dégagement. Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui est opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

Aérodrome de dégagement au décollage. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route. Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.

Aérodrome de dégagement en route ETOPS. Aérodrome de dégagement accessible et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route.

Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aire de manœuvre. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic. Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

ALERFA. Expression conventionnelle désignant une phase d'alerte.

Altitude. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL).

Approche finale. Partie d'une procédure d'approche aux instruments qui commence au repère ou point spécifié d'approche finale ou, lorsque ce repère ou ce point ne sont pas spécifiés :

- a) à la fin du dernier virage conventionnel, virage de base ou virage en rapprochement d'une procédure d'attente en hippodrome, si celle-ci est spécifiée ; ou
- b) au point d'interception de la dernière route spécifiée dans la procédure d'approche ; et qui se termine en un point situé au voisinage d'un aérodrome et à partir duquel :
 - 1) un atterrissage peut être exécuté ; ou
 - 2) une procédure d'approche interrompue est amorcée.

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne. Autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Autorisation en aval. Autorisation délivrée à un aéronef par un organisme de contrôle de la circulation aérienne qui n'est pas l'autorité de contrôle actuelle de cet aéronef.

Autorité ATS compétente. L'autorité appropriée désignée par l'État chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné.

Bureau de piste des services de la circulation aérienne. Organisme chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ.

Bureau NOTAM international. Tout bureau désigné par un État pour échanger des NOTAM sur le plan international.

Calendrier. Système de référence temporel discret qui sert de base à la définition de la position temporelle avec une résolution de un jour (ISO 19108*).

Calendrier grégorien. Calendrier d'usage courant introduit en 1582 pour définir une année qui soit plus proche du tropique que celle du calendrier julien (ISO 19108*).

Capacité déclarée. Mesure de l'aptitude du système ATC, ou de l'un quelconque de ses sous-systèmes ou positions d'utilisation, à fournir un service aux aéronefs dans le cadre des activités normales. Elle est exprimée en fonction du nombre d'aéronefs qui entrent dans une portion spécifiée de l'espace aérien dans un temps donné, compte dûment tenu des conditions météorologiques, de la configuration, du personnel et des moyens de l'organisme ATC ainsi que de tout autre facteur qui peut influencer sur la charge de travail du contrôleur chargé de l'espace aérien considéré.

Centre de contrôle régional. Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

Centre de coordination de sauvetage. Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherche et de sauvetage.

Centre d'information de vol. Organisme chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Centre météorologique. Centre désigné pour procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale.

Circulation aérienne. Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.

Circulation à la surface. Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aéroport, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.

Circulation d'aéroport. Ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aéroport et des aéronefs évoluant aux abords de cet aéroport.

Circulation en vol rasant. Déplacement d'un hélicoptère/ ADAP au-dessus de la surface d'un aéroport, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse sol inférieure à 37 km/h (20 kt).

Classification de l'intégrité (données aéronautiques) : Classification basée sur le risque que peut entraîner l'utilisation de données altérées. Les données aéronautiques sont classées comme suit :

- a) données ordinaires : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
- b) données essentielles : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
- c) données critiques : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe.

Communications air-sol. Communications bilatérales entre aéronefs et stations ou points au sol.

Communication basée sur la performance (PBC). Communication basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Communications contrôleur pilote par liaison de données (CPDLC). Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.

Communications par liaison de données. Mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Contrôle d'aéroport. Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aéroport.

Contrôle d'approche. Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle de redondance cyclique (CRC). Algorithme mathématique appliqué à l'expression numérique des données qui procure un certain degré d'assurance contre la perte ou l'altération de données.

Contrôle régional. Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Déclinaison de station. Écart entre la direction de la radiale zéro degré d'une station VOR et la direction du nord vrai, déterminé au moment de l'étalonnage de la station.



DETRESFA. Expression conventionnelle désignant une phase de détresse.

Espace aérien à service consultatif. Espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Espace aérien contrôlé. Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens.

Espaces aériens des services de la circulation aérienne. Espaces aériens de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet, à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Fatigue. État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'une personne et sa capacité à s'acquitter de fonctions opérationnelles liées à la sécurité.

Fournisseurs/ Prestataire de services de navigation aérienne : toute personne morale qui fournit totalement ou en partie les services ci-après.

- a) Service de la circulation aérienne (ATS);
- b) Service de cartographie aéronautique (MAP) ;
- c) Service de l'information aéronautique (SIA) ;
- d) Service de conception des procédures de vol (PANS-OPS) ;
- e) Service de communication, navigation et surveillance (CNS) ;
- f) Service de l'assistance de la météorologie à la navigation aérienne (MET) ;
- g) Service de recherches et sauvetage (SAR).

Gestion des courants de trafic aérien (ATFM). Service destiné à contribuer à la sécurité, à l'ordre et à la rapidité de l'écoulement de la circulation aérienne en faisant en sorte que la capacité ATC soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par l'autorité ATS compétente.

Hauteur. Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Horaire des contrôleurs de la circulation aérienne. Plan d'attribution des périodes de service et périodes libres aux contrôleurs de la circulation aérienne, pour un temps donné (aussi appelé tableau de service).

INCERFA. Expression conventionnelle désignant une phase d'incertitude.

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Information de circulation. Renseignements donnés à un pilote par un organisme des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

Intégrité des données (niveau d'assurance). Degré d'assurance qu'une donnée aéronautique et sa valeur n'ont pas été perdues ou altérées depuis leur création ou leur modification autorisée.

Limite d'autorisation. Point jusqu'où est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Moyens de communication « omnibus ». Moyens de communication permettant de tenir, entre trois points ou plus simultanément, des conversations verbales directes.

Moyens de communication par téléimpression. Moyens de communication permettant d'enregistrer automatiquement à chaque extrémité d'un circuit, sous forme imprimée, tous les messages transmis sur ce circuit.

Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Navigation fondée sur les performances (PBN). Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Niveau. Terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol.

Niveau de croisière. Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Niveau de vol. Surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.

NOTAM. Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Organisme : Terme désignant une entité administrative chargée d'assurer un service.

Organisme accepteur. Le prochain organisme de contrôle de la circulation aérienne à prendre en charge un aéronef.

Organisme de contrôle d'approche. Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aéroports ou partant de ces aéroports.

Organisme de contrôle de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aéroport.

Organisme des services de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, un organisme de contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

Organisme transféreur. Organisme de contrôle de la circulation aérienne en train de transférer à l'organisme suivant, le long de la route, la responsabilité d'assurer à un aéronef le service du contrôle de la circulation aérienne.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Période de service. Période qui commence au moment où un contrôleur de la circulation aérienne est tenu par un prestataire de services de la circulation aérienne de se présenter pour le service ou de prendre son service, et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

Période libre. Période continue et définie, qui précède et suit une période de service, pendant laquelle le contrôleur de la circulation aérienne est dégagé de tout service.

Phase critique. Terme générique qui désigne, selon le cas, la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.

Phase d'alerte. Situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.



Phase de détresse. Situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat.

Phase d'incertitude. Situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Piste. Aire rectangulaire définie, sur un aéroport terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

Point de cheminement. Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route à navigation de surface ou la trajectoire d'un aéronef utilisant la navigation de surface. Les points de cheminement sont désignés comme suit :

Point de cheminement par le travers. Point de cheminement qui nécessite une anticipation du virage de manière à intercepter le segment suivant d'une route ou d'une procédure ; ou

Point de cheminement à survoler. Point de cheminement auquel on amorce un virage pour rejoindre le segment suivant d'une route ou d'une procédure.

Point de compte rendu. Emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Point de transfert de contrôle. Point défini situé le long de la trajectoire de vol d'un aéronef où la responsabilité d'assurer les services du contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un organisme de contrôle ou d'un poste de contrôle à l'organisme ou au poste suivant.

Point de transition. Point où un aéronef naviguant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer sa principale référence de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.

Point significatif. Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des services de la circulation aérienne.

Portée visuelle de piste (RVR). Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Précision des données. Degré de conformité entre une valeur mesurée ou estimée et la valeur réelle.

Prévision. Exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure ou une période définies et pour une zone ou une partie d'espace aérien déterminées.

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Programme national de sécurité. Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

Publication d'information aéronautique (AIP). Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Qualité des données. Degré ou niveau de confiance que les données fournies répondent aux exigences de leurs utilisateurs en matière de précision, de résolution d'intégrité (ou d'un niveau d'assurance équivalent), de traçabilité, de ponctualité, de complétude et de format.

Radiotéléphonie. Mode de radiocommunication prévu principalement pour l'échange d'informations vocales.

Référentiel. Toute quantité ou tout ensemble de quantités pouvant servir de référence ou de base pour calculer d'autres quantités (ISO 19104*).

Référentiel géodésique. Ensemble minimal de paramètres nécessaires pour définir la situation et l'orientation du système de référence local par rapport au système ou cadre de référence mondial.

Région de contrôle. Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

Région de contrôle terminale. Région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodrômes importants.

Région d'information de vol. Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Renseignements SIGMET. Renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés et d'autres phénomènes touchant l'atmosphère qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne.

Route. Projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille).

Route à navigation de surface. Route ATS établie à l'usage des aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

Route à service consultatif. Route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Route ATS. Route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Service : Toute tâche qu'un contrôleur de la circulation aérienne est tenu par le prestataire de services de la circulation aérienne d'accomplir. Comprend les tâches effectuées pendant le temps en poste, les tâches administratives et la formation.

Service automatique d'information de région terminale (ATIS). Service assuré dans le but de fournir automatiquement et régulièrement des renseignements à jour aux aéronefs à l'arrivée et au départ, tout au long de la journée ou d'une partie déterminée de la journée :

Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS). Service ATIS assuré au moyen d'une liaison de données.

Service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix). Service ATIS assuré au moyen de diffusions vocales continues et répétées.

Service consultatif de la circulation aérienne. Service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, l'espacement des avions volant conformément à un plan de vol IFR.

Service d'alerte. Service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Service de conception de procédures de vol aux instruments. Service établi pour concevoir, documenter, valider, tenir à jour et examiner périodiquement les procédures de vol aux instruments qui sont nécessaires pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Service de gestion d'aire de trafic. Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

Service de la circulation aérienne. Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Service de radionavigation. Service fournissant des informations de guidage ou des données de position au moyen d'une ou de plusieurs aides radio à la navigation pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Service d'information de vol. Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service du contrôle de la circulation aérienne. Service assuré dans le but :

- a) d'empêcher :
 - 1) les abordages entre aéronefs ;
 - 2) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles ;
- b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Service fixe aéronautique (SFA). Service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

Service mobile aéronautique (RR S1.32). Service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer ; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

Spécification de navigation. Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

Spécification RNAV (navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

Spécification RNP (qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

Spécification de performance de communication requise (RCP). Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la communication basée sur la performance.

Spécification de performance de surveillance (RSP). Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.

Station de télécommunications aéronautiques. Station du service des télécommunications aéronautiques.

Suggestion de manœuvre d'évitement. Suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.

Surveillance basée sur la performance (PBS). Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

Surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C). Moyen par lequel les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef, par liaison de données, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS-C débutent et les données qu'ils comprennent.

Système anticollision embarqué (ACAS). Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Système de gestion des risques de fatigue (FRMS). Moyen dirigé par des données permettant de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes scientifiques, des connaissances et l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

Temps en poste. Temps pendant lequel un contrôleur de la circulation aérienne exerce les privilèges de la licence de contrôleur de la circulation aérienne à un poste opérationnel.

Tour de contrôle d'aérodrome. Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Virage de base. Virage exécuté par un aéronef au cours de l'approche initiale, entre l'extrémité de la trajectoire d'éloignement et le début de la trajectoire d'approche intermédiaire ou finale. Ces deux trajectoires ne sont pas exactement opposées.

Voie aérienne. Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir. Vol contrôlé. Tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne. Vol IFR. Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR. Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial. Vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC.

Zone dangereuse : Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone de contrôle. Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone interdite. Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée. Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

* Normes ISO

19104, Information géographique — Terminologie

19108, Information géographique — Schéma temporel

Les normes ISO de la série 19100 n'existent qu'en version anglaise. Les termes et définitions tirés de ces normes ont été traduits par l'OACI.

21.2 GENERALITES

21.2.1 Désignation des responsabilités

Les services de la circulation aérienne sont établis et assurés dans l'espace aérien de la République d'Haïti entre autres, la région d'information de vol, les zones de contrôle, les routes aériennes et les aérodromes désignés d'Haïti, conformément aux dispositions du présent règlement.

Les portions de l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de souveraineté indéterminée dans lesquelles sont assurés les services de la circulation aérienne sont déterminés par des accords régionaux de navigation aérienne.

La Direction de la Navigation Aérienne, rattachée à la Direction Générale de l'OFNAC, assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur des portions d'espace aérien dépendants d'Haïti et aux aérodromes d'Haïti où des services de la circulation aérienne sont assurés.

21.2.2 Objet des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne ont pour objet :

- a) d'empêcher les abordages entre aéronefs ;
- b) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire ;
- c) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne ;
- d) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- e) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

21.2.3 Subdivision des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne comprennent trois services, définis ci-après.

- Le service du contrôle de la circulation aérienne, correspondant aux fonctions indiquées à l'article 21. 2.2 alinéa a)b)c), ce service étant lui-même subdivisé en trois, de la façon suivante:
 - a) le contrôle régional : pour les vols contrôlés ;
 - b) le contrôle d'approche : pour les parties des vols contrôlés se rattachant à l'arrivée ou au départ ;
 - c) le contrôle d'aérodrome : pour la circulation d'aérodrome.
- Le service d'information de vol, correspondant aux fonctions indiquées à l'article 21. 2.2 alinéa d).
- Le service d'alerte, correspondant aux fonctions indiquées à l'article 21. 2.2 alinéa e).

21.2.4 Détermination de la nécessité des services de la circulation aérienne

La nécessité des services de la circulation aérienne est déterminée par les considérations ci-après :

- a) types de trafic en cause ;
- b) densité de la circulation aérienne ;
- c) conditions atmosphériques ;
- d) toutes autres conditions particulières.

Le fait que les aéronefs évoluant dans une zone donnée peuvent être dotés de systèmes anticollision embarqués (ACAS) ne jouera aucun rôle dans la détermination de la nécessité d'assurer des services de la circulation aérienne dans cette zone.

21.2.5 Désignation des portions d'espace aérien et des aérodromes contrôlés où les services de la circulation aérienne sont assurés

Lorsqu'il est décidé que des services de la circulation aérienne sont assurés dans des portions déterminées de l'espace aérien ou à des aérodromes déterminés, ces portions de l'espace aérien et ces aérodromes sont alors désignés suivant la nature des services de la circulation aérienne qui doivent être établis.

La désignation de portions déterminées d'espace aérien ou d'aérodromes déterminés est effectuée de la manière suivante :

21.2.5.1 Régions d'information de vol.

Les portions d'espace aérien dans lesquelles il est décidé d'établir un service d'information de vol et un service d'alerte sont appelées régions d'information de vol.

21.2.5.2 Régions de contrôle et zones de contrôle

Les portions d'espace aérien dans lesquelles il est décidé d'établir un service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR sont appelées régions de contrôle ou zones de contrôle.

Les portions de l'espace aérien contrôlé à l'intérieur desquelles il est établi que les vols VFR bénéficient également du service du contrôle de la circulation aérienne, sont désignées comme espaces aériens de classes B, C ou D.

Les régions de contrôle et les zones de contrôle désignées font partie de la région d'information de vol à l'intérieur de laquelle elles sont établies.

21.2.5.3 Aérodromes contrôlés

Les aérodromes pour lesquels il est décidé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome sont désignés comme aérodromes contrôlés.

21.2.6 Classification des espaces aériens

Les espaces aériens ATS sont classés et désignés comme suit :

- a) Classe A. Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.
- b) Classe B. Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.
- c) Classe C. Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et reçoivent des informations de circulation relatives aux autres vols VFR.
- d) Classe D. Les vols IFR et VFR sont admis, et il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols ; la séparation est assurée entre vols IFR et les vols IFR reçoivent des informations de circulation relatives aux vols VFR ; les vols VFR reçoivent des informations de circulation relatives à tous les autres vols.
- e) Classe E. Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne aux vols IFR et la séparation est assurée entre vols IFR. Tous les vols reçoivent dans la mesure du possible des informations de circulation. La classe E n'est pas utilisée pour les zones de contrôle.
- f) Classe F. Les vols IFR et VFR sont admis ; tous les vols IFR participants bénéficient du service consultatif de la circulation aérienne, et tous les vols bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.
- g) Classe G. Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

Les classes d'espace aérien en vigueur en Haïti sont : A, D, G.

Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espaces aériens sont conformes au tableau de l'appendice 4 du présent règlement.

21.2.7 Vols en navigation fondée sur les performances (PBN)

Les spécifications de navigation fondée sur les performances sont prescrites par l'Etat d'Haïti. Le cas échéant, les spécifications de navigation applicables à des régions, routes ou routes ATS désignées sont prescrites sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne. Lorsque des spécifications de navigation sont désignées, des limitations peuvent s'appliquer en raison de contraintes attribuables à l'infrastructure de navigation ou d'exigences particulières en matière de fonctionnalité de navigation.

La spécification de navigation prescrite est compatible avec les services de communications et de navigation et les services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.

21.2.8 Communication basée sur la performance (PBC)

Dans le cadre de la communication basée sur la performance (PBC), Haïti prescrit des spécifications RCP. Le cas échéant, les RCP sont prescrites sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.

La spécification RCP prescrite est adaptée aux services de la circulation aérienne fournis.

21.2.9 Surveillance basée sur la performance (PBS)

Dans le cadre de la surveillance basée sur la performance (PBS), les États prescrivent des spécifications RSP. Le cas échéant, les spécifications RSP sont prescrites sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.

La spécification RSP prescrite est adaptée aux services de la circulation aérienne fournis.

Là où une spécification RSP liée à la surveillance basée sur la performance est prescrite par Haïti, les organismes ATS sont dotés d'un équipement capable d'une performance compatible avec la ou les spécifications RSP prescrites.

21.2.10 Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne sont assurés au moyen d'organismes institués et désignés comme suit:

- Un centre d'information de vol est institué pour assurer à l'intérieur des régions d'information de vol le service d'information de vol et le service d'alerte.
- Des organismes de contrôle de la circulation aérienne sont institués pour assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol et le service d'alerte à l'intérieur des régions de contrôle, des zones de contrôle et des aérodomes contrôlés.

21.2.11 Spécifications relatives aux régions d'information de vol, aux régions de contrôle et aux zones de contrôle

La délimitation des portions d'espace aérien à l'intérieur desquelles sont assurés des services de la circulation aérienne est effectuée en fonction de la nature du réseau de routes et des conditions d'efficacité du service plutôt qu'en fonction des frontières nationales.

Des accords permettant de délimiter un espace aérien chevauchant des frontières nationales sont passés s'ils facilitent la mise en œuvre des services de la circulation aérienne.

Lorsque l'espace aérien est délimité au moyen des frontières nationales il convient de désigner par accord mutuel des points de transfert convenablement situés.

21.2.11.1 Régions d'information de vol

Une région d'information de vol est délimitée de façon à couvrir tout le réseau des routes aériennes qu'elle dessert.

Une région d'information de vol englobe tout l'espace aérien compris dans ses limites latérales, sauf si elle est limitée par une région supérieure d'information de vol.

Lorsqu'une région d'information de vol est limitée par une région supérieure d'information de vol, la limite inférieure prescrite pour la région supérieure d'information de vol constitue la limite verticale supérieure de la région d'information de vol et coïncidera avec un des niveaux VFR des tableaux des niveaux de croisière.

Dans le cas où une région supérieure d'information de vol est créée, les procédures qui y sont applicables peuvent ne pas être les mêmes que les procédures applicables dans les régions de vol sous-jacentes.

21.2.11.2 Régions de contrôle

Les régions de contrôle, et notamment les voies aériennes et les régions de contrôle terminales, sont délimitées de telle sorte qu'elles englobent un espace aérien suffisant pour contenir les trajectoires ou parties de trajectoires des aéronefs en vol IFR auxquelles on désire fournir les services nécessaires de contrôle de la circulation aérienne, compte tenu des possibilités des aides à la navigation normalement utilisées dans ces régions.

La limite inférieure des régions de contrôle est établie à une hauteur de 300 m (1000 ft) au moins au-dessus du sol ou de l'eau.

Dans la mesure où cela est possible et souhaitable pour assurer la liberté d'action des vols VFR exécutés au-dessous d'une région de contrôle, la limite inférieure de cette région de contrôle est établie à une hauteur supérieure à la hauteur minimale spécifiée au paragraphe ci-dessus.

Lorsque la limite inférieure d'une région de contrôle est supérieure à l'altitude de 900 m (3 000 ft), elle devra coïncider avec un des niveaux VFR des tableaux des niveaux de croisière.

Une limite supérieure est établie pour les régions de contrôle, dans l'un des cas ci-après :

- a) lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne n'est pas assuré au-dessus de cette limite ;
- b) lorsque la région de contrôle est située au-dessous d'une région supérieure de contrôle, la limite supérieure de la première région coïncide avec la limite inférieure de la région supérieure de contrôle.

Lorsqu'elle est établie, cette limite supérieure coïncide avec un des niveaux VFR des tableaux des niveaux de croisière de l'appendice 3 du présent règlement.

21.2.11.3 Régions d'information de vol ou régions de contrôle dans l'espace aérien supérieur

Lorsqu'il est souhaitable de limiter le nombre de régions d'information de vol ou de régions de contrôle que les aéronefs volant à haute altitude auraient à traverser, une région d'information de vol ou une région de contrôle, selon le cas, est délimitée afin d'englober l'espace aérien supérieur situé à l'intérieur des limites latérales d'un certain nombre de régions inférieures d'information de vol ou de régions inférieures de contrôle.

21.2.11.4 Zones de contrôle

Les limites latérales des zones de contrôle englobent au moins les portions d'espace aérien contenant les trajectoires des vols IFR à l'arrivée et au départ des aéroports dont l'utilisation est prévue dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, qui ne sont pas à l'intérieur d'une région de contrôle.

La zone de contrôle s'étend jusqu'à 6,5 milles marins au moins du centre de l'aéroport ou des aéroports intéressés dans toutes les directions d'approche possibles.

Lorsqu'une zone de contrôle est située à l'intérieur des limites latérales d'une région de contrôle, elle s'étend vers le haut, à partir de la surface de la terre, au moins jusqu'à la limite inférieure de la région de contrôle.

Lorsqu'une zone de contrôle est située à l'extérieur des limites latérales d'une région de contrôle, une limite supérieure est fixée.

Si la limite supérieure d'une zone de contrôle est établie à un niveau supérieur à la limite inférieure de la région de contrôle qui a été établie au-dessus, ou si la zone de contrôle est située en dehors des limites latérales d'une région de contrôle, sa limite supérieure est établie à un niveau que les pilotes peuvent facilement identifier. Si cette limite est supérieure à l'altitude de 900 m (3 000 ft), elle coïncide avec un des niveaux VFR des tableaux des niveaux de croisière.

21.2.12 Identification des organismes assurant les services de la circulation aérienne et des espaces aériens desservis par ceux-ci

Un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol est identifié au moyen du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique.

Une tour de contrôle d'aérodrome ou un organisme de contrôle d'approche est identifié au moyen du nom de l'aérodrome sur lequel il est situé.

Une zone de contrôle, une région de contrôle ou une région d'information de vol est identifié au moyen du nom du centre ou du bureau dont elle relève.

21.2.13 Création et identification des routes ATS

Lors de la création de routes ATS, il est prévu un espace aérien protégé le long de chaque route ATS ainsi qu'un espacement sûr entre routes ATS adjacentes.

Les routes ATS sont identifiées au moyen d'indicatifs.

Les indicatifs des routes ATS, à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, sont choisis conformément aux principes définis à l'appendice 1.

Les itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, ainsi que les procédures correspondantes, sont identifiés conformément à l'appendice 3 du présent règlement.

On trouve les éléments indicatifs sur l'établissement des routes ATS définies par VOR dans le supplément A du présent règlement.

L'espacement entre routes parallèles ou entre axes de routes ATS parallèles établies en fonction de la navigation fondée sur les performances dépend de la spécification de la navigation prescrite.

21.2.14 Établissement des points de transition

Des points de transition sont établis sur des tronçons de routes ATS définis par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence lorsque cela contribue à assurer une navigation précise sur ces tronçons de route. L'établissement des points de transition devra être limité aux tronçons de route de 110 km (60 NM) ou plus, sauf dans les cas où la complexité des routes ATS, la densité des aides à la navigation ou d'autres raisons d'ordre technique ou opérationnel justifient l'établissement des points de transition sur des tronçons de route plus courts.

Sur un tronçon de route, le point de transition est le point situé à mi-distance des deux installations dans le cas d'un tronçon de route rectiligne ou à l'intersection de radiales dans le cas d'un tronçon de route qui comporte un changement de direction entre les deux installations.

21.2.15 Établissement et identification des points significatifs

Des points significatifs sont établis en vue de la définition d'une route ATS ou d'une procédure d'approche aux instruments et/ou en fonction des renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne en ce qui concerne la progression des vols.

Les points significatifs sont identifiés au moyen d'indicatifs.

Les points significatifs sont établis et identifiés conformément aux principes régissant l'établissement et l'identification des points significatifs.

21.2.16 Établissement et identification de parcours normalisés pour les aéronefs circulant à la surface

Il est établi sur un aéroport, pour les aéronefs qui circulent à la surface, des parcours normalisés entre les pistes, les aires de trafic et les aires d'entretien. Ces parcours sont directs, simples et conçus de manière à prévenir les incompatibilités de circulation.

Les parcours normalisés destinés aux aéronefs qui circulent à la surface sont identifiés au moyen d'indicateurs qui se distinguent nettement de ceux des pistes et des routes ATS.

21.2.17 Coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne

Les organismes des services de la circulation aérienne tiennent compte, dans l'exercice de leurs fonctions, des besoins de l'exploitant aérien qui découlent de ses obligations en vertu des dispositions réglementaires relatives à l'Exploitation Technique des Aéronefs et, si l'exploitant le demande, mettent à sa disposition ou à la disposition de son représentant accrédité les renseignements dont ils disposent, afin de permettre à l'exploitant ou à son représentant accrédité de s'acquitter de ses responsabilités.

Si l'exploitant intéressé en fait la demande, tous les messages (y compris les comptes rendus de position) reçus par les organismes des services de la circulation aérienne et ayant trait à l'exploitation des aéronefs de l'exploitant sont, autant que possible, mis immédiatement à la disposition de cet exploitant ou de son représentant accrédité conformément aux procédures locales en vigueur.

21.2.18 Coordination entre les autorités militaires ou de police et les services de la circulation aérienne

Les autorités des services de la circulation aérienne établissent et maintiennent une étroite coopération avec les autorités militaires ou de police dont relèvent des activités qui peuvent affecter des vols d'aéronefs civils.

La coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol sera assurée conformément aux dispositions de l'article 21.2.19.

Des dispositions sont prises afin que les renseignements nécessaires à l'accomplissement sûr et rapide des vols d'aéronefs civils soient échangés promptement entre les organismes des services de la circulation aérienne et les organismes militaires ou de police appropriés.

Les organismes des services de la circulation aérienne fournissent aux organismes militaires ou de police appropriés, de façon régulière ou sur demande, selon des procédures adoptées sur le plan local, les plans de vol et autres données pertinentes relatives aux vols d'aéronefs civils. Afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception, les autorités des services de la circulation aérienne désignent les zones ou routes où les dispositions concernant les plans de vol, les communications bilatérales et les comptes rendus de position s'appliquent à tous les vols afin d'assurer que toutes les données pertinentes soient disponibles aux organismes appropriés des services de la circulation aérienne, dans le but précis de faciliter l'identification des aéronefs civils.

Des procédures spéciales sont établies afin d'assurer que :

- a) les organismes des services de la circulation aérienne soient avisés lorsqu'un organisme militaire ou de police constate qu'un aéronef qui est, ou pourrait être, un aéronef civil a pénétré dans une région où il pourrait être nécessaire de l'intercepter ou qu'il approche d'une telle région ;
- b) tous les efforts possibles soient déployés pour confirmer l'identité de l'aéronef et lui fournir le guidage de navigation dont il a besoin pour éviter la nécessité d'une interception.

21.2.19 Coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol

Les dispositions relatives aux activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol, que ce soit au-dessus du territoire d'Haïti ou au-dessus de la haute mer, sont coordonnées avec les autorités compétentes des services de la circulation aérienne. Cette coordination est assurée tôt pour permettre de publier en temps utile les renseignements concernant les activités en cause.

Le but de cette coordination est de parvenir à la conclusion d'arrangements optimaux qui permettent d'éviter tout danger pour les aéronefs civils et se traduisent par le minimum de perturbations dans l'exploitation normale de ces aéronefs.

Pour la conclusion de ces arrangements, les dispositions suivantes doivent être prises :

- a) les emplacements ou les zones, les heures et les durées des activités en question sont choisis de manière à éviter la fermeture ou le détournement des routes ATS établies, le blocage de niveaux de vol les plus économiques, ou des retards dans l'exploitation des vols réguliers, à moins qu'aucune autre solution n'existe ;
- b) les dimensions de l'espace aérien désigné pour l'exécution des activités en question sont aussi faibles que possible ;
- c) une communication directe est assurée entre l'autorité ATS ou l'organisme des services de la circulation aérienne compétent et l'organisme ou l'organe qui exécute les activités, pour le cas où des aéronefs civils dans une situation d'urgence, ou d'autres circonstances imprévues, exigent l'interruption de ces activités.

Les autorités ATS compétentes veillent à ce qu'il soit procédé, aussitôt que possible, à une évaluation des risques de sécurité que présentent des activités potentiellement dangereuses pour les aéronefs civils, et à ce que soient mises en œuvre des mesures appropriées d'atténuation des risques.

Des procédures sont établies pour permettre à l'organisation ou à l'organisme qui exécute ou relève des activités potentiellement dangereuses pour les aéronefs civils de contribuer à l'évaluation des risques de sécurité, afin de faciliter l'examen de tous les facteurs importants pertinents pour la sécurité.

Il incombe aux autorités ATS compétentes de faire publier les renseignements concernant les activités.

Si des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol ont lieu à intervalles réguliers ou d'une manière continue, il est institué, selon les besoins, des comités spéciaux chargés de veiller à ce que les exigences de toutes les parties intéressées soient correctement coordonnées.

Il est pris des dispositions appropriées pour empêcher que les émissions de faisceaux laser n'aient des effets préjudiciables sur les vols.

Afin d'accroître la capacité de l'espace aérien et d'améliorer l'efficacité et la flexibilité de l'exploitation aérienne, des procédures qui donnent de la souplesse dans l'utilisation de l'espace aérien réservé pour des activités de police ou militaires ou d'autres activités spéciales sont établies. Ces procédures permettent à tous les usagers de l'espace aérien d'accéder en sécurité à cet espace aérien réservé.

21.2.20 Données aéronautiques

Les données aéronautiques intéressant les services de la circulation aérienne sont déterminées et communiquées conformément à la précision et à la classification d'intégrité requises pour répondre aux besoins de l'utilisateur final des données aéronautiques.

Des techniques de détection des erreurs de données numériques sont utilisées durant la transmission et/ou le stockage des données aéronautiques et des ensembles de données numériques.

Les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont déterminées et communiquées aux services d'information aéronautique selon le Système géodésique mondial —1984 (WGS-84).

21.2.21 Coordination entre l'administration météorologique et l'autorité compétente des services de la circulation aérienne

Afin de veiller à ce que les aéronefs reçoivent les renseignements météorologiques les plus récents nécessaires à l'exploitation, des arrangements sont conclus, selon les besoins, entre le fournisseur de la météorologie et le fournisseur des services de la circulation aérienne pour que le personnel des services de la circulation aérienne :

- a) en plus d'utiliser des indicateurs de mesure à distance, rende compte, s'ils ont été observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par un aéronef, d'autres éléments météorologiques dont il pourrait être convenu ;
- b) rende compte, le plus tôt possible, au centre météorologique associé, des phénomènes météorologiques importants pour l'exploitation, s'ils ont été observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par un aéronef et s'ils n'ont pas été mentionnés dans le message d'observations météorologiques d'aérodrome ;
- c) communique, le plus tôt possible, au centre météorologique associé, les renseignements pertinents concernant la présence d'un nuage de cendres volcaniques. De plus, les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol communiquent les renseignements au centre de veille météorologique et au centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC) qui leur sont associés.

Une étroite coordination est maintenue entre les centres de contrôle régional, les centres d'information de vol et les centres de veille météorologique associés pour assurer la cohérence des renseignements sur les cendres volcaniques inclus dans les messages SIGMET et les NOTAM.

21.2.22 Coordination entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités des services de la circulation aérienne

Pour faire en sorte que les organismes des services d'information aéronautique obtiennent des renseignements leur permettant de fournir des informations à jour avant le vol et de répondre aux besoins d'information en cours de vol, des arrangements sont conclus entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités des services de la circulation aérienne pour que le personnel des services de la circulation aérienne communique à l'organisme responsable des services d'information aéronautique, dans un délai minimal :

- a) des renseignements sur les conditions d'aérodrome ;
- b) l'état opérationnel des installations, services et aides de navigation associés dans sa zone de responsabilité ;
- c) l'apparition d'activités volcaniques observées par le personnel des services de la circulation aérienne ou signalées par des aéronefs ;
- d) tout autre renseignement considéré comme important pour l'exploitation.

Avant l'introduction de tout changement affectant le dispositif de navigation aérienne, les services ayant la responsabilité du changement tiennent compte des délais qui sont nécessaires à l'organisme AIS pour préparer et éditer les éléments à publier en conséquence. Pour garantir que cet organisme reçoive l'information en temps utile, une étroite coordination entre les services concernés est par conséquent nécessaire.

Sont particulièrement importantes les modifications des renseignements aéronautiques qui ont une incidence sur les cartes et/ou les systèmes de navigation informatisés et que, d'après les spécifications du RACH 16, il convient de communiquer selon le système de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC). Pour la remise des informations et données brutes aux services d'information aéronautique, le personnel des services de la circulation aérienne se conforme au calendrier préétabli et convenu internationalement des dates de mise en vigueur AIRAC.

Le personnel des services de la circulation aérienne qui est chargé de fournir les informations et données aéronautiques brutes aux services d'information aéronautique tient compte, dans cette tâche, des spécifications de précision et d'intégrité requises pour répondre aux besoins de l'utilisateur final des données aéronautiques.

21.2.23 Altitudes minimales de vol

Des altitudes minimales de vol sont déterminées et promulguées pour chaque route ATS et région de contrôle au-dessus de l'Etat d'Haïti. Les altitudes minimales de vol ainsi déterminées assurent une marge minimale de franchissement pour l'obstacle déterminant situé dans les régions considérées.

21.2.24 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence

Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, bénéficie du maximum d'attention et d'assistance et a la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un moyen de liaison de données approprié et/ou d'un transpondeur SSR procède de la façon suivante :

- a) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7700 ; ou
- b) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'une intervention illicite ; et / ou
- c) utiliser la fonction d'urgence absolue et/ou de situation urgente appropriée de l'ADS-B ou de l'ADS-C ; et/ou
- d) envoyer le message d'urgence approprié par CPDLC.

En cas d'urgence, les principes des facteurs humains sont respectés dans les communications entre organismes ATS et aéronefs.

Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondent promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continuent à être transmis à l'aéronef et les mesures nécessaires sont prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, en informent immédiatement l'autorité compétente désignée par l'État et échangent les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

21.2.25 Situations fortuites en vol

21.2.25.1 Aéronef égaré ou non identifié

Aéronef égaré :

Aéronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position.

Aéronef non identifié :

Aéronef qui a été observé ou signalé comme évoluant dans une région donnée, mais dont l'identité n'a pas été déterminée.

Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne a connaissance qu'un aéronef est égaré, il prend toutes les mesures nécessaires indiquées ci-dessous pour aider cet aéronef et pour assurer la sécurité du vol.

Si la position de l'aéronef n'est pas connue, l'organisme des services de la circulation aérienne :

- a) s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef, à moins que de telles communications ne soient déjà établies ;
- b) utilise tous les moyens disponibles pour déterminer la position de l'aéronef ;



- c) informe les autres organismes ATS chargés des zones dans lesquelles l'aéronef a pu ou peut s'égarer, en tenant compte de tous les facteurs qui auraient pu exercer une influence sur la navigation de l'aéronef dans les circonstances ;
- d) informe, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, les organismes de police ou militaires appropriés et leur communiquera les données de plan de vol et autres données pertinentes relatives à l'aéronef égaré ;
- e) demande aux organismes mentionnés en c) et d) ci-dessus et aux autres aéronefs en vol d'aider dans la mesure du possible à établir la communication avec l'aéronef et à déterminer sa position.

Lorsque la position de l'aéronef a été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne :

- a) avise l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre ;
- b) fournit, selon les besoins, à d'autres organismes ATS et aux organismes de police ou militaires appropriés des renseignements pertinents sur l'aéronef égaré ainsi que tous les avis qui ont été donnés à celui-ci.

Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne a connaissance qu'un aéronef non identifié se trouve dans la partie d'espace aérien dont il est chargé, il s'efforce de déterminer l'identité de l'aéronef lorsque cela est nécessaire pour assurer les services de la circulation aérienne ou lorsque les autorités de police ou militaires appropriées en ont fait la demande, conformément aux procédures adoptées sur le plan local. À cette fin, l'organisme des services de la circulation aérienne prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances :

- a) il s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
- b) il se renseigne au sujet du vol auprès des autres organismes des services de la circulation aérienne dans la région d'information de vol et leur demandera d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
- c) il se renseigne au sujet du vol auprès des organismes des services de circulation aérienne qui desservent les régions d'information de vol contiguës et leur demandera d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
- d) il essaie d'obtenir des renseignements d'autres aéronefs se trouvant dans la région.

Dès que l'identité de l'aéronef a été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne en informe, au besoin, l'organisme de police ou militaire approprié.

Si un organisme ATS considère qu'un aéronef égaré ou non identifié est peut-être l'objet d'une intervention illicite, l'autorité compétente en est immédiatement informée.

21.2.25.2 Interception d'aéronefs civils

Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception dans sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances :

- a) il s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté par tous les moyens dont il dispose, y compris la fréquence radio d'urgence 121,5 MHz à moins que de telles communications ne soient déjà établies ;
- b) il informe le pilote de l'aéronef intercepté de l'interception en cours ;
- c) il entre en communication avec l'organisme de contrôle d'interception qui maintient les communications bilatérales avec l'aéronef intercepteur et lui fournit les renseignements disponibles sur l'aéronef ;
- d) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepteur, ou l'organisme de contrôle d'interception, et l'aéronef intercepté, au besoin ;
- e) il prend, en étroite coordination avec l'organisme de contrôle d'interception, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef intercepté ;
- f) il informe les organismes ATS qui desservent les régions d'information de vol contiguës s'il apparaît que l'aéronef s'est égaré en provenance de ces régions d'information de vol contiguës.

Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception en dehors de sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances :

- a) il informe l'organisme ATS qui dessert l'espace aérien dans lequel l'interception a lieu, en lui communiquant les renseignements disponibles qui aident à identifier l'aéronef, et en lui demandant de prendre des mesures conformément au paragraphe (f) ci-dessus ;
- b) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepté et l'organisme ATS approprié, le contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur.

21.2.26 Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne

Les organismes des services de la circulation aérienne utilisent le temps universel coordonné (UTC) et indiquent le temps en heures, minutes et, s'il y a lieu, secondes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.

Les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés de chronomètres qui indiquent les heures, les minutes et les secondes et qui sont clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé.

Il est procédé à la vérification des chronomètres et autres chronographes des organismes des services de la circulation aérienne suivant les besoins, afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à 30 secondes près par rapport à l'heure UTC. Les organismes des services de la circulation aérienne qui utilisent les communications par liaison de données vérifient, selon les besoins, leurs chronomètres et autres chronographes afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

L'heure exacte est donnée par un observatoire ou, si c'est impossible, par un autre organisme qui obtiendra l'heure exacte d'un observatoire.

Avant qu'un aéronef ne circule au sol en vue du décollage, la tour de contrôle d'aérodrome communique au pilote l'heure exacte, à moins que des dispositions ne soient déjà prises pour permettre au pilote de l'obtenir d'autres sources. En outre, les organismes des services de la circulation aérienne indiquent l'heure exacte aux aéronefs sur demande. L'heure est vérifiée à une demi-minute près.

21.2.27 Établissement de spécifications d'emport et d'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude-pression

Les spécifications d'emport et d'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude pression dans certaines portions définies de l'espace aérien d'Haïti sont indiquées dans la réglementation relative aux Télécommunications aéronautiques

21.2.28 Gestion de la fatigue

Afin de garantir que les contrôleurs de la circulation aérienne s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant, le prestataire de la navigation aérienne établit, aux fins de la gestion des risques de sécurité liés à la fatigue :

- a) des horaires pour les contrôleurs de la circulation aérienne qui sont à la mesure du ou des services assurés ;
- b) un suivi et une analyse des événements navigation aérienne qui intègre les risques liés à la fatigue notamment en cas d'oubli ou d'ignorance des vérifications et des procédures, de relecture incorrecte ou incomplète de messages, de délivrance des instructions du contrôle non claires, d'oubli d'une altitude assignée, de clearance tardive ou incomplète, d'un manque de vigilance ou de phraséologie non claire.

21.2.29 Gestion de la sécurité

Toute modification significative du système ATS qui aurait des incidences sur la sécurité, notamment la mise en œuvre d'un minimum de séparation réduit ou d'une nouvelle procédure, n'est réalisée qu'après qu'il ait été démontré par une évaluation de la sécurité qu'un niveau de sécurité acceptable est respecté et que les usagers ont été consultés. Au besoin, l'autorité responsable veille à ce que des dispositions soient prises pour assurer

une surveillance post-mise en œuvre afin de vérifier que le niveau de sécurité défini est respecté en permanence.

21.2.30 Systèmes de référence communs

21.2.30.1 Système de référence horizontal

Le Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) est utilisé comme système de référence horizontal (géodésique) pour la navigation aérienne. Les coordonnées géographiques aéronautiques (latitude et longitude) communiquées sont exprimées selon le référentiel géodésique WGS-84.

21.2.30.2 Système de référence vertical

Le niveau moyen de la mer (MSL), qui donne la relation entre la hauteur liée à la gravité (altitude) et une surface appelée géoïde, est utilisé comme système de référence vertical pour la navigation aérienne.

21.2.30.3 Système de référence temporel

Le système de référence temporel utilisé pour la navigation aérienne est le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC).

L'emploi d'un système de référence temporel différent est signalé dans la partie GEN 2.1.2 de la publication d'information aéronautique (AIP).

21.2.31 Compétences linguistiques

Les fournisseurs de services de la circulation aérienne s'assurent que les contrôleurs de la circulation aérienne parlent et comprennent les langues utilisées pour les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans la réglementation relative aux licences du personnel (RACH 2).

Sauf lorsqu'elles sont effectuées dans une langue mutuellement convenue, les communications entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne se font en langue anglaise.

21.2.32 Mesures d'exception

Le prestataire régional chargé des services de la circulation aérienne élabore et promulgue des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où il est tenu d'assurer ces services. Ces plans sont établis au niveau régional en étroite coordination avec les autorités des services de la circulation aérienne chargées de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés et sont soumis à l'approbation des Autorités d'aviation civile des états concernés.

21.2.33 Identification et délimitation des zones interdites, réglementées et dangereuses

Lors de la création d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse par Haïti, une identification et des renseignements détaillés complets sont publiés concernant chaque zone.

L'identification ainsi assignée est utilisée pour identifier la zone dans toutes les notifications ultérieures à son sujet.

L'identification est composée d'un groupe de lettres et de chiffres comme suit :

- a) les lettres de nationalité des indicateurs d'emplacement assignés à l'État ou au territoire qui a établi l'espace aérien visé ;
- b) la lettre P pour une zone interdite, la lettre R pour une zone réglementée et la lettre D pour une zone dangereuse, selon le cas ;

- c) un numéro non utilisé ailleurs dans l'État ou le territoire concerné.

Pour éviter toute confusion après la suppression des restrictions concernant une zone, les numéros d'identification qui désignaient cette zone ne sont pas utilisés de nouveau pendant un an au moins.

Lors de la création d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse, cette zone est limitée au minimum pratiquement possible et avoir une forme géométrique simple pour faciliter son identification par tous les intéressés.

21.2.34 Service de conception de procédures de vol aux instruments

Haïti veille à ce qu'un service de conception de procédures de vol aux instruments soit mis en place conformément aux dispositions figurant dans le RACH 12 et l'appendice 7.

21.3 SERVICE DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

21.3.1 Bénéficiaires

Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré :

- a) à tous les vols IFR dans les espaces aériens des classes A, D ;
- b) à tous les vols VFR dans les espaces aériens des classes D ;
- c) à tous les vols VFR spéciaux ;
- d) à l'ensemble de la circulation d'aérodrome aux aérodromes contrôlés.

21.3.2 Mise en œuvre du service du contrôle de la circulation aérienne

Les différentes fonctions du service du contrôle de la circulation aérienne sont assurées par les différents organismes de la manière suivante :

- a) Contrôle régional
 - 1) par un centre de contrôle régional ; ou
 - 2) par l'organisme assurant le service du contrôle d'approche dans une zone de contrôle, ou dans une région de contrôle d'étendue limitée, qui est surtout destinée à assurer le service du contrôle d'approche et où il n'a pas été créé de centre de contrôle régional.
- b) Contrôle d'approche
 - 1) par une tour de contrôle d'aérodrome ou un centre de contrôle régional, lorsqu'il est nécessaire ou souhaitable de grouper sous la responsabilité d'un seul organisme les fonctions du service du contrôle d'approche et celles du service du contrôle d'aérodrome ou du service du contrôle régional ;
 - 2) par un organisme de contrôle d'approche, lorsqu'il est nécessaire ou souhaitable d'établir un bureau séparé.
- c) Contrôle d'aérodrome :
Par une tour de contrôle d'aérodrome.

21.3.3 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne

Afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, un organisme de contrôle de la circulation aérienne :

- a) reçoit des renseignements au sujet des mouvements prévus de chaque aéronef et des modifications qui leur sont apportées et connaître en permanence la progression effective de chaque aéronef ;
- b) détermine, d'après les renseignements reçus, les positions relatives des aéronefs signalés ;
- c) transmet des autorisations et des renseignements aux fins de prévenir les abordages entre les aéronefs placés sous son contrôle et d'accélérer et régulariser la circulation ;

- d) se met d'accord avec les autres organismes au sujet des autorisations :
 - 1) chaque fois qu'un aéronef risquerait sans cela d'entraver la circulation établie sous le contrôle de ces autres organismes ;
 - 2) avant de passer à ces autres organismes le contrôle d'un aéronef.

Les renseignements relatifs aux mouvements aériens, ainsi que les autorisations du contrôle de la circulation aérienne accordées pour ces mouvements, sont affichés de manière que le contrôle de la circulation aérienne puisse les analyser aisément, et assurer avec efficacité l'acheminement de la circulation aérienne et une séparation convenable entre les aéronefs.

Les organismes de contrôle de la circulation aérienne sont équipés de dispositifs permettant d'enregistrer les communications en arrière-plan aux postes de travail des contrôleurs de la circulation aérienne et de conserver les renseignements qui ont été enregistrés durant au moins les vingt-quatre dernières heures de fonctionnement.

Les autorisations émises par les organes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation :

- a) entre tous les vols dans les espaces aériens des classes A et B ;
- b) entre les vols IFR dans les espaces aériens des classes C, D et E ;
- c) entre les vols IFR et les vols VFR dans l'espace aérien de classe C ;
- d) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux ;
- e) entre les vols VFR spéciaux, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit.

Toutefois, à la demande d'un aéronef et si l'autorité compétente des services de la circulation aérienne le prescrit dans le cas prévu en b) ci-dessus, dans les espaces aériens des classes D et E, un aéronef peut recevoir une autorisation qui ne lui assure pas cette séparation sur un tronçon déterminé du vol effectué dans les conditions météorologiques de vol à vue.

Un organisme de contrôle de la circulation aérienne assure la séparation par l'un, au moins, des moyens suivants :

- a) séparation verticale, obtenue par l'assignation de niveaux différents déterminés d'après :
 - 1) le tableau des niveaux de croisière de l'Appendice 3 au présent règlement ;
 - 2) un tableau des niveaux de croisière modifié, conformément aux spécifications de l'Appendice 3 au présent règlement pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410 ;

Toutefois, la correspondance entre niveaux et route, prescrite dans cette procédure d'application, ne s'applique qu'à défaut d'indications contraires données dans les publications d'information aéronautique appropriées ou les autorisations du contrôle de la circulation aérienne;

- b) séparation horizontale, obtenue en assurant :
 - 1) une séparation longitudinale, obtenue en maintenant un intervalle de temps ou de distance entre les aéronefs volant sur une même route, sur des routes convergentes ou dans des directions opposées ; ou
 - 2) une séparation latérale, obtenue en maintenant les aéronefs sur des routes différentes ou dans des régions géographiques différentes ;
- c) séparation composite, consistant en une combinaison de la séparation verticale et de l'une des autres formes de séparation prévues en b) ci-dessus, en utilisant pour chacune d'elles des minimums qui peuvent être inférieurs à ceux utilisés pour chacun des éléments combinés lorsqu'ils sont appliqués séparément, mais au moins égaux à la moitié de ces minimums ; la séparation composite n'est appliquée que sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.

Pour tout espace aérien où un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus, un programme est établi, sur une base régionale, pour surveiller les performances de tenue d'altitude des aéronefs volant aux niveaux en question, afin d'assurer que la poursuite de l'application de ce minimum de séparation verticale respecte les objectifs de sécurité. Les programmes de surveillance régionaux sont d'une portée suffisante permettant d'analyser les performances de groupes d'aéronefs et d'évaluer la stabilité de l'erreur du système altimétrique.

Pour les espaces aériens où des spécifications RCP/RSP sont appliquées, on établit des programmes pour suivre la performance de l'infrastructure et des aéronefs participants en fonction des spécifications RCP et/ou RSP en

question, afin de veiller à ce que les vols effectués dans ces espaces aériens continuent de respecter les objectifs de sécurité. Les programmes de suivi sont d'une portée suffisante qui permet d'évaluer la performance de communication ou la performance de surveillance, selon le cas.

Des dispositions sont prises, par accord inter-régional, pour la mise en commun, entre les régions, des données et/ou informations issues des programmes de suivi.

21.3.4 Minimums de séparation

Les minimums de séparation applicables dans une portion déterminée de l'espace aérien sont choisis comme suit :

- a) les minimums de séparation sont choisis parmi les minimums prescrits par les dispositions des PANS-ATM et des Procédures complémentaires régionales qui sont applicables aux cas considérés ; toutefois, lorsque les types d'aides utilisés ou les circonstances ne sont pas prévus par les dispositions de l'OACI, d'autres minimums de séparation sont établis, selon les besoins :
 - 1) par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, après consultation des exploitants, pour les routes ou portions de route contenues dans l'espace aérien relevant de la souveraineté d'un État ;
 - 2) par accord régional de navigation aérienne pour les routes ou portions de route contenues dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de régions de souveraineté indéterminée ;
- b) le choix des minimums de séparation est effectué par consultation entre les autorités compétentes des services de la circulation aérienne chargées d'assurer les services de circulation aérienne dans des espaces aériens adjacents :
 - 1) lorsque les aéronefs passent de l'un à l'autre de ces espaces aériens adjacents ;
 - 2) lorsque la distance entre une route et la limite commune des espaces aériens adjacents est plus faible que les minimums de séparation applicables dans les circonstances.

Les détails des minimums de séparation choisis et des zones d'application correspondantes sont notifiés :

- a) aux organismes ATS intéressés ; et
- b) aux pilotes et aux exploitants par l'intermédiaire des publications d'information aéronautique, lorsque la séparation est fondée sur l'emploi par l'aéronef de certaines aides ou techniques de navigation.

21.3.5 Responsabilité du contrôle

21.3.5.1 Responsabilité du contrôle d'un vol donné

À tout moment, un vol contrôlé n'est sous le contrôle que d'un seul organisme de contrôle de la circulation aérienne.

21.3.5.2 Responsabilité du contrôle dans un bloc d'espace aérien

Le contrôle de tous les aéronefs évoluant dans un bloc d'espace aérien donné incombe à un seul organisme de contrôle de la circulation aérienne. Toutefois, le contrôle d'un aéronef ou d'un groupe d'aéronefs peut être délégué à d'autres organismes de contrôle de la circulation aérienne, à condition que soit assurée la coordination entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne intéressés.

21.3.6 Transfert de contrôle

21.3.6.1 Lieu et moment du transfert

Le transfert du contrôle d'un aéronef d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne à un autre s'effectue de la manière suivante :

Entre deux organismes assurant le contrôle régional.

Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional dans une région de contrôle à l'organisme assurant le contrôle régional dans une région de contrôle adjacente à l'heure à laquelle l'aéronef



franchit la limite commune aux deux régions de contrôle ; cette heure est estimée par le centre de contrôle régional qui contrôle l'aéronef; le contrôle peut être transféré en tout autre lieu ou à tout autre moment dont sont convenus ces deux organismes.

Entre un organisme assurant le contrôle régional et un organisme assurant le contrôle d'approche.

Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional à un organisme assurant le contrôle d'approche ou vice versa, au lieu ou à l'heure dont sont convenus ces deux organismes.

Entre un organisme assurant le contrôle d'approche et une tour de contrôle d'aérodrome

Aéronef à l'arrivée. Le contrôle d'un aéronef à l'arrivée est transféré de l'organisme assurant le contrôle d'approche à la tour de contrôle d'aérodrome :

- a) lorsque l'aéronef est aux abords de l'aérodrome, et
 - 1) qu'on estime qu'il peut effectuer à vue l'approche et l'atterrissage, ou
 - 2) qu'il se trouve dans des conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues ; ou
- b) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, comme il est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS ; ou
- c) lorsque l'aéronef a atterri.

Même lorsqu'il y a un organisme de contrôle d'approche, le contrôle de certains vols peut être transféré directement d'un centre de contrôle régional à une tour de contrôle d'aérodrome et vice versa, en vertu d'un accord conclu au préalable entre les organismes intéressés au sujet de la partie du contrôle d'approche qui est assurée par le centre de contrôle régional ou par la tour de contrôle d'aérodrome, selon le cas.

Aéronef au départ. Le contrôle d'un aéronef au départ est transféré de la tour de contrôle d'aérodrome à l'organisme assurant le contrôle d'approche :

- a) lorsque les conditions météorologiques de vol à vue règnent aux abords de l'aérodrome :
 - 1) avant que l'aéronef quitte les abords de l'aérodrome ;
 - 2) avant que l'aéronef entre en conditions météorologiques de vol aux instruments ; ou
 - 3) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, selon ce qui est spécifié dans les lettres d'entente ou les instructions de l'organisme ATS ;
- b) lorsque les conditions météorologiques de vol aux instruments règnent à l'aérodrome :
 - 1) immédiatement après que l'aéronef a décollé, ou
 - 2) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, selon ce qui est spécifié dans les lettres d'entente ou les instructions de l'organisme ATS.

Entre secteurs ou positions de contrôle au sein du même organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un secteur ou d'une position de contrôle à un autre au sein du même organisme ATC à un point, un niveau ou un moment spécifié dans les instructions de l'organisme ATS.

21.3.6.2 Coordination du transfert

Le contrôle d'un aéronef n'est transféré d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne à un autre qu'avec le consentement de l'organisme de contrôle accepteur; ce consentement est obtenu conformément aux dispositions ci-dessous.

L'organisme de contrôle transfère à l'organisme de contrôle accepteur les éléments appropriés du plan de vol en vigueur ainsi que tout autre renseignement intéressant le transfert demandé.

Dans le cas d'un transfert de contrôle effectué au moyen de données radar ou ADS-B, les renseignements intéressant ce transfert comprennent notamment la position et, s'il y a lieu, la route et la vitesse de l'aéronef, d'après les observations radar ou ADS-B, effectuées immédiatement avant le transfert.

Dans le cas d'un transfert effectué au moyen de données ADS-C, les renseignements intéressant ce transfert comprennent les renseignements de position en quatre dimensions et les autres renseignements nécessaires.

L'organisme de contrôle accepteur :

- a) indique s'il lui est possible d'accepter le contrôle de l'aéronef dans les conditions spécifiées par l'organisme de contrôle transfère, à moins que, en vertu d'un accord préalable entre les deux organismes intéressés, l'absence d'une indication de ce genre ne signifie l'acceptation des conditions spécifiées; ou bien il indique les modifications éventuelles qu'il est nécessaire d'apporter à ces conditions ;
- b) précise tout autre renseignement ou toute autre autorisation concernant une phase ultérieure du vol et dont il exige la possession par l'aéronef au moment du transfert.

Sauf accord contraire des deux organismes intéressés, l'organisme de contrôle accepteur avise l'organisme de contrôle transfère dès qu'il a établi des communications bilatérales vocales et/ou sur liaison de données avec l'aéronef intéressé et assumé le contrôle de celui-ci.

Les procédures de coordination applicables, y compris les points de transfert du contrôle, sont spécifiées dans des lettres d'accord ou des instructions de l'organisme ATS, selon le cas.

21.3.7 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne

Les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ont pour but unique d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

21.3.7.1 Teneur des autorisations

Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne comprend :

- a) l'identification de l'aéronef indiquée dans le plan de vol ;
- b) la limite d'autorisation ;
- c) la route ;
- d) les niveaux de vol pour la totalité ou pour les différentes parties de la route et les changements de niveau, si nécessaire ;
- e) toutes autres instructions ou renseignements nécessaires sur les questions telles que les manœuvres d'approche ou de départ, les communications et l'heure d'expiration de l'autorisation.

Il convient d'établir des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, ainsi que les procédures correspondantes, lorsque cela est nécessaire pour faciliter :

- a) l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne ;
- b) la description de la route et des procédures à suivre dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne.

Des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée sont établis, ainsi que les procédures correspondantes, lorsque cela est nécessaire pour faciliter :

- a) l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne ;
- b) la description de la route et des procédures à suivre dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne.

21.3.7.2 Collationnement des autorisations et des informations intéressant la sécurité

L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les parties des autorisations et instructions ATC communiquées en phonie qui intéressent la sécurité. Les éléments suivants sont toujours collationnés :

- a) autorisations de route ATC ;

- b) autorisations et instructions d'entrer sur une piste quelconque, d'y atterrir, d'en décoller, d'attendre avant la piste, de la traverser ou de la remonter ;
- c) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse et, lorsqu'ils sont indiqués par le contrôleur ou figurent dans les diffusions ATIS, niveaux de transition.

Les autres autorisations ou instructions, y compris les autorisations conditionnelles, sont collationnées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles sont respectées.

Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien reçu et compris l'autorisation ou l'instruction et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité éventuellement révélée par le collationnement.

Sauf spécification contraire de l'autorité ATS compétente, le collationnement vocal n'est pas exigé dans le cas des messages CPDLC.

Les conducteurs de véhicule qui circulent ou qui ont l'intention de circuler sur l'aire de manœuvre collationnent au contrôleur de la circulation aérienne les parties des instructions transmises verbalement qui intéressent la sécurité, comme les instructions d'entrer, d'attendre en retrait, de traverser et de rouler sur une piste en service ou une voie de circulation, quelle qu'elle soit.

Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que le conducteur de véhicule a correctement accusé réception de l'instruction, et il prend immédiatement des mesures pour corriger tout écart révélé par le collationnement.

21.3.7.3 Coordination des autorisations

Les autorisations du contrôle de la circulation aérienne sont coordonnées entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne pour toute la route que doit suivre un aéronef ou pour une partie spécifiée de cette route, conformément aux règles ci-après.

L'aéronef reçoit une autorisation pour toute la route jusqu'au premier aéroport d'atterrissage prévu :

- a) soit lorsqu'il aura été possible, avant le départ, de coordonner la délivrance des autorisations entre tous les organismes sous le contrôle desquels passe l'aéronef ;
- b) soit lorsqu'on est à peu près certain qu'une coordination préalable est réalisée entre chacun des organismes sous le contrôle desquels passe ultérieurement l'aéronef.

Lorsque la coordination indiquée ci-dessus n'a pas été réalisée ou n'est pas prévue, l'aéronef ne reçoit d'autorisation que jusqu'au point où la coordination est à peu près certaine ; à ce point ou avant d'atteindre ce point, l'aéronef reçoit une nouvelle autorisation avec des instructions d'attente, s'il y a lieu.

Si l'autorité ATS compétente l'a prescrit, l'aéronef entre en communication avec un organisme de contrôle de la circulation aérienne situé en aval pour recevoir une autorisation en aval avant le point de transfert de contrôle.

Pendant qu'il obtient une autorisation en aval, l'aéronef maintiendra les communications bilatérales nécessaires avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne dont il relève à ce moment-là.

Une autorisation délivrée à titre d'autorisation en aval est clairement désignée comme telle au pilote.

À moins d'une coordination, une autorisation en aval ne modifie pas le profil de vol original de l'aéronef dans quelque espace aérien que ce soit autre que celui de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne qui la délivre.

Là où c'est possible et là où l'on utilise les communications par liaison de données pour faciliter la délivrance des autorisations en aval, des communications vocales bilatérales sont disponibles entre le pilote et l'organisme de contrôle de la circulation aérienne qui délivre l'autorisation en aval.

Lorsqu'un aéronef a l'intention de partir d'un aéroport situé à l'intérieur d'une région de contrôle pour entrer dans une autre région de contrôle dans un délai de trente minutes, ou dans tout autre délai qui aura été fixé par les centres de contrôle régional intéressés, la coordination avec le centre de contrôle de cette deuxième région est réalisée avant que soit délivrée l'autorisation de départ.

Lorsqu'un aéronef a l'intention de quitter une région de contrôle pour voler hors de l'espace aérien contrôlé, et rejoindra ultérieurement la même région de contrôle et pénétrera dans une autre région de contrôle, il peut être délivré une autorisation couvrant le trajet entre l'aéroport de départ et le premier aéroport d'atterrissage prévu. Néanmoins, une telle autorisation ou les modifications qui y ont été apportées ne valent que pour les parties du vol effectuées à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé.

21.3.7.4 Gestion des courants de trafic aérien

Une gestion des courants de trafic aérien (ATFM) est instituée pour l'espace aérien où la demande de trafic aérien dépasse par moments, ou va dépasser selon les prévisions, la capacité déclarée des services du contrôle de la circulation aérienne intéressés.

L'ATFM est mise en œuvre sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne ou, s'il y a lieu, par voie d'accords multilatéraux. De tels accords portent sur des procédures et des méthodes communes de détermination de la capacité.

Lorsqu'un organisme ATC s'aperçoit qu'il lui est impossible d'acheminer d'autres aéronefs dans un délai donné en un point donné ou dans une région particulière, en plus de ceux déjà acceptés, ou qu'il ne peut les accepter qu'à une certaine cadence, il en informe l'organisme ATFM, lorsqu'il existe, ainsi que, le cas échéant, les organismes ATS intéressés. Les équipages de conduite des aéronefs se dirigeant vers ce point ou vers cette région et les exploitants intéressés sont également avisés des retards prévus ou des restrictions qui sont imposées.

21.3.8 Contrôle de la circulation des personnes et des véhicules sur les aéroports

La circulation des personnes ou des véhicules, y compris les aéronefs en remorque, sur l'aire de manœuvre d'un aéroport est contrôlée par la tour de contrôle d'aéroport dans la mesure nécessaire pour éviter tout risque pour eux-mêmes ou pour les aéronefs atterrissant, roulant au sol ou décollant.

Si les procédures à suivre par faible visibilité sont appliquées :

- a) le nombre de personnes et de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport est limité au strict minimum, et il est tenu compte en particulier des spécifications relatives à la protection des zones sensibles ILS/MLS.
- b) sous réserve des dispositions ci-dessus, la séparation minimale appliquée entre un véhicule et un aéronef qui circule en surface est celle qui est prescrite par l'autorité ATS compétente en tenant compte des aides disponibles ;

Les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse ont priorité de passage sur tout autre mouvement en surface.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa précédent, les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre sont tenus de se conformer aux règles ci-après :



- a) tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, donnent priorité de passage aux aéronefs qui atterrissent, décollent ou circulent en surface ;
- b) un véhicule qui remorque un aéronef a priorité de passage sur tout autre véhicule ;
- c) un véhicule donne priorité de passage à un autre véhicule conformément aux instructions de l'organisme ATS ;
- d) nonobstant les dispositions des alinéas a), b) et c), tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, se conforment aux instructions données par la tour de contrôle de l'aérodrome.

21.3.9 Prestations radar et ADS-B

Les systèmes sol radar et ADS-B fournissent l'affichage des alertes et les avertissements ayant trait à la sécurité, y compris les alertes de conflit, les prévisions de conflit, les avertissements d'altitude minimale de sécurité et les doubles attributions involontaires de code SSR.

21.3.10 Emploi du radar de surface (SMR)

Si on ne peut pas observer visuellement l'ensemble de l'aire de manœuvre, ou comme moyen d'observation complémentaire, le radar de surface (SMR) fourni conformément aux dispositions de l'Annexe 14, Volume I, ou tout autre équipement de surveillance approprié, est utilisé pour :

- a) suivre le déplacement des aéronefs et des véhicules sur l'aire de manœuvre ;
- b) fournir des renseignements de direction aux pilotes et aux conducteurs des véhicules, selon les besoins ;
- c) fournir conseils et assistance dans le but d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements des aéronefs et des véhicules sur l'aire de manœuvre.

21.4 SERVICE D'INFORMATION DE VOL

21.4.1 Mise en œuvre

Le service d'information de vol est assuré pour tous les aéronefs auxquels les renseignements correspondants peuvent être utiles, et

- a) auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne ; ou
- b) dont la présence est connue par d'autres moyens des organismes des services de la circulation aérienne intéressés.

Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne assure à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exige.

21.4.2 Portée du service d'information de vol

Le service d'information de vol comporte la communication des éléments suivants :

- a) renseignements SIGMET ;
- b) renseignements concernant toute activité volcanique prééruptive, toute éruption volcanique et la présence de nuages de cendres volcaniques ;
- c) renseignements concernant le dégagement dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques ;
- d) renseignements sur la disponibilité des services de radionavigation ;



- e) renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et des installations et services connexes, y compris des renseignements sur l'état des aires de mouvement de l'aérodrome quand leurs caractéristiques sont modifiées par la présence de neige, de glace ou d'une épaisseur significative d'eau ;
- f) renseignements sur les ballons libres non habités ;
- enfin, tous autres renseignements susceptibles d'influer sur la sécurité.

Le service d'information de vol assuré aux aéronefs effectuant des vols comprend, outre les renseignements indiqués ci-dessus, des renseignements intéressant :

- a) les conditions météorologiques observées ou prévues aux aérodromes de départ, de destination et de dégagement ;
- b) les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G ;
- c) pour les vols effectués au-dessus d'étendues d'eau, dans la mesure du possible et lorsqu'un pilote en fait la demande, tous renseignements disponibles sur les bâtiments de surface se trouvant dans la région, par exemple : indicatif d'appel radio, position, route vraie, vitesse, etc.

Les renseignements prévus à l'alinéa b) ne se rapportent qu'aux aéronefs dont la présence est connue et qui pourraient constituer un risque de collision pour l'aéronef averti. Ils sont parfois incomplets et les services de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les émettre à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude.

Lorsqu'il est nécessaire de compléter les renseignements fournis à l'alinéa b) au sujet des risques de collision, ou en cas d'interruption temporaire du service d'information de vol, des diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs peuvent être assurées dans des espaces aériens désignés. Le Supplément B contient des éléments indicatifs concernant les diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs, ainsi que les procédures d'exploitation correspondantes.

Les organismes ATS transmettent dès que possible les comptes rendus en vol spéciaux aux autres aéronefs intéressés, au centre météorologique associé et aux autres organismes ATS intéressés. Les transmissions aux aéronefs sont continues pendant une période à déterminer par accord entre l'administration météorologique et l'autorité compétente des services de la circulation aérienne intéressées.

Le service d'information de vol assuré aux aéronefs effectuant des vols VFR comprend, outre les renseignements indiqués au premier alinéa, les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.

21.4.3 Diffusions du service d'information de vol pour l'exploitation

21.4.3.1 Mise en œuvre

Les renseignements météorologiques et les renseignements opérationnels sur les services de radionavigation et les aérodromes, qui sont inclus dans les messages du service d'information de vol, sont fournis, chaque fois qu'ils sont disponibles, sous une forme intégrée du point de vue opérationnel.

Lorsque des messages intégrés d'information de vol pour l'exploitation sont transmis aux aéronefs, la teneur et, si elle est spécifiée, la séquence des éléments de ces messages sont conformes à la teneur et à la séquence indiquées pour les différentes phases de vol.

Les diffusions du service d'information de vol pour l'exploitation, lorsqu'elles sont fournies, consistent en des messages contenant des renseignements intégrés relatifs à des éléments opérationnels et météorologiques sélectionnés intéressant les différentes phases de vol. Ces diffusions sont de trois types principaux, à savoir les diffusions HF, VHF et ATIS.

Emploi des messages OFIS (Information de vol pour l'exploitation) dans les transmissions dirigées du type demande/réponse : sur demande du pilote, le ou les messages OFIS applicables sont transmis par l'organisme ATS compétent.

21.4.3.2 Diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix)

Les diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix) sont assurées aux aéroports où il est nécessaire de réduire le volume des communications sur les voies VHF air-sol des services ATS. Lorsqu'elles sont assurées, ces diffusions comprennent :

- a) une diffusion destinée aux aéronefs à l'arrivée ;
- b) une diffusion destinée aux aéronefs au départ ;
- c) une diffusion destinée à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ ; ou encore
- d) aux aéroports où la durée de la diffusion destinée à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ serait excessive, deux diffusions destinées l'une aux aéronefs à l'arrivée, l'autre aux aéronefs au départ.

Les diffusions ATIS-voix sont effectuées, toutes les fois que cela est possible, sur une fréquence VHF distincte. Si une fréquence distincte n'est pas disponible, la diffusion peut être effectuée sur la ou les voies radiotéléphoniques de l'aide ou des aides à la navigation de région terminale les plus appropriées, de préférence un VOR, à condition que la portée et la lisibilité soient adéquates et que le signal d'identification de l'aide à la navigation soit inséré dans la diffusion de manière à ne pas masquer celle-ci.

Les diffusions ATIS-voix ne sont pas effectuées sur la voie radiotéléphonique d'un ILS.

Toutes les fois qu'un service ATIS-voix est assuré, la diffusion est continue et répétitive.

Les renseignements contenus dans la diffusion en vigueur sont immédiatement communiqués à l'organisme ou aux organismes ATS chargés de fournir aux aéronefs des renseignements concernant l'approche, l'atterrissage et le décollage, toutes les fois que le message n'a pas été rédigé par cet organisme ou ces organismes.

Les diffusions ATIS-voix effectuées aux aéroports destinés à être utilisés par des services aériens internationaux sont disponibles au moins en langue anglaise.

Aux aéroports où les diffusions ATIS-voix sont disponibles en plusieurs langues, une fréquence distincte est utilisée pour chaque langue.

Le message ATIS-voix diffusé ne dépasse pas, si possible, 30 secondes, et l'on veille à ce que la lisibilité du message ATIS ne soit pas affectée par la rapidité de la transmission ou par le signal d'identification d'une aide à la navigation utilisée pour la transmission des messages ATIS. En outre, le message ATIS diffusé tient compte des performances humaines.

21.4.3.3 Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS)

Là où un service D-ATIS complète le service ATIS-voix, la nature et la présentation de l'information fournie sont identiques à celles des renseignements de la diffusion ATIS-voix correspondante.

Là où l'on dispose de renseignements météorologiques en temps réel, on considère, pour ce qui est du maintien de l'indicatif, que leur teneur est inchangée tant que les données demeurent dans les limites au-delà desquelles le changement est un changement notable.

Là où un service D-ATIS complète le service ATIS-voix, la mise à jour des renseignements ATIS est effectuée simultanément pour les deux services.

21.4.3.4 Service automatique d'information de région terminale (voix et/ou par liaison de données)

Toutes les fois qu'un service ATIS-voix et/ou un service D-ATIS sont assurés :

- a) les renseignements communiqués se rapportent à un seul aéroport ;
- b) les renseignements communiqués sont mis à jour aussitôt qu'un changement notable se produit ;
- c) il incombe aux services de la circulation aérienne de rédiger et de diffuser le message ATIS ;

- d) chaque message ATIS est identifié par un indicatif constitué par une lettre du code d'épellation de l'OACI. Ces indicatifs sont affectés, dans l'ordre alphabétique, aux messages ATIS successifs ;
- e) les aéronefs accusent réception des renseignements dès qu'ils établissent communication avec l'organisme ATS qui assure le contrôle d'approche ou avec la tour de contrôle d'aérodrome, selon le cas ;
- f) lorsqu'il répond au message décrit à l'alinéa e) ci-dessus ou, dans le cas d'un aéronef à l'arrivée, à un autre moment éventuellement prescrit par l'autorité ATS compétente, l'organisme ATS compétent communique à l'aéronef le calage altimétrique en vigueur ;
- g) les renseignements météorologiques sont extraits des messages d'observations météorologiques régulières ou spéciales locales.

Lorsque, par suite de l'évolution rapide des conditions météorologiques, il est peu souhaitable d'inclure des observations météorologiques dans l'information ATIS, les messages ATIS précisent que les renseignements météorologiques nécessaires sont fournis dès le premier contact avec l'organisme ATS approprié.

Il n'est pas nécessaire d'inclure dans les transmissions dirigées adressées à un aéronef les éléments d'information contenus dans un message ATIS en vigueur dont cet aéronef a accusé réception, à l'exception toutefois du calage altimétrique, qui est communiqué conformément aux dispositions de l'alinéa f) ci-dessus.

Si un aéronef accuse réception d'un message ATIS qui n'est plus en vigueur, tout élément d'information nécessitant une mise à jour est transmis sans retard à cet aéronef.

Le contenu des messages ATIS est aussi bref que possible et que les renseignements qui s'ajoutent aux renseignements spécifiés aux articles 18.4.3.7 à 18.4.3.9, par exemple les renseignements déjà communiqués dans les publications d'information aéronautique (AIP) ou par NOTAM, ne sont transmis que si des circonstances exceptionnelles le justifient.

21.4.3.5 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée et au départ

Les messages ATIS qui comportent des renseignements destinés à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué :

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur d'arrivée et/ou de départ ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;
- f) type(s) d'approche à prévoir ;
- g) piste(s) en service, état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- h) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
- i) durée d'attente, s'il y a lieu ;
- j) niveau de transition, le cas échéant ;
- k) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
- l) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- *m) visibilité et, le cas échéant, RVR, et, si on dispose de visibilitètres/capteurs de RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- *n) temps présent ;
- *o) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après : 1 500 m (5 000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée ; cumulonimbus ; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
- p) température de l'air ;
- **q) température du point de rosée ;
- r) calage(s) altimétrique(s) ;

- s) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans les aires d'approche et de montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation ;
- t) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
- u) instructions ATIS particulières

* Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées au Chapitre 11 des PANS-ATM (Doc 4444) prévalent.

** Élément déterminé dans le cadre d'accords régionaux de navigation aérienne.

21.4.3.6 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée

Les messages ATIS qui ne comportent que des renseignements destinés aux aéronefs à l'arrivée contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué :

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur d'arrivée ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;
- f) type(s) d'approche à prévoir ;
- g) piste(s) d'atterrissage principale(s) ; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- h) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
- i) durée d'attente, s'il y a lieu ;
- j) niveau de transition, le cas échéant ;
- k) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
- l) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- *m) visibilité et, le cas échéant, RVR, et, si on dispose de visibilitètres/capteurs de RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- *n) temps présent ;
- *o) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après : 1 500 m (5 000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée ; cumulonimbus ; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
- p) température de l'air ;
- **q) température du point de rosée ;
- r) calage(s) altimétrique(s) ;
- s) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire d'approche et de montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation ;
- t) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
- u) instructions ATIS particulières.

* Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées au Chapitre 11 des PANS-ATM (Doc 4444) prévalent.

** Élément déterminé dans le cadre d'accords régionaux de navigation aérienne.

21.4.3.7 ATIS destiné aux aéronefs au départ

Les messages ATIS qui ne comportent que des renseignements destinés aux aéronefs au départ contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué :

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur de départ ;



- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;
- f) piste(s) à utiliser pour le décollage ; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- g) conditions significatives à la surface de la piste (ou des pistes) à utiliser pour le décollage et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
- h) délai au départ, s'il y a lieu ;
- i) niveau de transition, le cas échéant ;
- j) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
- k) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- *l) visibilité et, le cas échéant, RVR, et, si on dispose de visibilimètres/capteurs de RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- *m) temps présent ;
- *n) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après : 1 500 m (5 000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée ; cumulonimbus ; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
- o) température de l'air ;
- **p) température du point de rosée ;
- q) calage(s) altimétrique(s) ;
- r) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire de montée initiale, y compris le cisaillement du vent ;
- s) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
- t) instructions ATIS particulières.

* Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées au Chapitre 11 des PANS-ATM (Doc 4444) prévalent.

** Élément déterminé dans le cadre d'accords régionaux de navigation aérienne.

21.4.4 Diffusions VOLMET et service D-VOLMET

Des diffusions VOLMET HF et/ou VHF et/ou un service D-VOLMET sont assurés quand il a été déterminé par accord régional de navigation aérienne qu'ils répondent à un besoin.

Les expressions conventionnelles normalisées de radiotéléphonie sont utilisées dans les diffusions VOLMET.

21.5 SERVICE D'ALERTE

21.5.1 Mise en œuvre

Le service d'alerte est assuré :

- a) à tous les aéronefs auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation ;
- b) dans la mesure du possible, à tous les autres aéronefs pour lesquels un plan de vol a été déposé, ou dont la présence est connue des services de la circulation aérienne pour toute autre raison ; et
- c) à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.

Les centres d'information de vol ou les centres de contrôle régional servent de centres de rassemblement de tous les renseignements relatifs à un aéronef en difficulté se trouvant dans la région d'information de vol ou dans la région de contrôle intéressée et transmettent ces renseignements au centre de coordination de sauvetage intéressé.

Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle d'aérodrome ou d'un organisme de contrôle d'approche est en difficulté, cette tour ou ce bureau avertit immédiatement le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional responsable, qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage ; toutefois, si la nature du cas d'urgence est telle que la notification est superflue, il n'est pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.

Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, la tour de contrôle d'aérodrome ou l'organisme de contrôle d'approche responsable alerte d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

21.5.2 Alerte des centres de coordination de sauvetage

Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes des services de la circulation aérienne, sauf dans le cas indiqué à l'article 18.5.5, alertent les centres de coordination de sauvetage dès qu'un aéronef est considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :

a) Phase d'incertitude :

- 1) lorsqu'aucune communication n'a été reçue d'un aéronef dans les trente minutes qui suivent l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse de communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première, ou
- 2) lorsqu'un aéronef n'arrive pas dans les trente minutes qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes des services de la circulation aérienne ou la dernière heure d'arrivée prévue calculée par ces organismes, si cette dernière heure est postérieure à la première, à moins qu'il n'existe aucun doute quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

b) Phase d'alerte :

- 1) lorsque, après la phase d'incertitude, les tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements à d'autres sources appropriées n'ont apporté aucune information sur l'aéronef, ou
- 2) lorsqu'un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir n'atterrit pas dans les cinq minutes qui suivent l'heure prévue d'atterrissage et qu'il n'a pas été établi de nouvelle communication avec l'aéronef, ou
- 3) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis, sans que toutefois, l'éventualité d'un atterrissage forcé soit probable, à moins que des indices concluants apaisent toute appréhension quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, ou
- 4) lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

c) Phase de détresse :

- 1) lorsque, après la phase d'alerte, l'échec de nouvelles tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef et de nouvelles demandes de renseignements plus largement diffusées indiquent que l'aéronef est probablement en détresse, ou
- 2) lorsque l'on estime que l'aéronef a épuisé son carburant ou que la quantité qui lui reste est insuffisante pour lui permettre de se poser en lieu sûr, ou
- 3) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis au point qu'un atterrissage forcé est probable, ou
- 4) lorsque l'on a été informé ou qu'il est à peu près certain que l'aéronef a effectué un atterrissage forcé ou est sur le point de le faire, à moins qu'il ne soit à peu près certain que l'aéronef et ses occupants ne sont pas menacés d'un danger grave et imminent et n'ont pas besoin d'une aide immédiate.

La notification comporte ceux des renseignements suivants dont on dispose, présentés dans l'ordre ci-après :

- a) INCERFA, ALERFA et DETRESFA, selon la phase d'urgence ;
- b) organisme et personne qui appelle ;
- c) nature du cas d'urgence ;
- d) renseignements intéressants tirés du plan de vol ;
- e) organisme ayant établi le dernier contact ; heure et moyen utilisé ;

- f) dernier compte rendu de position et façon dont il a été établi ;
- g) couleur et signes distinctifs de l'aéronef ;
- h) marchandises dangereuses transportées comme fret ;
- i) mesures prises par le bureau qui adresse la notification ;
- j) autres observations utiles.

Les renseignements spécifiés ci-dessus qui ne sont pas disponibles au moment où la notification est adressée au centre de coordination de sauvetage sont demandés par un organisme de la circulation aérienne avant la déclaration d'une phase de détresse, si l'on est à peu près certain que cette phase est déclarée.

Outre la notification indiquée au premier alinéa, le centre de coordination de sauvetage reçoit sans délai :

- a) tous renseignements supplémentaires utiles, particulièrement en ce qui concerne l'évolution de l'état d'urgence, suivant les différentes phases ; ou
- b) l'indication que l'état d'urgence n'existe plus.

21.5.3 Utilisation des installations de télécommunications

Les organismes des services de la circulation aérienne utilisent, s'il y a lieu, toutes les installations de télécommunications disponibles, afin de tenter d'entrer et de rester en communication avec l'aéronef en difficulté et d'obtenir des nouvelles de cet aéronef.

21.5.4 Repérage sur carte de la position de l'aéronef en difficulté

Lorsqu'on estime que l'état d'urgence existe, la route suivie par l'aéronef en difficulté est tracée sur une carte, de manière à déterminer la position future probable de l'aéronef et son rayon d'action maximal à partir de sa dernière position signalée.

Les routes des autres aéronefs signalés dans le voisinage de l'aéronef en difficulté sont également portées sur la carte, de manière à déterminer leur position ultérieure probable et leur rayon d'action maximal.

21.5.5 Notification à l'exploitant

Lorsqu'un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol estime qu'un aéronef est dans la phase d'incertitude ou d'alerte, il en avise, lorsque cela est possible, l'exploitant avant d'alerter le centre de coordination de sauvetage.

Tous les renseignements communiqués au centre de coordination de sauvetage par le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol sont également transmis sans retard à l'exploitant, lorsque cela est possible.

21.5.6 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne estime qu'un aéronef se trouve en état d'urgence, les autres aéronefs que l'on sait être à proximité de l'aéronef en état d'urgence sont informés dès que possible de la nature du cas d'urgence, sauf dans le cas prévu ci-après.

Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne a connaissance ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, il n'est pas fait mention de la nature du cas d'urgence dans les communications ATS air-sol, à moins qu'il n'en ait été fait mention auparavant dans les communications émanant de l'aéronef en cause et que l'on ne soit certain qu'une telle mention n'aggrave pas la situation.

21.6 MOYENS DE TELECOMMUNICATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE

21.6.1 Service mobile aéronautique (communications air-sol)

21.6.1.1 Généralités

La radiotéléphonie et/ou la liaison de données sont utilisées dans les communications air-sol pour les besoins des services de la circulation aérienne.

Lorsque le contrôle de la circulation aérienne est assuré au moyen de communications radiotéléphoniques bilatérales ou de communications par liaison de données entre pilote et contrôleur, des dispositifs d'enregistrement sont installés sur toutes les voies de télécommunications air-sol utilisées.

Les enregistrements de communications qui ont été effectués sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

Les spécifications concernant la mise en œuvre de la fréquence d'urgence 121,5 MHz dans les organismes ATS et la veille que ces derniers doivent assurer sur cette fréquence figurent dans le RACH 22, de même que les dispositions relatives à la conservation des enregistrements automatiques des communications à l'ATC.

21.6.1.2 Service d'information de vol

Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales entre un organisme assurant le service d'information de vol et les aéronefs en vol dotés de l'équipement approprié, en n'importe quel point de la région d'information de vol.

Chaque fois que cela est possible, les installations de télécommunication air-sol pour le service d'information de vol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques.

21.6.1.3 Contrôle régional

Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales entre un organisme qui assure le contrôle régional et les aéronefs en vol dotés de l'équipement approprié, en n'importe quel point de la région (ou des régions) de contrôle.

Chaque fois que cela est possible, les installations de télécommunication air-sol pour le contrôle régional permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques.

Aux emplacements où des voies de communication vocale air-sol servent pour le contrôle régional et sont utilisées par les agents des télécommunications air-sol, des arrangements appropriés sont pris afin de permettre l'établissement, en cas de besoin, de communications vocales directes pilote-contrôleur.

21.6.1.4 Contrôle d'approche

Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre l'organisme qui assure le contrôle d'approche et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui sont placés sous son contrôle.

Lorsque l'organisme qui assure le contrôle d'approche fonctionne indépendamment, les communications air-sol ont lieu sur des voies de télécommunications réservées à son usage exclusif.

21.6.1.5 Contrôle d'aérodrome

Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre une tour de contrôle d'aérodrome et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui évoluent dans un rayon de 45 km (25 NM) autour de l'aérodrome considéré.

Lorsque les conditions le justifient, des voies de télécommunications distinctes sont affectées au contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre.

21.6.2 Service fixe aéronautique (communications sol-sol)

21.6.2.1 Généralités

Les communications vocales directes et/ou les communications par liaison de données sont utilisées dans les communications sol-sol pour les besoins des services de la circulation aérienne.

La rapidité avec laquelle les communications doivent être établies a été définie par une indication de temps destinée à servir de guide aux services de télécommunication, notamment pour déterminer la nature des voies de télécommunications nécessaires. Ainsi, l'expression « instantanée » est utilisée pour des communications qui permettent d'assurer effectivement une liaison immédiate entre contrôleurs ; une période de « quinze secondes » permet d'utiliser un tableau de commutation et une période de « cinq minutes » signifie que les méthodes utilisées comprennent une retransmission.

Les dispositions relatives à la conservation des enregistrements automatiques des communications à l'ATC figurent dans le RACH 22.

21.6.2.2 Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol

Communications entre organismes des services de la circulation aérienne

Un centre d'information de vol dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité :

- a) le centre de contrôle régional, à moins qu'il ne soit co-implanté ;
- b) les organismes de contrôle d'approche ;
- c) les tours de contrôle d'aérodrome.

Un centre de contrôle régional, en plus d'être relié au centre d'information de vol, comme le prescrivent les dispositions de l'alinéa précédent, dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité :

- a) organismes de contrôle d'approche ;
- b) tours de contrôle d'aérodrome ;
- c) bureaux de piste des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont établis séparément.

Un organisme de contrôle d'approche, en plus d'être relié au centre d'information de vol et au centre de contrôle régional, comme le prescrivent les dispositions des alinéas précédents, dispose de moyens de communication avec la tour ou les tours de contrôle d'aérodrome qui lui sont associées et avec le ou les bureaux de piste ATS correspondants lorsque ces derniers sont établis séparément.

Une tour de contrôle d'aérodrome, en plus d'être reliée au centre d'information de vol, au centre de contrôle régional et à l'organisme de contrôle d'approche, comme le prescrivent les dispositions des alinéas précédents dispose de moyens de communication avec le bureau de piste ATS qui lui est associé, lorsque ce dernier est établi séparément.

Communications entre les organismes des services de la circulation aérienne et d'autres organismes

Un centre d'information de vol et un centre de contrôle régional disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives :

- a) les organismes de police ou militaires intéressés ;
- b) le centre météorologique qui dessert le centre en question ;
- c) la station de télécommunications aéronautiques qui dessert le centre en question ;
- d) les bureaux des exploitants intéressés ;
- e) le centre de coordination de sauvetage ou, à défaut, tout autre service d'urgence intéressé ;
- f) le bureau NOTAM international qui dessert le centre en question.

Un organisme de contrôle d'approche et une tour de contrôle d'aérodrome disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives :

- a) les organismes de police ou militaires intéressés ;
- b) les services de sauvetage et d'urgence (y compris ambulance, service d'incendie, etc.) ;
- c) le centre météorologique qui dessert l'organisme en question ;
- d) la station des télécommunications aéronautiques qui dessert l'organisme en question ;
- e) l'organisme assurant le service de gestion d'aire de trafic, lorsqu'il s'agit d'un organisme distinct.

Les installations de télécommunication nécessaires sont dotées de moyens permettant l'établissement de communications rapides et sûres entre l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne et l'organisme ou les organismes de police ou militaires chargés du contrôle des opérations d'interception à l'intérieur de la zone de responsabilité de l'organisme ATS.

Description des installations de télécommunication

Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des articles précédents sont dotées de moyens permettant :

- a) des communications vocales directes, seules ou combinées à des communications par liaison de données, pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen du radar ou de l'ADS-B, et normalement en 15 secondes pour d'autres fins ;
- b) des communications par téléimpression lorsqu'un enregistrement écrit est nécessaire, la durée d'acheminement du message, pour ce type de communication, ne dépassant pas 5 minutes.

Dans tous les cas qui ne sont pas visés à l'alinéa précédent, les installations de télécommunication sont dotées de moyens permettant :

- a) des communications vocales directes, seules ou combinées à des communications par liaison de données, pouvant normalement être établies dans un délai de 15 secondes ;
- b) des communications par téléimpression lorsqu'un enregistrement écrit est nécessaire, la durée d'acheminement du message, pour ce type de communication, ne dépassant pas 5 minutes.

Dans tous les cas où le transfert automatique de données à destination et/ou en provenance d'ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire, des moyens appropriés d'enregistrement automatique sont mis en œuvre.

Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des articles 21.6.2.2.1 et 21.6.2.2.2 sont complétées, selon les besoins, par des moyens permettant d'autres formes de communication visuelle ou auditive, par exemple la télévision en circuit fermé ou des systèmes distincts de traitement de l'information.

Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des articles 21.6.2.2.2, alinéas a), b) et c), sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes omnibus.

Les installations de télécommunication nécessaires aux termes de l'article 21.6.2.2.2, alinéa d), sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes omnibus, ces communications pouvant normalement être établies dans un délai de 15 secondes.

Toutes les installations permettant des communications vocales directes ou des communications par liaison de données entre organismes des services de la circulation aérienne et entre des organismes ATS et les autres organismes sont dotées de moyens d'enregistrement automatique.

Les enregistrements de données et de communications qui ont été effectués sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

21.6.2.3 Communications entre régions d'information de vol

Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional disposent de moyens de communication avec tous les centres voisins d'information de vol et de contrôle régional.

Les installations de télécommunication nécessaires sont dotées, dans tous les cas, de moyens permettant de transmettre les messages sous une forme qui se prête à leur conservation à titre d'archives permanentes, et en respectant les durées d'acheminement spécifiées par accord régional de navigation aérienne.

À moins qu'il n'en soit décidé autrement par accord régional de navigation aérienne, les installations nécessaires aux communications entre centres de contrôle régional qui desservent des régions de contrôle contiguës sont dotées en outre de moyens permettant des communications vocales directes et des communications par liaison de données, le cas échéant, avec enregistrement automatique, les communications pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen de données radar, ADS-B ou ADS-C, et normalement dans un délai de 15 secondes pour d'autres fins.

Lorsqu'un accord entre les États concernés le prescrit, afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception en cas d'écart par rapport à la route assignée, les installations nécessaires aux communications entre centres qui desservent des régions d'information de vol ou des régions de contrôle contiguës, autres que celles dont il est question à l'article précédent, sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes seules ou combinées à des communications par liaison de données. Ces installations sont dotées en outre de moyens d'enregistrement automatique.

Les installations de communication visées par l'alinéa précédent permettent normalement l'établissement de communications dans un délai de 15 secondes.

Les organismes ATS voisins sont reliés entre eux dans tous les cas où l'on observe des situations particulières.

Lorsque les conditions locales obligent à autoriser un aéronef, avant le départ, à pénétrer dans une région de contrôle voisine, un organisme de contrôle d'approche et/ou une tour de contrôle d'aérodrome sont reliés au centre de contrôle régional qui dessert la région voisine.

Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des deux alinéas précédents sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes seules ou combinées à des communications par liaison de données, avec enregistrement automatique, les communications pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen de données radar, ADS-B ou ADS-C, et normalement dans un délai de 15 secondes pour d'autres fins.

Dans tous les cas où l'échange automatique des données entre ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire, des moyens appropriés d'enregistrement automatique sont mis en œuvre.

Les enregistrements de données et de communications qui ont été effectués en application de l'alinéa précédent sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

21.6.2.4 Procédures pour les communications vocales directes

Des procédures appropriées pour les communications vocales directes sont élaborées afin de permettre l'établissement d'une liaison immédiate en cas d'appel urgent concernant la sécurité d'un aéronef et, s'il y a lieu, l'interruption des communications moins urgentes alors en cours.

21.6.3 Service de contrôle de la circulation à la surface

21.6.3.1 Communications pour le contrôle de la circulation des véhicules autres que les aéronefs sur les aires de manœuvre aux aérodromes contrôlés

Le service du contrôle d'aérodrome dispose de moyens permettant des communications bilatérales en radiotéléphonie pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, sauf lorsqu'un système de communications par signaux visuels est jugé suffisant.

Lorsque les conditions le justifient, des voies distinctes de communications sont mises en œuvre pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, et des moyens d'enregistrement automatique sont prévus sur toutes ces voies.

Les enregistrements de communications qui ont été effectués en application des alinéas précédents sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours.

21.6.4 Service de radionavigation aéronautique

21.6.4.1 Enregistrement automatique des données de surveillance

Les données de surveillance provenant des équipements radar primaire et secondaire ou d'autres systèmes (par exemple, ADS-B, ADS-C), utilisés comme aides aux services de la circulation aérienne sont automatiquement enregistrées afin qu'elles puissent servir aux enquêtes sur les accidents et incidents, aux recherches et au sauvetage, au contrôle de la circulation aérienne ainsi qu'à l'évaluation des systèmes de surveillance et à la formation sur ces systèmes.

Les enregistrements automatiques sont conservés pendant une période d'au moins 30 jours. Les enregistrements intéressants des enquêtes sur des accidents ou incidents sont conservés plus longtemps, jusqu'à ce qu'il soit évident qu'ils ne sont plus nécessaires.

21.7 RENSEIGNEMENTS NECESSAIRES AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE

21.7.1 Renseignements météorologiques

21.7.1.1 Généralités

Les organismes des services de la circulation aérienne reçoivent, sur les conditions météorologiques actuelles et prévues, les renseignements les plus récents qui sont nécessaires à l'exécution de leurs fonctions respectives. Ces renseignements sont fournis sous une forme qui exige le minimum d'interprétation de la part du personnel des

services de la circulation aérienne et suivant une fréquence qui satisfasse les besoins des organismes intéressés des services de la circulation aérienne.

Les organismes des services de la circulation aérienne reçoivent les renseignements détaillés disponibles sur l'emplacement, le développement vertical, la direction et la vitesse de déplacement des phénomènes météorologiques situés au voisinage de l'aérodrome, et en particulier dans les zones d'approche et de montée initiale, qui pourraient constituer un danger pour l'exploitation.

Lorsque des données en altitude traitées par ordinateur sont mises à la disposition des organismes des services de la circulation aérienne, sous forme numérique, pour être utilisées dans les ordinateurs ATS, les dispositions concernant le contenu, la présentation et la transmission de ces données font l'objet d'un accord entre l'administration météorologique et l'autorité compétente des services ATS.

21.7.1.2 Centres d'information de vol et centres de contrôle régional

Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans le RACH 18, surtout en cas d'aggravation constatée ou prévue d'un élément météorologique dès qu'une telle aggravation a pu être déterminée. Ces observations et ces prévisions couvrent la région d'information de vol ou la région de contrôle ainsi que toutes autres régions déterminées par accord régional de navigation aérienne.

Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional reçoivent, à intervalles convenables, les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique, relevées aux emplacements spécifiés par le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional intéressé.

21.7.1.3 Organismes assurant le contrôle d'approche

Les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans le RACH 18, pour l'espace aérien et pour les aérodromes dont ils ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués à l'organisme assurant le contrôle d'approche dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes. Lorsque plusieurs capteurs sont utilisés, les affichages auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque capteur.

Les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique, relevées aux emplacements spécifiés par l'organisme assurant le contrôle d'approche intéressé.

Les organismes assurant le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage sont équipés d'affichages du vent à la surface. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages du vent à la surface situés dans la tour de contrôle d'aérodrome et, le cas échéant, dans la station météorologique.

Les organismes qui assurent le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage aux aérodromes où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments sont dotés d'affichages indiquant les valeurs actuelles de la portée visuelle de piste. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la tour de contrôle d'aérodrome et, le cas échéant, dans la station météorologique.

Les organismes qui assurent le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage aux aérodromes où la hauteur de la base des nuages est mesurée par des instruments sont dotés d'affichages indiquant la valeur actuelle de la hauteur de la base des nuages. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la tour de contrôle d'aérodrome et, le cas échéant, dans la station météorologique.

Les organismes qui assurent le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage reçoivent les renseignements sur les cisaillements du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte.

21.7.1.4 Tours de contrôle d'aérodrome

Les tours de contrôle d'aérodrome reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans le RACH 18, pour l'aérodrome dont elles ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes.

Les tours de contrôle d'aérodrome reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique à l'aérodrome qu'elles desservent.

Les tours de contrôle d'aérodrome sont équipées d'affichages du vent à la surface. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages du vent à la surface situés dans la station météorologique, le cas échéant. Lorsque plusieurs capteurs sont utilisés, les affichages auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque capteur.

Les tours de contrôle des aérodromes où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments sont dotées d'affichages indiquant les valeurs actuelles de la portée visuelle de piste. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la station météorologique, le cas échéant.

Les tours de contrôle des aérodromes où la hauteur de la base des nuages est mesurée par des instruments sont dotées d'affichages indiquant la valeur actuelle de la hauteur de la base des nuages. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la station météorologique, le cas échéant.

La tour de contrôle de l'aérodrome reçoit les renseignements sur les cisaillements du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte, ou aux avions en roulement à l'atterrissage ou au décollage.

Les avertissements d'aérodrome sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome et aux autres organismes appropriés.

21.7.1.5 Stations de télécommunications

Lorsque cela est nécessaire pour le service d'information de vol, les dernières observations et les dernières prévisions météorologiques sont transmises aux stations de télécommunications. Une copie de ces renseignements est communiquée au centre d'information de vol ou au centre de contrôle régional.

21.7.2 Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés

Les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes assurant le contrôle d'approche sont tenus au courant des conditions régnant sur l'aire de mouvement qui ont une importance au point de vue opérationnel, notamment de l'existence de dangers temporaires, ainsi que de l'état opérationnel des installations et services associés sur l'aérodrome ou les aérodromes dont ils ont la charge.

21.7.3 Renseignements sur l'état de fonctionnement des services de navigation

Les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel des services de radionavigation et des aides visuelles indispensables aux procédures de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissage qui sont implantées

dans la zone dont ils ont la charge, ainsi que de celui des services de radionavigation et des aides visuelles indispensables à la circulation à la surface.

Les renseignements sur l'état opérationnel, et sur toute modification de l'état opérationnel, des services de radionavigation et des aides visuelles dont il est fait mention à l'alinéa précédent sont reçus par le ou les organismes appropriés de la circulation aérienne en temps opportun, compte tenu de l'utilisation des services ou des aides en question.

21.7.4 Renseignements sur les ballons libres non habités

Les exploitants de ballons libres non habités tiennent les organismes appropriés des services de la circulation aérienne au courant des détails concernant le vol de ces ballons conformément aux dispositions figurant dans le RACH 3.

21.7.5 Renseignements sur les activités volcaniques

Les organismes ATS sont informés, conformément à l'accord local, des activités volcaniques prééruptives, des éruptions volcaniques et de la présence de nuages de cendres volcaniques à proximité de l'espace aérien emprunté par les vols dans leur zone de responsabilité.

Les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol reçoivent les renseignements consultatifs concernant les cendres volcaniques qui sont communiqués par le VAAC qui leur est associé.

21.7.6 Renseignements sur les « nuages » de matières radioactives et de produits chimiques toxiques

Les organismes ATS sont informés, conformément à l'accord local, de la présence dans l'atmosphère de substances radioactives ou de produits chimiques toxiques, qui pourraient concerner l'espace aérien emprunté par les vols dans leur zone de responsabilité.

21.8 APPENDICE 1 : PRINCIPES REGISSANT L'IDENTIFICATION DES SPECIFICATIONS DE NAVIGATION ET L'IDENTIFICATION DES ROUTES ATS A L'EXCEPTION DES ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART ET D'ARRIVEE

(Voir 21. 2.7 et 21.2.13)

21.8.1 Indicateurs des routes ATS et des spécifications de navigation

21.8.1.1 Le but d'un système d'indicateurs de route et de spécifications de navigation applicables à des tronçons de routes ATS, des routes ATS ou des zones spécifiquement désignés est de permettre aux pilotes et aux services ATS, compte tenu des nécessités de l'automatisation :

- a) de se référer sans ambiguïté à une route ATS sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'emploi de coordonnées géographiques ou à d'autres moyens pour décrire cette route ;
- b) d'établir une relation entre une route ATS et une structure verticale déterminée de l'espace aérien ;
- c) d'indiquer un niveau de précision de navigation à respecter le long d'une route ATS ou à l'intérieur de zones spécifiées ; et enfin,
- d) d'indiquer qu'une route est utilisée principalement ou exclusivement par certains types d'aéronefs.

21.8.1.2 Afin de répondre à cet objectif, le système de désignation :

- a) permet l'identification de toute route ATS d'une manière simple et non équivoque ;
- b) évite les redondances ;
- c) peut être utilisé aussi bien par le système automatique au sol que par le système automatique de bord ;
- d) permet la plus grande concision dans l'utilisation du système en exploitation ; et enfin
- e) assure une possibilité de développement suffisante pour répondre aux besoins futurs sans qu'il soit nécessaire de procéder à des modifications fondamentales.

21.8.1.3 Les routes ATS contrôlées, non contrôlées et à caractère consultatif, à l'exception des itinéraires normalisés d'arrivée et de départ, sont donc identifiées de la manière spécifiée ci-après.

21.8.2 Composition de l'indicateur

21.8.2.1 L'indicateur de route ATS est composé d'un indicateur de base complété, en cas de besoin, par :

- a) un préfixe, de la manière prescrite au § 21.8.2.3 ;
- b) une lettre supplémentaire, de la manière prescrite au § 21.8.2.4.

Le nombre de caractères nécessaires pour composer l'indicateur n'est pas supérieur à six.

Le nombre de caractères nécessaires pour composer l'indicateur devrait, si possible, être limité à un maximum de cinq.

21.8.2.2 L'indicateur de base est composé d'une lettre de l'alphabet suivie d'un numéro compris entre 1 et 999.

La lettre est choisie parmi les suivantes :

- a) A, B, G, R pour les routes qui font partie des réseaux régionaux de routes ATS autres que les routes à navigation de surface ;
- b) L, M, N, P pour les routes à navigation de surface qui font partie des réseaux régionaux de routes ATS ;
- c) H, J, V, W pour les routes qui ne font pas partie des réseaux régionaux de routes ATS et qui ne sont pas des routes à navigation de surface ;
- d) Q, T, Y, Z pour les routes à navigation de surface qui ne font pas partie des réseaux régionaux de routes ATS.

21.8.2.3 Le cas échéant, une lettre supplémentaire est ajoutée comme préfixe à l'indicatif de base conformément aux indications ci-après :

- a) K afin d'indiquer une route à basse altitude établie principalement à l'intention des hélicoptères ;
- b) U afin d'indiquer que la route ou une partie de cette route est établie dans l'espace aérien supérieur ;
- c) S afin d'indiquer une route établie exclusivement pour que les avions supersoniques l'empruntent pendant l'accélération, pendant la décélération et pendant le vol supersonique.

21.8.2.4 Lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, une lettre supplémentaire peut être ajoutée après l'indicatif de base de la route ATS en question, pour indiquer le type de service assuré comme suit :

- a) la lettre F pour indiquer que seul un service consultatif est assuré sur la route ou sur une partie de la route ;
- b) la lettre G pour indiquer que seul un service d'information de vol est assuré sur la route ou sur une partie de la route.

21.8.3 Attribution des indicatifs de base

Les indicatifs de base des routes ATS sont attribués selon les principes suivants.

Le même indicatif de base est attribué à une route long-courrier principale sur toute sa longueur, indépendamment des régions de contrôle terminales, des États et des régions traversés.

Lorsque deux ou plusieurs routes long-courriers ont un tronçon commun, il est attribué à ce dernier chacun des indicatifs des routes intéressées, sauf lorsqu'il en résulte des difficultés pour les services de la circulation aérienne, auquel cas, d'un commun accord, un seul indicatif est utilisé.

Un indicatif de base attribué à une route n'est pas attribué à une autre route.

Les besoins des États en indicatifs sont notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination.

21.8.4 Emploi des indicatifs dans les communications

Dans les communications imprimées, l'indicatif est toujours exprimé au moyen de deux caractères au moins et de six caractères au plus.

Dans les communications en phonie, la lettre de base d'un indicatif est prononcée conformément au code d'épellation OACI.

4.3 Lorsque les préfixes K, U ou S sont utilisés, ils sont, dans les communications verbales, prononcés comme suit :

K — KOPTER

U — UPPER

S — SUPERSONIC

Le mot « kopter » est prononcé comme le mot « hélicoptère » et les mots « upper » et « supersonic » comme en anglais.

Lorsque les lettres « F » et « G », sont utilisées, l'équipage de conduite n'est pas tenu de les utiliser dans ses communications vocales.

21.9 APPENDICE 2 - PRINCIPES REGISSANT L'ETABLISSEMENT ET L'IDENTIFICATION DES POINTS SIGNIFICATIFS

(Voir Article 21. 2.15)

21.9.1 Établissement des points significatifs

Chaque fois que cela est possible, les points significatifs sont établis par rapport à des aides de radionavigation installées au sol ou dans l'espace, de préférence des aides VHF ou à fréquences plus élevées.

Lorsqu'il n'existe pas de telles aides de radionavigation installées au sol ou dans l'espace, des points significatifs sont établis en des emplacements qui peuvent être déterminés par des aides autonomes de bord ou par observation visuelle, lorsque la navigation est effectuée par référence visuelle au sol. Des points particuliers peuvent être désignés comme points de « transfert de contrôle » par accord entre organismes adjacents du contrôle de la circulation aérienne ou entre postes de contrôle intéressés.

21.9.2 Indicateurs des points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

21.9.2.1 Noms en langage clair pour les points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

Dans la mesure du possible, les points significatifs sont désignés par référence à un point géographique identifiable et de préférence important.

Dans le choix d'un nom pour le point significatif, on veille à ce que les conditions ci-après soient réunies :

a) le nom ne pose aucune difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS lorsqu'ils utilisent la langue employée dans les communications ATS. Lorsque le nom d'un emplacement géographique dans la langue nationale choisie pour désigner un point significatif pose des difficultés de prononciation, une forme abrégée ou contractée de ce nom, lui conservant le plus possible sa signification géographique, est choisie ;

Exemple : FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY

b) le nom est aisément reconnaissable dans les communications en phonie et ne prête pas à confusion avec d'autres points significatifs de la même région d'ensemble. En outre, le nom ne crée pas de confusion par rapport à d'autres communications échangées entre les services de la circulation aérienne et les pilotes ;

c) le nom comprend si possible au moins six lettres formant deux syllabes et, de préférence, un maximum de trois ;

d) le nom choisi est le même pour le point significatif et pour l'aide de radionavigation dont l'emplacement identifie ce point.

21.9.2.2 Composition des indicateurs codés de points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

L'indicateur codé correspondra à l'identification radio de l'aide de radionavigation ; il est, si possible, de nature à faciliter le rapprochement avec le nom du point significatif en langage clair.

Le même indicatif codé n'est pas réutilisé à moins de 1 100 km (600 NM) de l'emplacement de l'aide de radionavigation en cause, sauf dans le cas indiqué ci-après.

Les besoins des États en indicateurs codés sont notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination.

21.9.3 Indicateurs des points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

Lorsqu'il est nécessaire d'établir un point significatif à un endroit qui n'est pas identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation et que ce point est utilisé aux fins du contrôle de la circulation aérienne, il est désigné par un groupe « nom indicatif codé » unique de cinq lettres prononçable. Ce « nom de code » sert alors de nom aussi bien que d'indicateur codé du point significatif.

Le nom de code est choisi de manière à éviter toute difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS lorsqu'ils emploient la langue utilisée dans les communications ATS.

Exemples : ADOLA, KODAP

Le nom de code est facilement identifiable dans les communications en phonie et ne prête pas à confusion avec les indicateurs utilisés pour d'autres points significatifs de la même région d'ensemble.

Le nom de code unique de cinq lettres prononçable assigné à un point significatif n'est pas assigné à un autre point significatif.

Lorsqu'il est nécessaire de déplacer un point significatif, un nouveau nom de code lui est attribué. L'État qui souhaite conserver des noms de code particuliers pour les affecter à des emplacements différents ne réutilise pas ces noms de code avant une période d'au moins six mois.

Les besoins des États en noms de code uniques de cinq lettres prononçable sont notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination.

Dans les régions où il n'existe pas de système de routes fixes ou lorsque les routes suivies par des aéronefs varient en fonction de considérations opérationnelles, les points significatifs sont déterminés et communiqués en coordonnées géographiques du Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) ; toutefois, les points significatifs établis de manière permanente et servant de points d'entrée ou de points de sortie dans ces régions sont désignés conformément aux dispositions pertinentes des sections 2 ou 3.

21.9.4 Emploi des indicateurs dans les communications

En principe, le nom choisi comme il est indiqué aux sections 2 ou 3 est utilisé pour désigner le point significatif dans les communications en phonie. Si le nom en langage clair d'un point significatif identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation, choisi conformément à la disposition de l'article 21.9.2.1, n'est pas utilisé, ce nom est remplacé par l'indicateur codé.

Dans les communications en phonie, cet indicatif codé est épilé conformément au code d'épellation de l'OACI.

Dans les communications imprimées ou codées, seul l'indicateur codé ou le nom de code choisi est utilisé pour désigner un point significatif.

21.9.5 Points significatifs utilisés comme points de compte rendu

Afin de permettre aux services ATS d'obtenir des renseignements concernant la progression des aéronefs en vol, il peut être nécessaire de désigner comme points de compte rendu des points significatifs sélectionnés.

Pour l'établissement de ces points de compte rendu, on tient compte des facteurs suivants :

- a) type des services de la circulation aérienne assurés ;
- b) volume de circulation normalement constaté ;
- c) précision avec laquelle les aéronefs peuvent se conformer au plan de vol en vigueur ;
- d) vitesse des aéronefs ;
- e) minimums d'espacement appliqués ;
- f) complexité de la structure de l'espace aérien ;



- g) méthode(s) de contrôle utilisée(s) ;
- h) début ou fin des phases importantes d'un vol (montée, descente, changement de direction, etc.) ;
- i) procédures de transfert de contrôle ;
- j) sécurité, recherches et sauvetage ;
- k) charge de travail dans le poste de pilotage et volume des communications air-sol.

On attribue aux points de compte rendu l'un des qualificatifs suivants : « obligatoires » ou « sur demande ».

On s'inspire des principes suivants pour établir des points de compte rendu « obligatoires » :

- a) le nombre des points de compte rendu obligatoires est limité au minimum qui est nécessaire à la communication régulière de renseignements sur la progression des vols aux organismes des services de la circulation aérienne, compte tenu de la nécessité de réduire au minimum la charge de travail dans le poste de pilotage et celle des contrôleurs, ainsi que le volume des communications air-sol ;
- b) le fait qu'une aide de radionavigation soit installée à un emplacement donné ne devrait pas déterminer nécessairement sa désignation comme point de compte rendu obligatoire ;
- c) des points significatifs obligatoires ne devraient pas nécessairement être établis aux limites d'une région d'information de vol ou d'une région de contrôle.

Des points de compte rendu « sur demande » peuvent être établis en fonction des comptes rendus de position additionnels dont les services de la circulation aérienne ont besoin lorsque les conditions de la circulation aérienne l'exigent.

On réexamine à intervalles réguliers la désignation des points de compte rendu obligatoires et sur demande afin de réduire les comptes rendus réguliers de position au minimum nécessaire pour assurer l'efficacité des services de la circulation aérienne.

Les comptes rendus réguliers au passage des points de compte rendu obligatoires ne sont systématiquement obligatoires pour tous les vols et en toutes circonstances. En appliquant ce principe, on prête particulièrement attention aux points suivants :

- a) les aéronefs rapides qui évoluent à grande altitude ne sont pas tenus de faire des comptes rendus de position réguliers au passage de tous les points qui ont été déclarés de compte rendu obligatoires pour les aéronefs lents évoluant à faible altitude ;
- b) les aéronefs qui traversent une région de contrôle terminale ne sont pas tenus de faire des comptes rendus réguliers de position aussi souvent que les aéronefs à l'arrivée et au départ.

Dans les régions où les principes énoncés ci-dessus, pour l'établissement des points de compte rendu, ne peuvent être appliqués, un système de compte rendu défini par rapport aux méridiens ou aux parallèles exprimés en degrés entiers peut être établi.

21.10 APPENDICE 3 - PRINCIPES REGISSANT L'IDENTIFICATION DES ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART ET D'ARRIVEE ET DES PROCEDURES CORRESPONDANTES

(Voir Article 21. 2.13)

21.10.1 Indicateurs des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et procédures correspondantes

21.10.1.1 Le système d'indicateurs :

- a) permet l'identification de chaque itinéraire d'une manière simple et non équivoque ;
- b) permet d'établir une nette distinction entre :
 - les itinéraires de départ et les itinéraires d'arrivée ;
 - les itinéraires de départ ou d'arrivée et les autres routes ATS ;
 - les routes qui exigent une navigation par référence à des aides radio basées au sol ou à des aides autonomes de bord, et les routes qui exigent une navigation par référence à des repères visuels au sol ;
- c) est compatible avec les besoins ATS et les besoins des aéronefs en matière de traitement et d'affichage des données ;
- d) permet la plus grande concision au niveau de son application opérationnelle ;
- e) évite les redondances ;
- f) assure une possibilité de développement suffisante pour répondre à tout besoin futur sans obliger à procéder à des modifications fondamentales.

Chaque itinéraire est identifié par un indicatif en langage clair et un indicatif codé correspondant.

Dans les communications verbales, les indicateurs sont facilement associés à un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée et ne posent pas de difficultés de prononciation pour les pilotes et le personnel ATS.

21.10.2 Composition des indicateurs

21.10.2.1 Indicatif en langage clair

L'indicatif en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée est composé :

- a) d'un indicateur de base ; suivi
- b) d'un indicateur de validité ; lui-même suivi
- c) d'un indicateur d'itinéraire ; au besoin, lui-même suivi
- d) du mot « départ » ou « arrivée » ; lui-même suivi
- e) des mots « à vue » ; si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR).

L'indicateur de base est le nom ou le nom codé du point significatif auquel se termine un itinéraire normalisé de départ ou auquel commence un itinéraire normalisé d'arrivée.

L'indicateur de validité est composé d'un chiffre compris entre 1 et 9.

L'indicateur d'itinéraire est composé d'une lettre de l'alphabet. Les lettres « I » et « O » ne sont pas utilisées.

21.10.2.2 Indicatif codé

L'indicatif codé d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée, aux instruments ou à vue, est composé :

- a) de l'indicatif codé ou du nom codé du point significatif décrit au 21.10.2.1, alinéa a) ; suivi
- b) de l'indicateur de validité mentionné au 21.10.2.1, alinéa b) ; lui-même suivi
- c) de l'indicateur d'itinéraire mentionné au 21.10.2.1, alinéa c) ; au besoin.

21.10.3 Attribution des indicatifs

Un indicatif distinct est attribué à chaque itinéraire.

Afin de pouvoir établir une distinction entre deux ou plusieurs itinéraires qui rejoignent le même point significatif (et auquel, par conséquent, le même indicateur de base est attribué), un indicateur d'itinéraire distinct, selon les dispositions du § 21.10.2.1, est attribué à chaque itinéraire.

21.10.4 Attribution des indicateurs de validité

Un indicateur de validité est attribué à chaque itinéraire afin d'identifier l'itinéraire alors en vigueur.

Le premier indicateur de validité à attribuer est le chiffre « 1 ».

Toutes les fois qu'un itinéraire est modifié, un nouvel indicateur de validité, composé du chiffre plus élevé qui suit, est attribué. Le chiffre « 9 » est suivi du chiffre « 1 ».

21.10.5 Exemples d'indicatifs en langage clair et d'indicatifs codés

Exemple 1 : Itinéraire normalisé de départ aux instruments :

- a) Indicatif en langage clair : BRECON UN DÉPART
- b) Indicatif codé : BCN 1

Signification : L'indicatif identifie un itinéraire normalisé de départ aux instruments qui se termine au point significatif BRECON (indicateur de base). BRECON est une installation de radionavigation dont l'identification est BCN (indicateur de base de l'indicatif codé). L'indicateur de validité UN (1 dans l'indicatif codé) signifie que la version initiale de l'itinéraire est encore en vigueur ou qu'une modification est intervenue entre la précédente version NEUF (9) et la version UN (1) maintenant en vigueur. L'absence d'un indicateur d'itinéraire signifie qu'un seul itinéraire, en l'occurrence un itinéraire de départ, a été établi par référence à BRECON.

Exemple 2 : Itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments :

- a) Indicatif en langage clair : KODAP DEUX ALPHA ARRIVÉE
- b) Indicatif codé : KODAP 2 A

Signification : Cet indicatif identifie un itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments qui commence au point significatif KODAP (indicateur de base). KODAP est un point significatif qui ne correspond pas à l'emplacement d'une installation de radionavigation et auquel est, par conséquent, attribué un nom de code de cinq lettres conformément à l'Appendice 2. L'indicateur de validité DEUX (2) signifie qu'une modification est intervenue entre la précédente version UN (1) et la version DEUX (2) maintenant en vigueur. L'indicateur d'itinéraire ALPHA (A) identifie un itinéraire parmi plusieurs itinéraires établis par référence à KODAP et il constitue un caractère spécifique attribué à cet itinéraire.

Exemple 3 : Itinéraire normalisé de départ à vue :

- a) Indicatif en langage clair : ADOLA CINQ BRAVO DÉPART À VUE
- b) Indicatif codé : ADOLA 5 B

5.3.1 Signification : Cet indicatif identifie un itinéraire normalisé de départ destiné aux vols VFR contrôlés qui se termine à ADOLA, point significatif auquel ne correspond pas l'emplacement d'une installation de radionavigation.

L'indicateur de validité CINQ (5) signifie qu'une modification est intervenue entre la précédente version QUATRE (4) et la version CINQ (5) maintenant en vigueur. L'indicateur d'itinéraire BRAVO (B) identifie un itinéraire parmi plusieurs itinéraires établis par référence à ADOLA.

21.10.6 Composition des indicatifs pour les procédures d'approche MLS/RNAV

21.10.6.1 Indicatif en langage clair

L'indicatif en langage clair d'une procédure d'approche MLS/RNAV est composé :

- a) de « MLS », suivi
- b) d'un indicateur de base, lui-même suivi
- c) d'un indicateur de validité, lui-même suivi
- d) d'un indicateur d'itinéraire, lui-même suivi
- e) du mot « approche », lui-même suivi
- f) de l'indicatif de la piste pour laquelle la procédure est conçue.

L'indicateur de base est le nom ou le nom codé du point significatif auquel commence la procédure d'approche.

L'indicateur de validité est composé d'un chiffre compris entre 1 et 9.

L'indicateur d'itinéraire est composé d'une lettre de l'alphabet. Les lettres « I » et « O » ne sont pas utilisées.

L'indicatif de la piste est conforme aux dispositions du RACH 14

21.10.6.2 Indicatif codé

L'indicatif codé d'une procédure d'approche MLS/RNAV est composé :

- a) de « MLS », suivi
- b) de l'indicatif codé ou du nom codé du point significatif mentionné au § 21.10.6.1, alinéa b), lui-même suivi
- c) de l'indicateur de validité mentionné au § 21.10.6.1, alinéa c), lui-même suivi
- d) de l'indicateur d'itinéraire mentionné au § 21.10.6.1, alinéa d), lui-même suivi
- e) de l'indicatif de la piste mentionné au § 21.10.6.1, alinéa f).

21.10.6.3 Attribution des indicatifs

L'attribution des indicatifs aux procédures d'approche MLS/RNAV est conforme aux dispositions du § 21.10.3.

Des indicateurs d'itinéraire distincts sont attribués aux procédures qui suivent des trajectoires identiques mais dont les profils de vol sont différents.

La lettre de l'indicateur de route pour les procédures d'approche MLS/RNAV est attribuée de façon exclusive à toutes les approches à un aéroport, jusqu'à ce que toutes les lettres aient été utilisées. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'il faut répéter la lettre. L'utilisation du même indicateur de route pour deux routes desservies par la même installation sol MLS n'est pas permise.

L'attribution de l'indicateur de validité aux procédures d'approche devrait être conforme aux dispositions de l'article 21.10.4.

21.10.6.4 Exemple d'indicatif en langage clair et d'indicatif codé

Exemple :

- a) Indicatif en langage clair : MLS HAPPY UN ALPHA APPROCHE PISTE UN HUIT GAUCHE
- b) Indicatif codé : MLS HAPPY 1 A 18L

Signification : L'indicatif identifie une procédure d'approche MLS/RNAV qui commence au point significatif HAPPY (indicateur de base). HAPPY est un point significatif qui n'est pas marqué par l'implantation d'une installation de radionavigation et il lui est par conséquent attribué un nom codé de cinq lettres, conformément aux dispositions de l'Appendice 2. L'indicateur de validité UN (1) signifie que la version initiale de l'itinéraire est encore en vigueur ou qu'une modification est intervenue entre la précédente version NEUF (9) et la version UN (1) maintenant en vigueur. L'indicateur d'itinéraire ALPHA (A) identifie un itinéraire parmi plusieurs établis par référence à HAPPY et il constitue un caractère spécifique attribué à cet itinéraire.

21.10.7 Emploi des indicatifs dans les communications

Dans les communications vocales, on utilise seulement l'indicatif en langage clair.

Dans les communications imprimées ou codées, on utilise seulement l'indicatif codé.

21.10.8 Visualisation des itinéraires et des procédures pour le contrôle de la circulation aérienne

Une description détaillée de chaque itinéraire normalisé de départ et/ou d'arrivée/procédure d'approche en vigueur, y compris l'indicatif en langage clair et l'indicatif codé, est affichée aux postes de travail à partir desquels les itinéraires/procédures sont assignés aux aéronefs dans le cadre d'une autorisation ATC, ou qui sont utilisés de toute autre manière pour la fourniture des services du contrôle de la circulation aérienne.

Autant que possible, on fournit également une représentation graphique des itinéraires/procédures.

21.11 APPENDICE 4 - CLASSES D'ESPACE AERIEN ATS – SERVICES ASSURES ET PRESCRIPTIONS DE VOL

(Voir Article 21.2.6)

Classe	Type de vol	Séparation assurée	Services assurés	Limite de vitesse*	Radio-communications obligatoires	Autorisation ATC requise
A	IFR seulement	À tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues deux sens	Oui
B	IFR	À tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues deux sens	Oui
	VFR	À tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues deux sens	Oui
C	IFR	IFR d'avec IFR IFR d'avec VFR	ATC	Sans objet	Continues deux sens	Oui
	VFR	VFR d'avec IFR	1) ATC pour séparation d'avec IFR ; 2) Information de circulation entre vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
D	IFR	IFR d'avec IFR	ATC, information de circulation a/s vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
	VFR	Néant	Information de circulation entre vols VFR et vols IFR et entre vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
E	IFR	IFR d'avec IFR	ATC et autant que possible information de circulation a/s vols VFR	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
	VFR	Néant	Autant que possible information de circulation	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non
F	IFR	IFR d'avec IFR autant que possible	Service consultatif de la circulation aérienne ; service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non
G	IFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non

* Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, il faudrait utiliser FL 100 au lieu de 10 000 ft.

21.12 APPENDICE 5 – RÈGLEMENTS PRESCRIPTIFS EN MATIÈRE DE GESTION DE LA FATIGUE

L'État établit des règlements de limitation prescriptifs qui tiennent compte de la fatigue aiguë, de la fatigue cumulative, des facteurs liés au rythme circadien et du type de travail exécuté. Ces règlements fixent :

- a) le nombre maximal :
 - 1) d'heures dans toute période de service ;
 - 2) de jours de travail consécutifs ;
 - 3) d'heures de travail dans une période donnée ;
 - 4) d'heures de temps en poste ;
- b) les durées minimales suivantes :
 - 1) la durée minimale des périodes libres ;
 - 2) le nombre minimal de jours libres obligatoires dans une période définie ;
 - 3) la durée minimale des pauses entre les périodes de temps en poste dans une période de service.

L'État exige que le prestataire de services de la circulation aérienne définisse un processus d'attribution des tâches non prévues qui évite de longues périodes d'éveil aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Les processus établis par l'État, pour permettre des dérogations aux dispositions figurant aux alinéas a) et b) de l'article 21.2.27 ci-dessus, prévoient la fourniture des éléments suivants :

- a) le motif de la dérogation ;
- b) l'ampleur de la dérogation ;
- c) la date et l'heure d'entrée en vigueur de la dérogation ;
- d) un dossier de sécurité, indiquant les mesures d'atténuation, pour appuyer la dérogation.

21.13 APPENDICE 6 – SPECIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE (FRMS)

21.13.1 Politique et documentation relatives au FRMS

21.13.1.1 Politique relative au FRMS

Le prestataire de services de la circulation aérienne définit sa politique relative au FRMS, tous les éléments du système étant clairement identifiés.

La politique :

- a) définit la portée des activités liées au FRMS ;
- b) rend compte de la responsabilité partagée de la direction, des contrôleurs de la circulation aérienne ainsi que des autres personnels concernés ;
- c) énonce clairement les objectifs de sécurité du FRMS ;
- d) est signée par le dirigeant de l'organisation qui rend des comptes ;
- e) est diffusée, avec un soutien visible, dans tous les domaines et à tous les niveaux appropriés de l'organisation ;
- f) énonce l'engagement de la direction pour des comptes rendus de sécurité efficaces ;
- g) énonce l'engagement de la direction pour la fourniture de ressources suffisantes pour le FRMS ;
- h) énonce l'engagement de la direction pour l'amélioration continue du FRMS ;

- i) exige l'établissement de lignes claires en matière d'obligation de rendre compte pour la direction, les contrôleurs de la circulation aérienne et les autres personnels concernés ;
- j) est examinée périodiquement pour veiller à ce qu'elle demeure pertinente et appropriée.

21.13.1.2 Documentation relative au FRMS

Le prestataire de services de la circulation aérienne élabore et tient à jour une documentation relative au FRMS qui énonce et consigne :

- a) la politique et les objectifs du FRMS ;
- b) les processus et les procédures du FRMS ;
- c) les responsabilités, les obligations et les pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures du FRMS ;
- d) les mécanismes relatifs à l'engagement permanent de la direction, des contrôleurs de la circulation aérienne et des autres personnels concernés ;
- e) les programmes et les besoins en matière de formation sur le FRMS et les fiches de présence ;
- f) les périodes de service et périodes libres programmées et réelles ainsi que les périodes de pause entre les périodes de temps en poste dans une période de service, avec les dérogations importantes et les motifs des dérogations notées ;
- g) les résultats du FRMS, notamment les constatations issues des données collectées, les recommandations et les mesures prises.

21.13.2 Processus de gestion des risques de fatigue

21.13.2.1 Détection des dangers liés à la fatigue

Le prestataire de services de la circulation aérienne met en place et entretiendra trois processus fondamentaux et documentés de détection des dangers liés à la fatigue :

Processus prédictif. Le processus prédictif détectera les dangers liés à la fatigue au moyen de l'examen des horaires des contrôleurs de la circulation aérienne et de la prise en compte des facteurs dont on sait qu'ils influent sur le sommeil et la fatigue ainsi que de leurs effets sur la performance. Les éléments d'examen peuvent comprendre, sans s'y limiter :

- a) l'expérience opérationnelle du prestataire de services de la circulation aérienne ou de l'industrie et les données collectées concernant des types d'activités similaires ou provenant d'autres industries dans lesquelles le travail est organisé par postes ou assurant des activités 24 heures sur 24 ;
- b) les pratiques d'établissement d'horaires basées sur des éléments probants ;
- c) des modèles biomathématiques.

Processus proactif. Le processus proactif détecte les dangers liés à la fatigue présents dans les activités actuelles liées aux services de la circulation aérienne. Les éléments utilisés à cette fin peuvent comprendre, sans s'y limiter :

- a) des déclarations volontaires de risques de fatigue ;
- b) des sondages sur la fatigue ;
- c) des données pertinentes sur la performance des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- d) des bases de données et des études scientifiques disponibles ;
- e) un suivi et une analyse des différences entre les heures de travail programmées et les heures de travail réelles ;
- f) des observations effectuées dans le cadre des activités normales ou d'évaluations spéciales.

Processus réactif. Le processus réactif détermine la part des dangers liés à la fatigue dans les comptes rendus et événements associés à des conséquences négatives potentielles pour la sécurité, afin d'établir comment l'incidence de la fatigue aurait pu être limitée. Le processus peut être déclenché au moins par l'un quelconque des éléments suivants :

- a) comptes rendus de fatigue ;
- b) rapports confidentiels ;

- c) rapports d'audit ;
- d) incidents.

21.13.2.2 Évaluation des risques liés à la fatigue

Le prestataire de services de la circulation aérienne élabore et mettra en œuvre des procédures d'évaluation des risques liés à la fatigue qui permettent de savoir quand ces risques imposent des mesures d'atténuation.

Les procédures d'évaluation des risques portent sur les dangers liés à la fatigue qui ont été détectés et établissent un lien entre ces dangers et :

- a) les processus d'exploitation ;
- b) leur probabilité ;
- c) les conséquences possibles ;
- d) l'efficacité des contrôles préventifs et mesures de rétablissement en place.

21.13.2.3 Atténuation des risques

Le prestataire de services de la circulation aérienne élabore et met en œuvre des procédures d'atténuation des risques liés à la fatigue qui :

- a) utilisent les stratégies d'atténuation appropriées ;
- b) mettent en œuvre les stratégies d'atténuation ;
- c) suivent la mise en œuvre et l'efficacité des stratégies.

21.13.3 Processus d'assurance de la sécurité dans le cadre du FRMS

Le prestataire de services de la circulation aérienne met en œuvre et entretient, dans le cadre du FRMS, des processus d'assurance de la sécurité qui :

- a) assure une surveillance continue du fonctionnement du FRMS, l'analyse des tendances et une fonction de mesurage aux fins de la validation de l'efficacité des mesures de maîtrise des risques de sécurité liés à la fatigue. Les sources des données comprennent notamment les suivantes :
 - 1) comptes rendus et enquêtes sur les dangers ;
 - 2) audits et sondages ;
 - 3) examens et études sur la fatigue (internes et externes) ;
- b) créent un mécanisme formel pour la gestion du changement qui peut, entre autres :
 - 1) détecter les changements dans l'environnement d'exploitation qui peuvent influencer sur le FRMS ;
 - 2) détecter les changements au sein de l'organisation qui peuvent influencer sur le FRMS ;
 - 3) examiner les outils disponibles qui peuvent servir à l'entretien ou à l'amélioration du fonctionnement du FRMS avant la mise en œuvre de modifications ;
- c) permettent d'améliorer sans relâche le FRMS, notamment :
 - 1) de supprimer ou modifier les contrôles préventifs et les mesures de rétablissement qui ont eu des incidences non prévues ou qui ne sont plus nécessaires suite à des changements intervenus dans l'environnement d'exploitation ou au sein de l'organisation ;
 - 2) d'évaluer régulièrement les installations, l'équipement, la documentation et les procédures ;
 - 3) de déterminer s'il est nécessaire d'introduire des processus et procédures supplémentaires pour atténuer de nouveaux risques liés à la fatigue.

21.13.4 Processus de promotion du FRMS

Les processus de promotion du FRMS appuient le perfectionnement constant du FRMS, l'amélioration continue de son fonctionnement général et la réalisation de niveaux de sécurité optimaux. Le prestataire de services de la circulation aérienne élabore et met en œuvre, dans le cadre de son FRMS :

- a) des programmes de formation destinés à garantir des compétences qui conviennent aux rôles et responsabilités de la direction, des contrôleurs de la circulation aérienne et de tous les autres personnels visés par le FRMS ;
- b) un plan de communication efficace sur le FRMS qui :
 - 1) énonce les politiques, procédures et responsabilités relatives au FRMS à toutes les parties prenantes concernées ;
 - 2) précise les voies de communication utilisées pour rassembler et diffuser les renseignements concernant le FRMS.

21.14 APPENDICE 7 – RESPONSABILITE DES ETATS RELATIVE A LA FOURNITURE D'UN SERVICE DE CONCEPTION DE PROCEDURES DE VOL AUX INSTRUMENTS

(Voir Article 21.2.34)

L'État d'Haïti :

- a) fournit un service de conception de procédures de vol aux instruments ; et/ou
- b) conclut un accord avec un ou plusieurs États contractants pour fournir un service commun ; et/ou
- c) délèguera la fourniture du service à une ou des agences externes.

Dans tous les cas visés ci-dessus, Haïti approuve toutes les procédures de vol aux instruments conçues pour les aérodromes et l'espace aérien sous son autorité, et il en demeure responsable.

Les procédures de vol aux instruments sont conçues conformément aux critères de conception approuvés par Haïti.

Haïti veille à ce que le ou les prestataires de service de conception de procédures de vol aux instruments qui envisagent de concevoir des procédures de vol aux instruments pour les aérodromes ou l'espace aérien sous son autorité satisfont aux exigences établies par son cadre de réglementation.

Haïti veille à ce que le ou les prestataires de service de conception de procédures de vol aux instruments utilisent un système de gestion de la qualité à chaque étape du processus de conception.

Haïti veille ce que les procédures de vol aux instruments conçues pour les aérodromes et l'espace aérien sous son autorité sont tenues à jour et examinées périodiquement. Pour l'examen périodique des procédures de vol aux instruments, Haïti fixe un intervalle qui ne dépasse pas cinq ans.

21.15 SUPPLÉMENT A.

ÉLÉMENTS CONCERNANT UNE MÉTHODE D'ÉTABLISSEMENT DES ROUTES ATS DÉFINIES PAR VOR

(Voir § 21.2.7 et 21.2.13)

21.15.1 Introduction

Lorsqu'on applique les éléments indicatifs des articles 21.15.3 et 21.15.4, il faut considérer que les données sur lesquelles ils sont fondés sont généralement représentatives de la navigation au moyen du VOR qui satisfait à toutes les spécifications du Doc OACI 8071 — *Manuel sur la vérification des aides radio à la navigation*, Volume I. Tous facteurs complémentaires tels que ceux dus à des besoins d'exploitation particuliers, à la fréquence des passages d'aéronefs ou aux informations disponibles quant aux performances réelles de maintien de la route à l'intérieur d'un secteur donné de l'espace aérien devraient être pris en considération.

Il y a lieu de considérer également des hypothèses sur lesquelles se base le paragraphe 21.15.4.2 et de ne pas oublier que les valeurs indiquées au paragraphe 21.15. 4.1 traduisent le souci de sécurité dont s'inspire la manière d'aborder la question. Avant d'appliquer ces valeurs, il faut donc tenir compte de l'expérience pratique éventuellement acquise dans l'espace aérien en question, ainsi que de la possibilité d'améliorer les performances globales de navigation des aéronefs.

21.15.2 Détermination des performances du système VOR

Les valeurs susceptibles d'être associées à chacun des facteurs qui constituent le système VOR global sont extrêmement variables et les méthodes dont on dispose actuellement pour mesurer tous les effets individuels avec

la précision voulue sont limitées ; ces considérations ont amené à conclure que l'évaluation de l'erreur du système global fournit une méthode plus réaliste pour déterminer les performances du système VOR. Les éléments des sections 3 et 4 ne devraient être appliqués qu'après étude de la Circulaire 120 OACI, surtout en ce qui concerne les conditions d'environnement.

21.15.3 Détermination de l'espace aérien protégé le long des routes définies par VOR

21.15.3.1 Les éléments indicatifs ci-après sont applicables aux routes définies par VOR sur lesquelles le radar ou l'ADS-B ne sont pas utilisés pour aider les aéronefs à rester à l'intérieur de l'espace aérien protégé. Toutefois, lorsque les écarts latéraux des aéronefs sont contrôlés par surveillance radar ou ADS-B, la taille de l'espace aérien protégé nécessaire peut être réduite, comme l'indique l'expérience pratique acquise dans l'espace aérien considéré.

21.15.3.2 Au minimum, la protection contre l'activité dans l'espace aérien contigu aux routes devrait offrir un confinement de 95 %.

21.15.3.3 Les travaux décrits dans la Circulaire 120 ont montré que les performances d'un système VOR, dans l'hypothèse de la probabilité d'un confinement de 95 % exigeraient que l'espace aérien protégé autour de l'axe de la route ait les limites ci-dessous si l'on veut tenir compte des écarts possibles :

- routes VOR où les VOR sont au plus distants de 93 km (50 NM) : $\pm 7,4$ km (4 NM) ;
- routes VOR avec une distance entre VOR allant jusqu'à 278 km (150 NM) : $\pm 7,4$ km (4 NM) jusqu'à 46 km (25 NM) du VOR, l'espace aérien protégé s'élargissant ensuite progressivement pour atteindre $\pm 11,1$ km (6 NM) à 139 km (75 NM) du VOR.

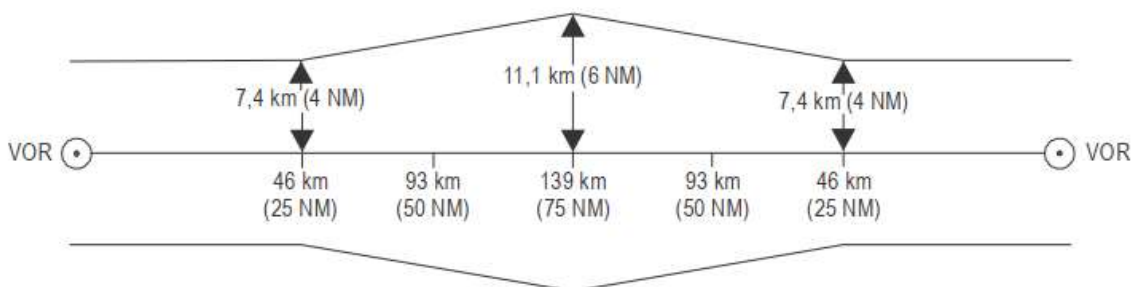


Figure A-1

21.15.3.4 Si l'autorité compétente des services de la circulation aérienne estime qu'il est nécessaire d'assurer une meilleure protection, par exemple en raison de la proximité de zones interdites, réglementées ou dangereuses, de trajectoires de montée ou de descente réservées aux aéronefs militaires, etc..., elle pourra décider qu'un niveau plus élevé de confinement devrait être assuré. Les valeurs ci-après devraient être utilisées pour délimiter l'espace aérien protégé :

- pour les tronçons de 93 km (50 NM) ou moins entre VOR : utiliser les valeurs de la ligne A du tableau ci-après ;
- pour les tronçons de plus de 93 km (50 NM) et de moins de 278 km (150 NM) entre VOR : utiliser les valeurs de la ligne A du tableau jusqu'à 46 km (25 NM) puis élargir progressivement la zone jusqu'aux valeurs données à la ligne B à la distance de 139 km (75 NM) du VOR.

	<i>Pourcentage de confinement</i>					
	95	96	97	98	99	99,5
A (km)	±7,4	±7,4	±8,3	±9,3	±10,2	±11,1
(NM)	±4,0	±4,0	±4,5	±5,0	±5,5	±6,0
B (km)	±11,1	±11,1	±12,0	±12,0	±13,0	±15,7
(NM)	±6,0	±6,0	±6,5	±6,5	±7,0	±8,5

Par exemple, la zone protégée pour une route de 222 km (120 NM) entre deux VOR, pour laquelle un confinement de 99,5 % est requis devrait avoir les dimensions suivantes :

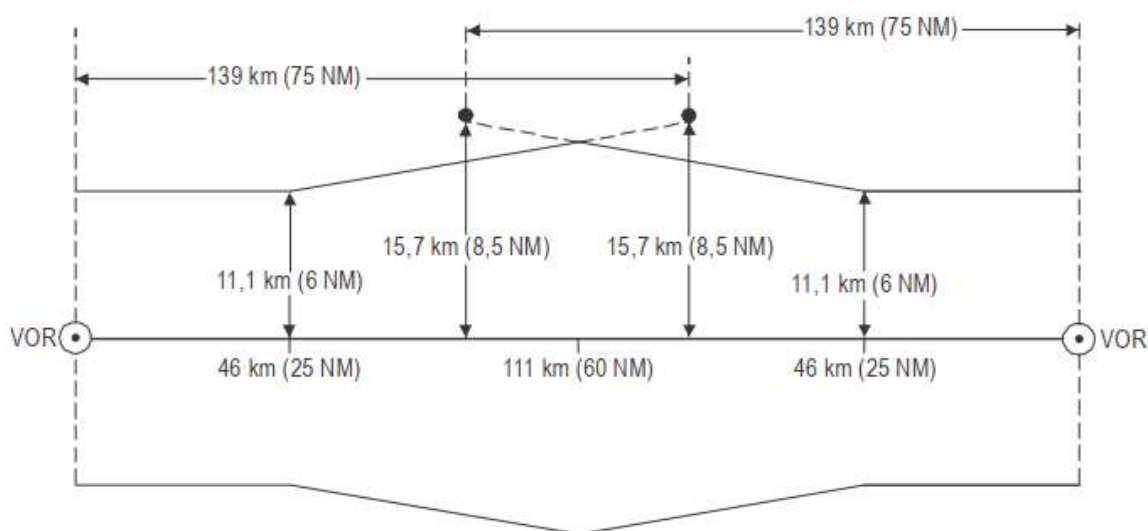


Figure A-2

21.15.3.5 Si deux tronçons d'une route ATS définie par un VOR se coupent sous un angle supérieur à 25°, un espace aérien protégé supplémentaire devrait être fourni à l'extérieur du virage et aussi du côté intérieur du virage selon les besoins. Cet espace supplémentaire servira de tampon pour le déplacement latéral accru des aéronefs, que l'on constate dans la pratique lors des changements de direction de plus de 25°. L'étendue de l'espace aérien supplémentaire varie selon l'angle d'intersection : plus l'angle est grand, plus l'espace supplémentaire protégé est étendu. Des éléments indicatifs sont donnés au sujet de l'espace aérien protégé nécessaire dans les virages de 90° maximum. Dans le cas exceptionnel où une route ATS tourne de plus de 90°, les États font en sorte qu'un espace aérien protégé adéquat soit prévu à la fois du côté intérieur et du côté extérieur du virage.

21.15.3.6 Les exemples ci-après sont le résultat d'une synthèse des pratiques suivies dans deux États qui utilisent des gabarits pour faciliter la planification de l'utilisation de l'espace aérien. Les gabarits des aires de virage ont été conçus en tenant compte de facteurs tels que la vitesse des aéronefs, l'angle d'inclinaison latérale dans les virages, la vitesse probable du vent, les erreurs de position, le temps de réaction du pilote, et un angle d'interception de la nouvelle route d'au moins 30° ; ils assurent un confinement d'au moins 95 %.

21.15.3.7 Un gabarit a été utilisé pour déterminer l'espace aérien supplémentaire nécessaire du côté extérieur des virages pour des virages de 30°, 45°, 60°, 75° et 90°. Les figures ci-dessous présentent de façon schématique les limites extérieures de cet espace aérien ; les courbes de raccordement ont été supprimées pour faciliter le tracé.

Dans chaque cas, l'espace aérien supplémentaire est représenté pour l'aéronef qui vole dans le sens de la flèche en trait gras. Lorsque la route est utilisée dans les deux sens, le même espace aérien supplémentaire est prévu sur l'autre limite extérieure.

21.15.3.8 La Figure A-3 illustre le cas de deux tronçons de route qui se coupent à un VOR sous un angle de 60° .

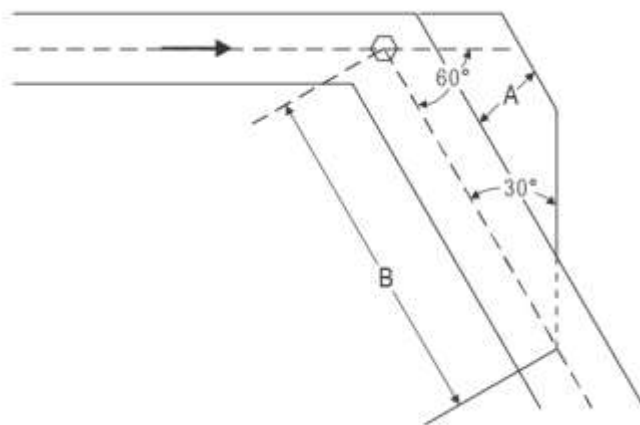


Figure A-3

21.15.3.9 La Figure A-4 illustre le cas de deux tronçons de route qui se coupent sous un angle de 60° à l'intersection de deux radiales VOR, au-delà du point où l'espace protégé s'élargit conformément aux critères du § 21.15.3.3 et à la Figure A-1.

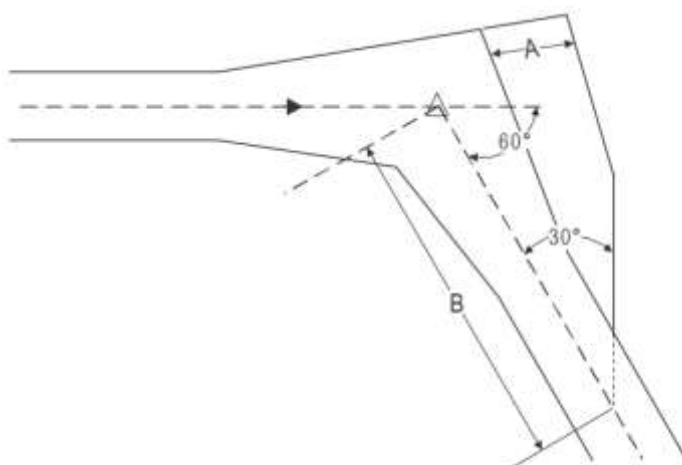


Figure A-4

21.15.3.10 Le tableau ci-après donne les distances à utiliser pour délimiter un espace aérien protégé supplémentaire, au niveau 450 et au-dessous, dans le cas de tronçons de route qui se coupent à un VOR ou à l'intersection de deux radiales VOR, lorsque cette intersection ne se trouve pas à plus de 139 km (75 NM) de chacun des VOR.

Angle d'intersection	30°	45°	60°	75°	90°
<i>VOR</i>					
*Distance « A » (km) (NM)	5 3	9 5	13 7	17 9	21 11
*Distance « B » (km) (NM)	46 25	62 34	73 40	86 46	92 50
<i>Intersection</i>					
*Distance « A » (km) (NM)	7 4	11 6	17 9	23 13	29 16
*Distance « B » (km) (NM)	66 36	76 41	88 48	103 56	111 60

* Les distances sont arrondies au kilomètre/mille marin entier le plus proche.

21.15.3.11 La Figure A-5 illustre une méthode à utiliser pour construire l'espace aérien protégé supplémentaire nécessaire du côté intérieur du virage pour les virages de 90° maximum :

Prendre sur l'axe de la voie aérienne un point situé en amont du point de virage nominal, à une distance égale au rayon de virage plus la tolérance longitudinale.

Tracer la normale en ce point à l'axe, jusqu'à la limite de la voie aérienne côté intérieur du virage.

À partir du point d'intersection de cette normale avec la limite intérieure de la voie aérienne, tracer une droite qui coupe l'axe de la voie aérienne au-delà du virage sous un angle égal à la moitié de l'angle de virage. Le triangle ainsi obtenu du côté intérieur du virage représente l'espace aérien supplémentaire qui devrait être protégé pour le changement de direction. Pour tout virage de 90° maximum, cet espace aérien supplémentaire servira aux aéronefs qui s'apprêtent à négocier le virage dans l'un ou l'autre sens.

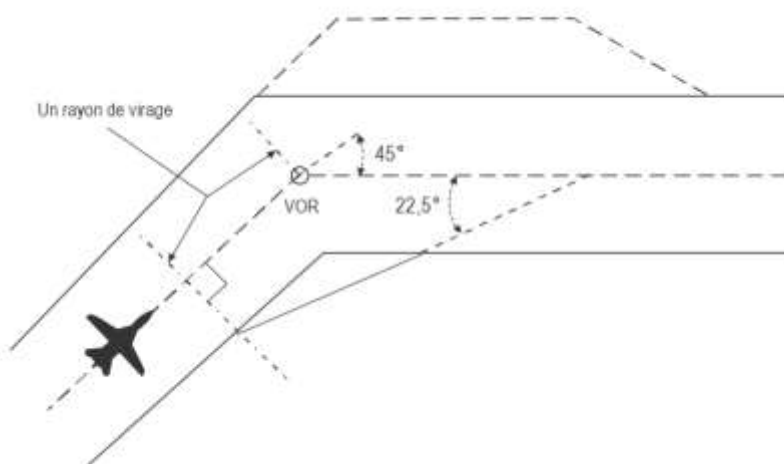


Figure A-5

21.15.3.12 Pour les virages prévus à des intersections VOR, on peut appliquer les principes de construction d'espace aérien supplémentaire du côté intérieur d'un virage qui sont exposés au § 21.15.3.11. Selon la distance de l'intersection aux deux VOR ou à l'un d'eux, il peut y avoir évasement des voies aériennes ou de l'une d'elles à l'intersection. Selon la situation, l'espace aérien supplémentaire peut se trouver du côté intérieur, partiellement à

l'intérieur, ou en dehors des limites de confinement de 95 %. Si la route est utilisée dans les deux sens, la construction devrait se faire entièrement séparément pour chaque sens.

21.15.3.13 On ne dispose pas encore de mesures pour les routes de plus de 278 km (150 NM) entre VOR. Pour déterminer l'espace aérien protégé au-delà de 139 km (75 NM) à partir du VOR, l'utilisation d'une valeur angulaire de l'ordre de 5° représentant les performances probables du système semblerait satisfaisante. La figure ci-après illustre cette application :

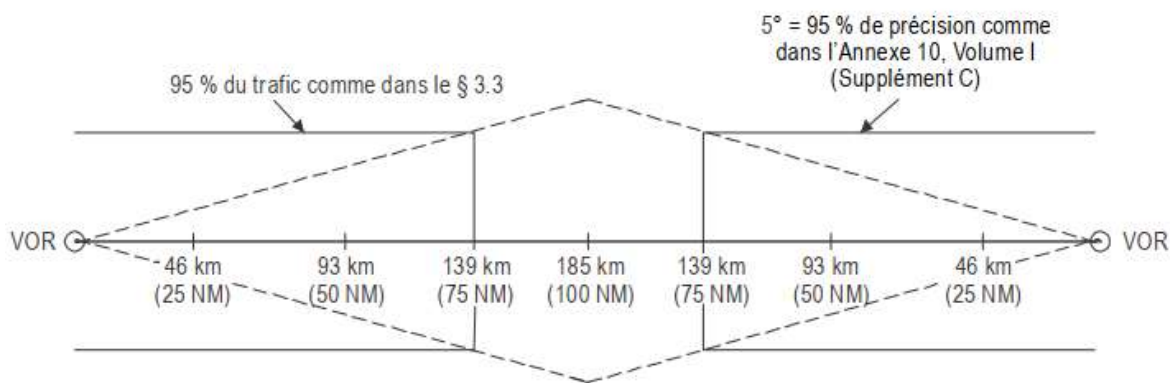


Figure A-6

21.15.4 Espacement des routes parallèles définies par VOR

21.15.4.1 Le calcul du risque de collision, effectué sur la base des données obtenues lors de l'étude européenne mentionnée au § 21.15.1.1 indique que, pour des distances de 278 km (150 NM) ou moins entre VOR, la distance entre les axes de routes (S dans la Figure A-7) dans le type d'environnement étudié devrait normalement être au minimum de :

- a) 33,3 km (18 NM) pour les routes parallèles sur lesquelles les aéronefs volent en sens opposés ; et
- b) 30,6 km (16,5 NM) pour les routes parallèles sur lesquelles les aéronefs volent dans le même sens.

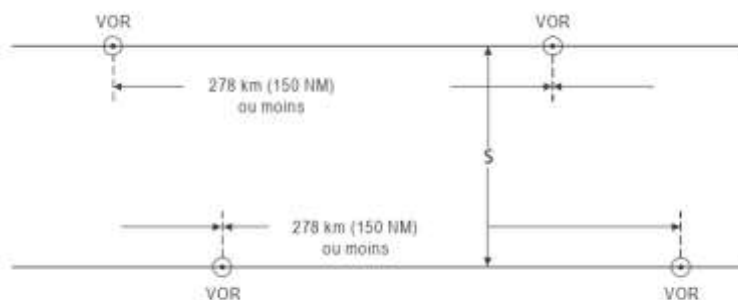


Figure A-7

Deux tronçons de route sont considérés comme parallèles dans les conditions suivantes :

- leur orientation est à peu près identique ; en d'autres termes, elles font entre elles un angle qui ne dépasse pas 10° ;



- ils ne se coupent pas ; en d'autres termes, il faut qu'une autre forme de séparation existe à une distance déterminée de l'intersection ;
- la circulation sur chacune des routes est indépendante de la circulation sur l'autre route ; en d'autres termes, elle n'exige pas d'imposer des restrictions sur l'autre route.

21.15.4.2 Cet espacement entre routes parallèles suppose :

- a) que les aéronefs se trouvent soit en montée ou en descente, soit en palier aux mêmes niveaux du vol sur les deux routes ;
- b) que la densité de la circulation est comprise entre 25 000 et 50 000 vols par période de pointe de deux mois ;
- c) que les émissions VOR sont régulièrement contrôlées en vol conformément au Doc 8071 — Manuel sur la vérification des aides radio à la navigation, Volume I — et qu'on a constaté qu'elles sont satisfaisantes, eu égard aux procédures décrites dans ce document, aux fins de la navigation sur les routes ainsi définies ; et
- d) qu'il n'y a pas d'assistance ou de contrôle radar ou ADS-B en temps réel des écarts latéraux.

21.15.4.3 Des travaux préliminaires indiquent que, dans les circonstances décrites aux alinéas a) à c) ci-dessous, il est éventuellement possible de réduire la distance minimale entre routes. Cependant, les valeurs données n'ont pas été calculées avec précision et, dans chaque cas, une étude détaillée des circonstances particulières est indispensable :

- a) si des niveaux de vol différents sont assignés aux aéronefs qui volent sur des routes adjacentes, la distance entre les routes peut être réduite ; l'ampleur de la réduction sera fonction de la séparation verticale entre aéronefs sur les routes adjacentes et du pourcentage de la circulation en montée et en descente, mais il est peu probable qu'elle dépasse 5,6 km (3 NM) ;
- b) si les caractéristiques de la circulation diffèrent de façon significative de celles qui figurent dans la Circulaire 120, il faudra peut-être modifier les minimums indiqués au § 21.15.4.1. Par exemple, pour des densités de circulation de l'ordre de 10 000 vols par période de pointe de deux mois, une réduction de 900 à 1 850 m (0,5 à 1,0 NM) peut être possible ;
- c) les emplacements relatifs des VOR qui définissent les deux routes et les distances entre les VOR ont un effet sur l'espacement, mais cet effet n'a pas encore été chiffré.

21.15.4.4 L'application d'une assistance et d'un contrôle radar ou ADS-B des écarts latéraux des aéronefs peut avoir une incidence importante sur la distance minimale admissible entre les routes. Il ressort d'études des incidences de l'assistance radar :

- que la mise au point d'un modèle mathématique pleinement satisfaisant exigera d'autres travaux ;
- que toute réduction de la séparation est étroitement liée :
 - à la circulation (volume, caractéristiques) ;
 - à la couverture et au traitement des données, ainsi qu'à l'existence d'une alarme automatique ;
 - à la continuité de l'assistance radar ;
 - à la charge de travail dans les différents secteurs ;
 - à la qualité de la radiotéléphonie.

D'après ces études, et compte tenu de l'expérience acquise au fil des ans par certains États ayant des réseaux de routes parallèles où le contrôle radar est continu, on peut s'attendre qu'une réduction de nature à ramener la distance à quelque 15 à 18,5 km (8 à 10 NM), mais très probablement pas à moins de 13 km (7 NM), soit possible pour autant qu'elle n'augmente pas sensiblement la charge de travail d'assistance radar. L'utilisation réelle de ces réseaux avec un espacement latéral réduit montre :

- qu'il est très important de définir et de promulguer des points de transition (voir également l'article 21.15.6) ;

- que les grands changements de cap sont à éviter si possible ;
- que, s'il n'est pas possible d'éviter les grands changements de cap, les profils de virage nécessaires devraient être définis pour les virages de plus de 20°.

Même si la probabilité de défaillance totale du radar ou de l'ADS-B est très faible, il faudrait envisager des procédures applicables en pareil cas.

21.15.5 Espacement des routes adjacentes non parallèles définies par VOR

Les éléments indicatifs de la présente section sont applicables au cas des routes adjacentes, définies par VOR, qui ne se coupent pas et font entre elles un angle de plus de 10°.

Les éléments de la présente section n'ont pas été obtenus par la méthode du risque de collision/niveau de sécurité visé.

21.15.5.1 À son stade actuel de développement, la méthode du risque de collision/niveau de sécurité visé n'est pas pleinement satisfaisante pour les routes adjacentes définies par VOR qui ne se coupent pas et qui ne sont pas parallèles. Il convient donc dans ce cas d'utiliser la méthode de la section 3.

21.15.5.2 L'espace aérien protégé entre de telles routes ne devrait pas être moindre que celui qui est indiqué au tableau du § 21.15.3.4 pour assurer, sans chevauchement, un confinement de 99,5 % (voir l'exemple de la Figure A-8).

21.15.5.3 Lorsque l'écart angulaire entre les tronçons de route dépasse 25°, il convient de prévoir un espace aérien protégé supplémentaire comme il est indiqué aux § 21.15.3.5 à 21.15.3.10.

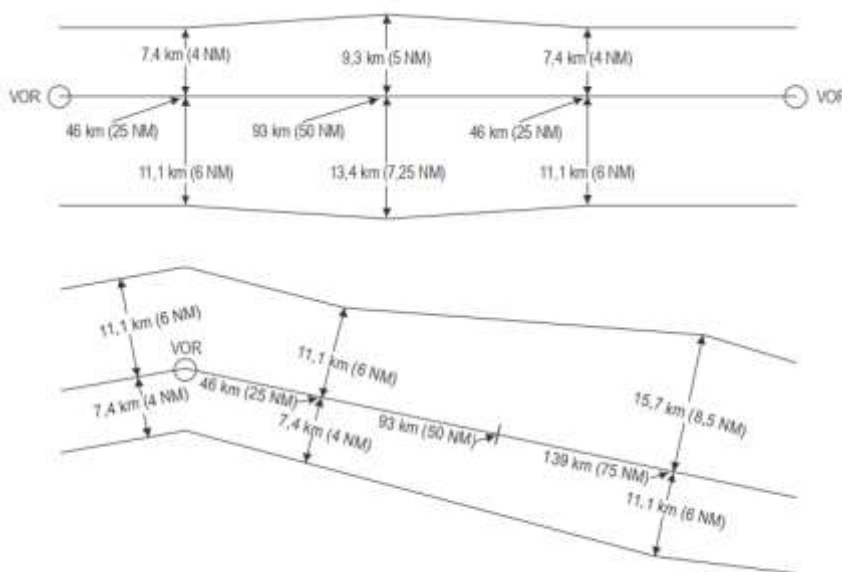


Figure A-8

21.15.6 Points de transition pour les VOR

21.15.6.1 Quand l'établissement de points de transition d'un VOR à un autre est envisagé comme principal moyen de guidage sur des routes ATS définies par VOR, les États devraient tenir compte des points suivants :

a) les points de transition devraient être déterminés sur la base des performances des stations VOR en cause, et notamment de l'évaluation des critères de protection contre les interférences. Ce processus devrait se faire par des contrôles en vol [voir le RACH 22)] ;

b) lorsque la protection des fréquences est critique, l'inspection en vol devrait être effectuée aux altitudes les plus élevées jusqu'auxquelles l'installation est protégée.

21.15.6.2 Aucune des dispositions du paragraphe précédent n'est interprétée comme limitant la distance jusqu'à laquelle sont utilisées en pratique les installations VOR qui répondent aux spécifications du § 21.15.3.3 de l'Annexe 10, Volume I.

21.15.7 Calcul du rayon de virage

21.15.7.1 Les rayons de virage indiqués ci-dessous ainsi que la méthode utilisée pour leur calcul sont applicables aux aéronefs dont le rayon de virage est constant. Les éléments en question s'inspirent des critères de performance de virage établis pour les routes ATS RNP 1, et peuvent être utilisés pour la construction de l'espace aérien protégé supplémentaire nécessaire à l'intérieur du virage ainsi que pour les routes ATS autres que celles qui sont définies par VOR.

21.15.7.2 Les performances en virage sont tributaires de deux paramètres : la vitesse-sol et l'angle d'inclinaison latérale.

Sous l'effet de la composante vent, qui varie avec le changement de cap, la vitesse-sol et, partant, l'angle d'inclinaison évoluent pendant un virage à rayon constant. Cependant, pour les virages ne dépassant pas 90° environ et pour les vitesses considérées ci-dessous, on peut utiliser la formule ci-après pour calculer le rayon de virage constant réalisable, dans laquelle la vitesse-sol est la somme de la vitesse vraie et de la vitesse vent :

$$\text{Rayon de virage} = \frac{\text{Vitesse-sol}^2}{\text{Constante } g \cdot \text{tg (angle d'inclinaison)}}$$

21.15.7.3 Plus la vitesse-sol sera élevée, plus l'angle d'inclinaison requis sera grand. Pour que le rayon de virage soit représentatif de toutes les conditions prévisibles, il faut envisager les paramètres extrêmes. Une vitesse vraie de 1 020 km/h (550 kt) est considérée comme la vitesse la plus importante rencontrée aux niveaux supérieurs. Si l'on combine cette valeur avec des vitesses vent maximales de 370 km/h (200 kt) aux niveaux de vol moyens et supérieurs (valeurs 99,5 % sur la base des données météorologiques), il faudrait envisager une vitesse-sol maximale de 1 400 km/h (750 kt). L'angle d'inclinaison maximale varie, dans une large mesure, avec chaque aéronef. Les aéronefs à forte charge alaire opérant à leur niveau de vol maximal ou presque supportent très mal les angles extrêmes. La plupart des aéronefs de transport sont homologués pour voler à une vitesse minimale égale à 1,3 fois leur vitesse de décrochage dans toute configuration donnée. Étant donné que la vitesse de décrochage augmente avec tg (angle d'inclinaison), bon nombre d'exploitants essaient de ne pas opérer en croisière à moins de 1,4 fois la vitesse de décrochage à titre de protection contre les rafales ou la turbulence. Pour la même raison, bon nombre d'aéronefs de transport volent à des angles d'inclinaison maximaux réduits en conditions de croisière. On peut donc supposer que l'angle d'inclinaison maximal pouvant être toléré par tous les types d'aéronefs est de l'ordre de 20°.

21.15.7.4 Par calcul, le rayon de virage d'un aéronef volant à une vitesse-sol de 1 400 km/h (750 kt) avec un angle d'inclinaison latérale de 20°, est de 22,51 NM (41,69 km). Pour la facilité, ce chiffre a été ramené à 22,5 NM (41,6 km). Si l'on applique la même logique à l'espace inférieur, on considère que jusqu'au niveau de vol 200 (6 100 m), les valeurs maximales rencontrées sont une vitesse vraie de 740 km/h (400 kt), avec un vent arrière de 370 km/h (200 kt). Si l'on conserve l'angle d'inclinaison maximale de 20°, et que l'on applique la même formule, le virage serait défini suivant un rayon de 14,45 NM (26,76 km). Pour la facilité, ce chiffre a été arrondi à 15 NM (27,8 km).

21.15.7.5 Compte tenu de ce qui précède, la démarcation la plus logique entre les deux conditions de vitesse-sol se situe entre le niveau de vol 190 (5 800 m) et le niveau de vol 200 (6 100 m). Afin d'englober les divers algorithmes

de prévision de virage utilisés dans les systèmes de gestion de vol (FMS) actuels dans toutes les conditions prévisibles, le rayon de virage devrait être défini comme étant égal à 22,5 NM (41,6 km) à partir du niveau de vol 200, et égal à 15 NM (27,8 km) jusqu'au niveau de vol 190.

21.16 SUPPLÉMENT B.

DIFFUSIONS D'INFORMATIONS SUR LE TRAFIC PAR LES AÉRONEFS (TIBA) ET PROCÉDURES D'EXPLOITATION CORRESPONDANTES

(Voir 21.4.2)

21.16.1 Introduction et domaine d'application des diffusions

21.16.1.1 Les diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs sont destinées à permettre aux pilotes de transmettre, sur une fréquence radiotéléphonique VHF désignée, des comptes rendus et des informations complémentaires pertinentes à caractère indicatif à l'intention des pilotes des autres aéronefs qui se trouvent à proximité.

21.16.1.2 Les TIBA ne devraient être introduites qu'en cas de nécessité et à titre temporaire.

21.16.1.3 Les procédures relatives à ces diffusions devraient s'appliquer dans des espaces aériens désignés dans les circonstances suivantes :

a) il est nécessaire de compléter les renseignements sur les risques d'abordage qui sont fournis par les services de la circulation aérienne en dehors de l'espace aérien contrôlé ; ou

b) il s'est produit une perturbation temporaire des services normaux de la circulation aérienne.

21.16.1.4 Ces espaces aériens devraient être identifiés par les États responsables de la fourniture des services de la circulation aérienne à l'intérieur desdits espaces, avec le concours, s'il y a lieu, du ou des bureaux régionaux compétents de l'OACI, et les renseignements correspondants, y compris la fréquence radiotéléphonique VHF, le format des messages et la procédure à utiliser devraient être diffusés selon les formes prescrites dans les publications d'informations aéronautiques ou par NOTAM.

Lorsque le cas décrit au § 21.16.1.3, alinéa a), ci-dessus intéresse plus d'un État, l'espace aérien devrait être désigné dans le cadre d'accords régionaux de navigation aérienne et publié dans le Doc 7030.

21.16.1.5 Lorsqu'elles désignent un espace aérien, les autorités ATS compétentes devraient convenir des dates auxquelles l'application de la mesure sera réexaminée, avec des intervalles ne dépassant pas 12 mois.

21.16.2 Détails relatifs aux diffusions

21.16.2.1 Fréquence radiotéléphonique VHF à utiliser

21.16.2.1.1 La fréquence radiotéléphonique VHF à utiliser devrait être déterminée et publiée au niveau régional. Cependant, dans le cas d'une interruption temporaire des communications se produisant en espace aérien contrôlé, les États responsables peuvent publier, à titre de fréquence radiotéléphonique VHF à utiliser à l'intérieur des limites dudit espace aérien, une fréquence utilisée normalement pour la fourniture du service de contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur de cet espace.

21.16.2.1.2 Lorsqu'un aéronef, qui ne dispose que de deux appareils VHF en état de fonctionner, se trouve dans un espace aérien où une fréquence VHF est utilisée pour les communications air-sol avec les services ATS, l'un de ces appareils devrait être réglé sur la fréquence ATS appropriée et l'autre sur la fréquence utilisée pour les TIBA.

21.16.2.2 Écoute radiotéléphonique



Une écoute radiotéléphonique sur la fréquence TIBA devrait commencer 10 minutes avant que l'aéronef pénètre dans l'espace aérien désigné et devrait être maintenue jusqu'au moment où l'aéronef quitte cet espace aérien. Dans le cas d'un aéronef qui décolle d'un aéroport situé à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien désigné, l'écoute radiotéléphonique devrait commencer aussitôt que possible après le décollage et devrait être maintenue jusqu'au moment où l'aéronef quitte cet espace aérien.

21.16.2.3 Heure des diffusions

Une diffusion devrait être effectuée :

- a) 10 minutes avant que l'aéronef pénètre dans l'espace aérien désigné ou, dans le cas d'un pilote qui décolle d'un aéroport situé à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien désigné, aussitôt que possible après le décollage ;
- b) 10 minutes avant le passage en un point de compte rendu ;
- c) 10 minutes avant l'intersection ou la jonction avec une route ATS ;
- d) à intervalles de 20 minutes entre deux points de compte rendu éloignés l'un de l'autre ;
- e) 2 à 5 minutes, si possible, avant un changement de niveau de vol ;
- f) au moment d'un changement de niveau de vol ;
- g) à tout autre moment auquel le pilote juge cette diffusion nécessaire.

21.16.2.4 Format des diffusions

21.16.2.4.1 Les diffusions autres que celles qui indiquent un changement de niveau de vol, c'est-à-dire les diffusions correspondant aux cas décrits au § 21.16.2.3, alinéas a), b), c), d) et g), devraient avoir le format suivant :

TOUTES STATIONS (expression servant à identifier une diffusion d'information sur le trafic)
(indicatif d'appel)
NIVEAU DE VOL (numéro) [ou EN MONTÉE* VERS NIVEAU DE VOL (numéro)]
(direction)
(route ATS) [ou ROUTE DIRECTE DE (position) À (position)]
POSITION (position**) À (heure)
ARRIVÉE PRÉVUE (prochain point de compte rendu, ou point d'intersection ou de jonction avec une route ATS désignée) À (heure)

* Pour la diffusion dont il est fait mention au § 21.16.2.3, alinéa a), dans le cas d'un aéronef qui décolle d'un aéroport situé à l'intérieur des limites latérales de l'espace aérien désigné.

** Si l'aéronef émetteur n'est pas à proximité d'un point significatif ATS, il devrait donner sa position aussi précisément que possible et en tout cas au demi-degré le plus proche en latitude et en longitude.

(indicatif d'appel)

NIVEAU DE VOL (numéro)

(direction)

Exemple fictif :

« TOUTES STATIONS WINDAR 671 NIVEAU DE VOL 350 DIRECTION NORD-OUEST DIRECT DE PUNTA SAGA À PAMPA POSITION 5040 SUD 2010 EST À 2358 PRÉVOYONS COUPER ROUTE LIMA TROIS UN À 4930 SUD 1920 EST À 0012 WINDAR 671 NIVEAU DE VOL 350 DIRECTION NORD-OUEST TERMINÉ »

21.16.2.4.2 Avant un changement de niveau de vol, la diffusion [dont il est fait mention au § 21.16.2.3, alinéa e)] devrait avoir le format suivant :

TOUTES STATIONS

(indicatif d'appel)

(direction)

(route ATS) [ou ROUTE DIRECTE DE (position) À (position)]

QUITTERONS NIVEAU DE VOL (numéro) POUR NIVEAU DE VOL (numéro) À (position et heure)

21.16.2.4.3 Au moment où s'effectue le changement de vol, et sauf dans le cas prévu au § 21.16.2.4.4, la diffusion [dont il est fait mention au § 21.16.2.3, alinéa f)] devrait avoir le format suivant :

TOUTES STATIONS

(indicatif d'appel)

(direction)

(route ATS) [ou ROUTE DIRECTE DE (position) À (position)]

QUITTONS NIVEAU DE VOL (numéro) MAINTENANT POUR NIVEAU DE VOL (numéro)

suivi de :

TOUTES STATIONS

(indicatif d'appel)

MAINTENONS NIVEAU DE VOL (numéro)

21.16.2.4.4 Les diffusions signalant un changement temporaire de niveau de vol destiné à éviter un risque d'abordage imminent devraient avoir le format suivant :

TOUTES STATIONS

(indicatif d'appel)

QUITTONS NIVEAU DE VOL (numéro) MAINTENANT POUR NIVEAU DE VOL (numéro)

suivi dès que possible de :

TOUTES STATIONS

(indicatif d'appel)

REVENONS AU NIVEAU DE VOL (numéro) MAINTENANT

21.16.2.5 Accusé de réception des diffusions

Il ne sera pas accusé réception des diffusions, sauf s'il y a risque d'abordage.

21.16.3 Procédures d'exploitation correspondantes

21.16.3.1 Changements de niveau de croisière

21.16.3.1.1 Aucun changement de niveau de croisière ne devrait avoir lieu à l'intérieur de l'espace aérien désigné, sauf si un pilote le juge nécessaire pour éviter un conflit de trajectoires ou une zone de mauvais temps, ou pour tout autre motif valable de caractère opérationnel.

21.16.3.1.2 Lorsqu'un changement de niveau de croisière est inévitable, tous les dispositifs d'éclairage propres à rendre l'aéronef plus visible devraient être allumés pendant le passage d'un niveau à un autre.

21.16.3.2 Évitement des collisions

Si, lorsqu'il reçoit des informations sur le trafic diffusées par un autre aéronef, un pilote estime qu'il doit prendre des mesures immédiates pour éviter un risque de collision imminente, et si ce risque ne peut être évité en appliquant les règles de priorité du RACH 3, il devrait :

- a) descendre immédiatement de 150 m (500 ft), ou de 300 m (1 000 ft) s'il est au-dessus du niveau de vol 290 dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) est appliqué, sauf si une autre mesure lui paraît plus appropriée ;
- b) allumer tous les dispositifs d'éclairage propres à rendre son aéronef plus visible ;
- c) dès que possible, répondre à la diffusion en indiquant les mesures qu'il prend ;
- d) rendre compte des mesures prises sur la fréquence ATS appropriée ;
- e) dès que possible, revenir au niveau de vol normal en l'annonçant sur la fréquence ATS appropriée.

21.16.4 Procédures normales de compte rendu de position

Les procédures normales de compte rendu de position devraient être suivies en permanence, indépendamment de toute mesure prise en vue de diffuser des informations sur le trafic ou d'accuser réception d'une diffusion de ce genre.

21.17 SUPPLÉMENT C.

ÉLÉMENTS RELATIFS À LA PLANIFICATION DES MESURES D'EXCEPTION

(Voir 21.2.30)

21.17.1 Introduction

21.17.1.1 Le 27 juin 1984, le Conseil de l'OACI a approuvé des principes directeurs pour les mesures d'exception à appliquer en cas de perturbation des services de la circulation aérienne et des services de soutien, en réponse à la Résolution A23-12 de l'Assemblée, à la suite d'une étude effectuée par la Commission de navigation aérienne et de consultations menées auprès des États et des organisations internationales intéressées, comme le prévoyait la résolution. Ces principes ont ensuite été amendés et développés à la lumière de l'expérience acquise dans l'application des mesures d'exception dans différentes parties du monde et dans différentes circonstances.

21.17.1.2 Ces principes directeurs ont pour objet d'aider à assurer l'écoulement sûr et ordonné de la circulation aérienne internationale en cas de perturbation des services de la circulation aérienne et services de soutien, ainsi qu'à préserver, dans cette éventualité, la disponibilité des grandes routes aériennes mondiales du système de transport aérien.

21.17.1.3 Ces principes ont été élaborés compte tenu du fait que les circonstances qui précèdent ou qui accompagnent les perturbations des services assurés à l'aviation civile internationale varient considérablement, et que les mesures d'exception (y compris l'accès pour des raisons humanitaires à des aéroports désignés) destinées à répondre à des circonstances déterminées doivent nécessairement s'adapter à ces circonstances. Ils prévoient une répartition des responsabilités entre les États et l'OACI en ce qui concerne les plans de mesures d'exception et les dispositions à prévoir lorsqu'il s'agit d'élaborer ces plans, de les appliquer et de mettre fin à leur application.

21.17.1.4 Les principes directeurs se fondent sur l'expérience, qui a montré notamment que les effets d'une perturbation des services dans certaines parties de l'espace aérien sont susceptibles d'avoir une incidence appréciable sur les services assurés dans l'espace aérien voisin, d'où la nécessité d'une coordination internationale avec, au besoin, le concours de l'OACI. C'est pourquoi ces principes décrivent le rôle de l'OACI en ce qui concerne

l'élaboration de plans de mesures d'exception et la coordination de ces plans. Ils reflètent également le fait que, si l'on veut préserver la disponibilité des grandes routes aériennes mondiales dans le système de transport aérien, le rôle de l'OACI dans la planification des mesures d'exception est nécessairement global et non pas limité à l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer et aux régions de souveraineté indéterminée. Enfin, les principes directeurs reflètent aussi le fait que les organisations internationales intéressées, comme l'Association du transport aérien international (IATA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), peuvent donner des avis utiles sur la valeur pratique des plans de mesures d'exception, dans leur ensemble, et des différents éléments de ces plans.

21.17.2 Statut des plans de mesures d'exception

Les plans de mesures d'exception visent à mettre en œuvre des installations et services destinés à remplacer, en cas d'indisponibilité temporaire, ceux qui sont prévus dans le plan régional de navigation aérienne. Les arrangements correspondants sont donc de nature temporaire ; ils ne restent en vigueur que jusqu'à ce que les installations et services du plan régional de navigation aérienne soient rétablis, et ils ne constituent donc pas des amendements du plan régional, qui doivent être traités conformément à la « Procédure d'amendement des plans régionaux approuvés ». Cependant, quand un plan de mesures d'exception s'écarte temporairement du plan de navigation aérienne régional approuvé, un tel écart est approuvé, au besoin, par le Président du Conseil de l'OACI au nom du Conseil.

21.17.3 Responsabilité de l'élaboration, de la promulgation et de la mise en œuvre des plans de mesures d'exception

21.17.3.1 Les États chargés de fournir des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans certaines parties de l'espace aérien doivent également, en cas de perturbation ou de risque de perturbation de ces services, instituer des mesures pour garantir la sécurité de la navigation aérienne internationale et prendre, si possible, des dispositions pour fournir des installations et services de rechange. Dans ce but, les États devraient élaborer, publier et mettre en œuvre des plans de mesures d'exception appropriés. Ces plans devraient être élaborés en coopération avec les autres États et les usagers de l'espace aérien intéressés et avec l'OACI, selon les besoins, chaque fois que les effets d'une perturbation des services risquent d'affecter les services assurés dans l'espace aérien voisin.

21.17.3.2 La responsabilité de mesures d'exception appropriées applicables à l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer continue d'incomber aux États qui sont normalement responsables de la fourniture des services aussi longtemps que cette responsabilité n'est pas réassignée temporairement par l'OACI à un autre État ou à d'autres États.

21.17.3.3 De même, la responsabilité de mesures d'exception appropriées applicables à l'espace aérien où la responsabilité de la fourniture des services a été déléguée par un autre État continue d'incomber à l'État qui fournit les services aussi longtemps que l'État délégant n'aura pas mis fin temporairement à cette délégation. Lorsqu'il met fin à cette délégation, l'État délégant assume la responsabilité des mesures d'exception.

21.17.3.4 L'OACI établira des mesures d'exception appropriées et en assurera la coordination lorsque les activités de l'aviation civile internationale sont affectées par une perturbation des services de la circulation aérienne et des services de soutien assurés par un État dans lequel, pour une raison quelconque, les autorités ne peuvent s'acquitter comme il convient de la responsabilité mentionnée au § 21.17.3.1. En pareil cas, l'OACI travaillera en coordination avec les États responsables de l'espace aérien voisin de celui qui est touché par la perturbation des services, et en consultation étroite avec les organisations internationales intéressées. L'OACI établira des mesures d'exception et en assurera la coordination à la demande des États.

21.17.4 Mesures préparatoires

21.17.4.1 Les délais de notification sont essentiels pour la planification des mesures d'exception si l'on veut raisonnablement éviter que la sécurité de la navigation aérienne ne soit compromise. La mise en œuvre des arrangements d'exception en temps voulu exige initiative et décision, ce qui, une fois encore, présuppose que des plans de mesures d'exception, prévoyant notamment la façon de promulguer ces mesures et le moment auquel il faut les promulguer, ont, dans la mesure du possible, été élaborés et adoptés par les parties intéressées avant que ne se produisent les événements qui appellent ces mesures.

21.17.4.2 Pour les raisons indiquées au paragraphe précédent, les États devraient prendre les mesures préparatoires appropriées pour faciliter la mise en œuvre en temps voulu d'arrangements d'exception. Ces mesures préparatoires devraient porter sur les éléments exposés ci-après :

a) préparation de plans de mesures d'exception de caractère général applicables à des événements généralement prévisibles comme les grèves ou les conflits du travail touchant les services de la circulation aérienne ou les services de soutien. Étant donné que la communauté aéronautique mondiale n'est pas partie à ces conflits, les États qui assurent des services dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou dans l'espace aérien de souveraineté indéterminée devraient prendre les mesures nécessaires pour garantir que des services de la circulation aérienne appropriés continuent d'être assurés à l'aviation civile internationale dans cet espace aérien. Pour la même raison, les États qui assurent des services de la circulation aérienne dans leur propre espace aérien ou, par délégation, dans l'espace aérien d'un ou de plusieurs autres États, devraient prendre les mesures nécessaires pour garantir que des services de la circulation aérienne appropriés continuent d'être assurés à l'aviation civile internationale, pour autant qu'il n'y ait ni atterrissage ni décollage dans le ou les États touchés par un conflit du travail ;

b) évaluation des risques pour la circulation aérienne civile que posent les conflits militaires et les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et examen des probabilités et des conséquences éventuelles de catastrophes naturelles ou urgences de santé publique. Les mesures préparatoires devraient comprendre l'établissement préliminaire de plans spéciaux de mesures d'exception à appliquer en cas de catastrophes naturelles, d'urgences de santé publique, de conflits militaires ou d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile qui risquent de compromettre la disponibilité de l'espace aérien pour les vols civils et/ou la fourniture des services de la circulation aérienne et des services de soutien. Il convient de noter que l'évitement, à court préavis, de certaines parties de l'espace aérien exige des efforts spéciaux de la part des États responsables des parties voisines de cet espace aérien et des exploitants internationaux pour planifier des itinéraires et des services de remplacement ; les autorités nationales des services de la circulation aérienne devraient donc, dans la mesure du possible, essayer d'anticiper le besoin de telles solutions de remplacement ;

c) surveillance étroite de toute situation qui risque de donner lieu à des événements appelant l'élaboration et l'application d'arrangements d'exception. Les États devraient envisager de désigner des personnes ou des organes administratifs pour entreprendre cette surveillance et, si nécessaire, instituer les mesures qui peuvent en découler ;

d) désignation ou établissement d'une agence centrale qui, en cas de perturbation des services de la circulation aérienne et d'application d'arrangements d'exception, sera en mesure de fournir, 24 heures sur 24, des renseignements à jour sur la situation et sur les mesures d'exception qu'elle entraîne jusqu'à ce que le fonctionnement normal du système soit rétabli. Une équipe de coordination devrait être désignée dans le cadre d'une telle agence, ou en association avec elle, en vue de coordonner les activités pendant que les services sont perturbés.

21.17.4.3 De même, l'OACI offrira ses services pour suivre toute situation risquant de donner lieu à des événements appelant l'élaboration et l'application d'arrangements d'exception et, au besoin, aidera à élaborer et à appliquer ces arrangements. Lorsqu'une crise menace, une équipe de coordination est formée dans le ou les bureaux régionaux intéressés et au siège de l'OACI à Montréal, et des dispositions sont prises pour qu'un personnel compétent soit disponible ou puisse être contacté 24 heures sur 24. Ces équipes sont chargées de suivre en permanence les nouvelles provenant de toutes les sources disponibles, de prendre les dispositions nécessaires pour assurer la diffusion constante des renseignements pertinents reçus par le service d'information aéronautique

national, au bureau régional et au siège, d'assurer la liaison, selon les besoins, avec les organisations internationales intéressées et leurs organismes régionaux, et d'échanger des renseignements à jour avec les États directement en cause et les États susceptibles de participer aux arrangements d'exception. Toutes les données disponibles ayant été analysées, l'autorisation nécessaire sera obtenue des États concernés pour prendre les mesures requises dans les circonstances.

21.17.5 Coordination

21.17.5.1 Un plan de mesures d'exception devrait être acceptable aussi bien pour les fournisseurs que pour les usagers des services d'exception, c'est-à-dire que les fournisseurs doivent pouvoir s'acquitter des fonctions qui leur ont été confiées et que le plan de mesures d'exception doit assurer la sécurité de l'exploitation et offrir la capacité d'acheminer la circulation prévue dans les circonstances.

21.17.5.2 En conséquence, les États qui prévoient une perturbation des services de la circulation aérienne ou des services de soutien devraient aviser dès que possible le Bureau régional de l'OACI accrédité auprès d'eux, ainsi que les autres États dont les services pourraient être touchés. Cet avis devrait comprendre des renseignements sur les mesures d'exception connexes ou une demande d'aide pour la formulation des plans de mesures d'exception.

21.17.5.3 Les besoins détaillés en matière de coordination devraient être déterminés par les États ou par l'OACI, selon le cas, compte tenu de ce qui précède. Dans le cas d'arrangements d'exception qui n'affectent pas de façon appréciable les usagers de l'espace aérien ou les services fournis hors de l'espace aérien de l'État en cause, ces besoins sont de toute évidence peu nombreux ou inexistants. Mais il semble que ces cas soient peu nombreux.

21.17.5.4 Dans le cas d'une coordination entre plusieurs États, il faudrait entreprendre, avec chacun des États participants, une coordination détaillée qui conduira à l'adoption formelle d'un plan de mesures d'exception. Il faudrait également assurer une coordination détaillée de ce genre avec les États dont les services sont sensiblement affectés, en procédant, par exemple, au réacheminement de la circulation, ainsi qu'avec les organisations internationales intéressées, dont les connaissances et l'expérience dans le domaine de l'exploitation sont précieuses.

21.17.5.5 Chaque fois qu'il est nécessaire d'assurer une transition harmonieuse vers l'application d'arrangements d'exception, la coordination dont il est question dans la présente section devrait comprendre un accord sur les détails d'un texte de NOTAM commun à diffuser à une date d'entrée en vigueur convenue d'un commun accord.

21.17.6 Élaboration, promulgation et application des plans de mesures d'exception

21.17.6.1 L'élaboration d'un plan de mesures d'exception bien fondé dépend des circonstances, et notamment de la possibilité ou de l'impossibilité, pour l'aviation civile internationale, d'utiliser l'espace aérien dans lequel les services sont perturbés. L'espace aérien relevant d'un État souverain ne peut être utilisé qu'à l'initiative des autorités de l'État en cause, ou avec leur accord ou consentement. Sans cela, les arrangements d'exception doivent supposer le contournement de l'espace aérien et devraient être élaborés par les États voisins ou par l'OACI en coopération avec les États voisins. Dans le cas de l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de l'espace aérien de souveraineté indéterminée, il se peut que l'élaboration du plan de mesures d'exception comporte, selon les circonstances (notamment en fonction de la dégradation des services de rechange fournis), une réaffectation temporaire par l'OACI de la responsabilité de la fourniture des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien en cause.

21.17.6.2 L'élaboration d'un plan de mesures d'exception suppose a priori autant de renseignements que possible sur les routes actuelles et routes de rechange, sur les moyens de navigation des avions, sur la disponibilité, totale ou partielle, d'un guidage de navigation fourni par des aides au sol, sur les moyens de surveillance et de télécommunication des organismes voisins des services de la circulation aérienne, des services de télécommunications, des services météorologiques et des services d'information aéronautique. Les éléments

principaux dont il faut tenir compte, selon les circonstances, pour la planification de mesures d'exception sont les suivants :

- a) réacheminement de la circulation pour éviter, totalement ou en partie, l'espace aérien en cause, ce qui implique normalement l'établissement de routes ou de tronçons de route supplémentaires et de conditions d'utilisation particulières pour ces routes ;
- b) établissement d'un réseau de routes simplifié traversant l'espace aérien en cause, s'il est disponible, accompagné d'un plan de répartition des niveaux de vol visant à garantir la séparation latérale et verticale, et d'une procédure permettant à des centres de contrôle régional voisins d'établir une séparation longitudinale aux points d'entrée et de maintenir cette séparation d'un bout à l'autre de l'espace aérien ;
- c) réaffectation de la responsabilité d'assurer des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou dans l'espace aérien relevant de l'État auquel a été déléguée cette responsabilité ;
- d) mise en œuvre et exploitation de communications air-sol et de liaisons vocales directes RSFTA et ATS adéquates et réaffectation aux États voisins de la responsabilité de fournir des renseignements météorologiques et des renseignements sur l'état des aides de navigation ;
- e) arrangements spéciaux pour la collecte et la diffusion de comptes rendus d'aéronef en vol et après le vol ;
- f) obligation pour les pilotes d'assurer une veille permanente sur une fréquence VHF spécifiée pour les communications entre pilotes dans des régions spécifiées où les communications air-sol sont incertaines ou inexistantes, et de diffuser sur cette fréquence, de préférence en anglais, des renseignements et des estimations sur leur position, y compris le début et la fin de la montée et de la descente ;
- g) obligation, pour tous les aéronefs, d'allumer en permanence les feux de position et les feux anticollision dans des régions spécifiées ;
- h) obligation, pour chaque aéronef, de maintenir une séparation longitudinale accrue éventuellement établie entre les aéronefs volant au même niveau de croisière, et procédures en la matière ;
- i) obligation de monter et de descendre nettement à droite de l'axe de certaines routes expressément identifiées ;
- j) arrangements destinés à contrôler l'accès à la région où s'appliquent les mesures d'exception pour éviter la surcharge du système mis en place pour faire face à la situation ;
- k) obligation, pour tous les aéronefs se trouvant dans la région où s'appliquent les mesures d'exception, de voler selon les règles IFR, ce qui comprend notamment l'attribution aux routes ATS de la région de niveaux de vol IFR tirés du tableau pertinent des niveaux de croisière figurant dans l'Annexe 2, Appendice 3.

21.17.6.3 Les usagers des services de navigation aérienne devraient être notifiés par NOTAM, aussitôt que possible, d'une perturbation prévue ou effective des services de la circulation aérienne ou des services de soutien. Ce NOTAM devrait notamment indiquer les arrangements d'exception associés à la situation. En cas d'interruption prévisible, la notification préalable devrait en tout cas se faire avec un préavis d'au moins 48 heures.

21.17.6.4 La notification par NOTAM de la cessation des mesures d'exception et du rétablissement des services prévus dans le plan régional de navigation aérienne devrait être faite aussi vite que possible pour assurer une transition harmonieuse des conditions d'exception aux conditions normales.