



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Décision n° 006312 Abidjan, le 03 NOV 2017
/ANAC/DSNAA/DTA
relative au Guide sur les diffusions d'informations sur le
trafic par les aéronefs (TIBA) et procédures d'exploitation
correspondantes « RACI 5116 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu Le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'ANAC ;
- Vu le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n° 2014-512 du 15 sept 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 aout 2014 autorisant le Directeur Général de l'ANAC à prendre par décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation des règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;
- Sur proposition de la Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DSNAA), après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité aérienne ;

RACI 5116

1

ORGANE DE REGLEMENTATION DE CONTROLE DE SURETE ET DE SECURITE DU TRANSPORT AERIEN EN COTE D'IVOIRE

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél. : (225) 21 27 73 93 / 21 27 75 33/21 58 69 00/01 - Fax : (225) 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

D E C I D E

Article 1^{er}. Objet

La présente décision adopte le guide relatif aux diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs (TIBA) et procédures d'exploitation correspondantes en abrégé « RACI 5116 ».

Article 2. Champ d'application

La présente décision est applicable à tous les fournisseurs de service de la navigation aérienne sur toute l'étendue du territoire de la République de Côte d'Ivoire

Article 3. Diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs

Lorsqu'il est nécessaire de compléter les renseignements fournis au sujet des risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G, 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.

L'annexe à la présente décision contient des éléments indicatifs concernant les diffusions d'informations sur le trafic par les aéronefs, ainsi que les procédures d'exploitation correspondantes.

Article 4. Application

La Direction en charge de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodrômes est chargée du suivi de l'application de la présente décision qui sera publiée sur le site web de l'ANAC (www.anac.ci).

Article 5. Entrée en vigueur

La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entrera en vigueur à la date du 04 novembre 2017.



Ampliation

- ASECNA
- SODEXAM

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

(Voir Chapitre 4 du RACI 5005, § 4.2.2, Note 2)

1. Introduction et domaine d'application des diffusions

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.

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

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.

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 § 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.

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.

2. Détails relatifs aux diffusions

2.1 Fréquence radiotéléphonique VHF à utiliser

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, l'Autorité ATS compétente peut 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.

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.

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.

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 ;¹
- f) au moment d'un changement de niveau de vol ;
- g) à tout autre moment auquel le pilote juge cette diffusion nécessaire.

2.4 Format des diffusions

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 § 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).

(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

¹ * Pour la diffusion dont il est fait mention au § 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.

COUPER ROUTE LIMA TROIS UN À 4930 SUD 1920 EST À 0012 WINDAR 671 NIVEAU DE VOL 350 DIRECTION NORD-OUEST TERMINÉ »

2.4.2 Avant un changement de niveau de vol, la diffusion [dont il est fait mention au § 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)

2.4.3 Au moment où s'effectue le changement de vol, et sauf dans le cas prévu au § 2.4.4, la diffusion [dont il est fait mention au § 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)

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

2.5 Accusé de réception des diffusions

Il ne sera pas accusé réception des diffusions, sauf s'il y a risque d'abordage.

3. Procédures d'exploitation correspondantes

3.1 Changements de niveau de croisière

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.

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.

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 de l'Annexe 2, 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.

3.3 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.
