



D S A C

# INFO SÉCURITÉ DGAC

## N° 2015/02

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.  
Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Info-securite-DGAC.html>

**Opérateurs concernés**

Tous les exploitants opérant en espace Nord Atlantique

**Sujet**

Expérimentation d'une séparation latérale réduite à 25NM sur les tracks Atlantique Nord

**Objectif**

S'assurer que les exploitants concernés ont connaissance de l'expérimentation et ont bien mis en œuvre toutes les mesures opérationnelles requises

**Contexte**

A partir du 12 novembre 2015, une expérimentation de réduction de la séparation latérale à 25NM va commencer sur trois routes centrales (tracks) de l'Atlantique Nord, entre le FL350 et le FL390 inclus. Cette réduction latérale se fera par la création d'une route au demi-degré, intercalée entre les deux routes centrales existantes, divisant ainsi par deux la séparation actuelle. Cette expérimentation est appelée Reduced Lateral Separation Minimum ou RLatSM.

Tous les vols dont le plan de vol OACI déclare les éléments suivants seront automatiquement considérés comme participants à l'expérimentation :

1. Autorisation RNP 4 (L1 au champ 18 du plan de vol OACI)
2. Equipement ADS-C et CPDLC (D1 au champ 10b et J5 ou J7 au champ 10a)

**Ainsi, tout vol déclarant ces équipements peut se voir assigner un track dans la zone RLatSM, sauf demande contraire explicite de sa part lors de la préparation ou du suivi du vol.**

Comme mentionné dans le **NAT OPS Bulletin 2015-003**, la participation à cette expérimentation requiert un certain nombre de précautions qui se traduisent par une adaptation de la formation et des procédures, sous la responsabilité de l'opérateur.

Notamment :

1. Les pilotes doivent utiliser les systèmes mentionnés dans le plan de vol OACI et n'entrer dans l'espace RLatSM que si tous ces systèmes requis sont opérationnels
2. Les opérateurs doivent s'assurer que les points de cheminement (waypoints) dans leurs bases de données de navigation sont codés en coordonnées complètes
3. Les opérateurs doivent dispenser aux pilotes une formation initiale et récurrente sur la compréhension et la maîtrise de l'affichage des demi-degrés à la fois sur l'écran de navigation (ND, MFD,..) et sur l'interface de contrôle du FMS (MCDU, CDU,..)
4. Les opérateurs doivent introduire des procédures de vérification indépendante par les pilotes des degrés et minutes de chaque waypoint
5. Les pilotes doivent comparer les routes (tracks) et distance présentées sur le plan de vol et ceux introduits dans le FMC (visualisation sur l'interface de contrôle MCDU, CDU ..)
6. Les pilotes doivent immédiatement vérifier les degrés et minutes du prochain waypoint en cas d'écart signalé par l'ATC
7. L'ACAS II doit être opérationnel
8. Les opérateurs doivent porter une attention particulière sur la formation aux *Contingency Procedures* et *Weather Deviation Procedures* en espace océanique

Ces consignes sont détaillées et expliquées dans le **NAT OPS Bulletin 2015-003**, définissant le cadre de cette expérimentation.

<p><b>Actions recommandées</b></p>	<p><b>En conséquence, la DGAC recommande aux exploitants d'aéronefs effectuant des vols dans l'espace MNPS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'informer leur correspondant DSAC habituel de leur volonté de participer ou non à l'expérimentation ;</li> <li>- de prendre attentivement connaissance du NAT OPS Bulletin 2015-003 cité en annexe et de prendre en compte ses recommandations ;</li> <li>- de fournir à l'ensemble des équipages concernés les informations et/ou formations appropriées ;</li> <li>- d'adapter leur manuel d'exploitation (incluant la MEL) en conséquence ;</li> <li>- en outre, dans le cas où l'exploitant déciderait de <u>ne pas</u> participer à l'expérimentation : <ul style="list-style-type: none"> <li>o d'en informer les équipages ;</li> <li>o de mettre en place des procédures et information et/ou formation appropriées au niveau de la préparation des vols pour garantir l'absence d'un dépôt de plan de vol sur les tracks concernés ;</li> <li>o d'en informer les organismes du contrôle aérien concernés.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Annexe</b></p>	<p>1) NAT OPS Bulletin référence 2015_003 revision 1 du 7 aout 2015  <a href="http://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/NAT%20Documents/NAT%20OPS%20Bulletins/NAT%20OPS%20Bulletin%202015_003_Rev1.pdf">http://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/NAT%20Documents/NAT%20OPS%20Bulletins/NAT%20OPS%20Bulletin%202015_003_Rev1.pdf</a></p>