

**NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE
L'AMENDEMENT N° 6 DU RAS 04**

Le texte de l'amendement est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi en grisé, du texte qui le remplace | Remplacement |



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 - Fax: +221 33 820 39 67 – +221 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

**TEXTE DE L'AMENDEMENT N°6 DU
RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°4
(RAS 04)
CARTES AERONAUTIQUES**

(...)

CHAPITRE 9. CARTE DE DÉPART NORMALISÉ AUX INSTRUMENTS (SID) — OACI

(...)

9.9 Renseignements aéronautiques

(...)

9.9.4 Système des services de la circulation aérienne

(...)

9.9.4.1.1 Ces éléments comprendront :

(...)

b) les aides de radionavigation utilisées sur les itinéraires, notamment :

1) lorsque l'aide de radionavigation est utilisée pour la navigation conventionnelle :

4i) le nom en langage clair ;

2ii) l'identification ;

iii) le code Morse ;

3iv) la fréquence ;

4v) les coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes ;

5vi) pour le DME, le canal et l'altitude de l'antenne émettrice de l'installation, arrondie au multiple de 30 m (100 ft) le plus proche ;

2) lorsque l'aide de radionavigation est utilisée comme point significatif pour la navigation de surface :

i) le nom en langage clair ;

ii) l'identification ;

~~c) les noms de code des points significatifs dont la position n'est pas celle d'une aide de radionavigation, leurs coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes, le relèvement, au dixième de degré près, par rapport à l'aide de radionavigation de référence et la distance à cette aide, au multiple de deux dixièmes de kilomètre (dixième de mille marin) le plus proche ;~~

c) les points significatifs qui ne correspondent pas à la position d'une aide de radionavigation, notamment :

1) lorsque le point significatif est utilisé pour la navigation conventionnelle :

i) le nom de code ;

ii) les coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes ;

iii) le relèvement, au dixième de degré près, par rapport à l'aide de radionavigation de référence ;
iv) la distance à cette aide de radionavigation de référence, au multiple de deux dixièmes de kilomètre (dixième de mille marin) le plus proche ;
v) l'identification de l'aide de radionavigation de référence ;

2) lorsque le point significatif est utilisé pour la navigation de surface :

i) le nom de code ;

d) les circuits d'attente appropriés ;

e) l'altitude/hauteur de transition, arrondie aux 300 m ou aux 1 000 ft immédiatement supérieurs ;

f) la position et la hauteur des obstacles rapprochés qui pénètrent la surface d'identification d'obstacles (OIS). Une note sera incluse chaque fois qu'il existe des obstacles rapprochés qui pénètrent l'OIS mais qui ne sont pas pris en compte pour la pente de calcul de procédure publiée ;

(...)

CHAPITRE 10. CARTE D'ARRIVÉE NORMALISÉE AUX INSTRUMENTS (STAR) — OACI

(...)

10.9 Renseignements aéronautiques

(...)

10.9.4 Système des services de la circulation aérienne

(...)

10.9.4.1.1 Ces éléments comprendront :

(...)

b) les aides de radionavigation utilisées sur les itinéraires, notamment :

1) lorsque l'aide de radionavigation est utilisée pour la navigation conventionnelle :

1i) le nom en langage clair ;

2ii) l'identification ;

iii) le code Morse ;

3iv) la fréquence ;

4v) les coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes ;

5vi) pour le DME, le canal et l'altitude de l'antenne émettrice de l'installation, arrondie au multiple de 30 m (100 ft) le plus proche ;

2) lorsque l'aide de radionavigation est utilisée comme point significatif pour la navigation de surface :

i) le nom en langage clair ;

ii) l'identification ;

~~c) les noms de code des points significatifs dont la position n'est pas celle d'une aide de radionavigation, leurs coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes, le relèvement, au dixième de degré près, par rapport à l'aide de radionavigation de référence et la distance à cette aide, au multiple de deux dixièmes de kilomètre (dixième de mille marin) le plus proche ;~~

c) les points significatifs qui ne correspondent pas à la position d'une aide de radionavigation, notamment :

1) lorsque le point significatif est utilisé pour la navigation conventionnelle :

i) le nom de code ;

ii) les coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes ;

iii) le relèvement, au dixième de degré près, par rapport à l'aide de radionavigation de référence ;

iv) la distance à cette aide de radionavigation de référence, au multiple de deux dixièmes de kilomètre (dixième de mille marin) le plus proche ;

v) l'identification de l'aide de radionavigation de référence ;

2) lorsque le point significatif est utilisé pour la navigation de surface :

i) le nom de code ;

d) les circuits d'attente appropriés ;

e) l'altitude/hauteur de transition, arrondie aux 300 m ou aux 1 000 ft immédiatement supérieurs ;

f) les restrictions régionales de vitesse, le cas échéant ;

(...)

CHAPITRE 11. CARTE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS — OACI

(...)

11.10 Renseignements aéronautiques

(...)

11.10.2 Obstacles (...)

~~11.10.2.8 Les obstacles qui traversent la surface d'un segment à vue (VSS) seront indiqués sur la carte.~~

~~Note. Des orientations sur la cartographie des pénétrations des VSS figurent dans le Manuel des cartes aéronautiques (Doc 8697).~~

(...)

11.10.4 Installations de radiocommunications et aides de radionavigation

(...)

11.10.4.1 Les aides de radionavigation qui interviennent dans la procédure seront indiquées avec leurs fréquences, leurs indicatifs et leurs caractéristiques de guidage de route éventuelles. S'il s'agit d'une procédure dans laquelle plus d'une station se trouve sur la trajectoire d'approche finale, l'installation à utiliser pour le guidage sera clairement indiquée. En outre, on envisagera de supprimer de la carte d'approche les installations qui ne sont pas utilisées par la procédure.

11.10.4.1.1 Lorsqu'une aide de radionavigation est utilisée comme point significatif pour la navigation de surface, seuls son nom en langage clair et son identification seront indiqués.

11.10.4.2 Le repère d'approche initiale (IAF), le repère d'approche intermédiaire (IF), le repère d'approche finale (FAF) (ou le point d'approche finale [FAP], dans le cas d'une procédure d'approche ILS), le point d'approche interrompue (MAPt), lorsqu'il y en a un, et tout autre repère ou point essentiel faisant partie de la procédure seront indiqués et identifiés.

11.10.4.3 Lorsque le repère d'approche finale (ou le point d'approche finale, dans le cas d'une procédure d'approche ILS) est utilisé pour la navigation conventionnelle, il sera identifié au moyen de ses coordonnées géographiques, en degrés, minutes et secondes.

11.10.4.4 Les aides de radionavigation qui pourraient intervenir dans les procédures de déroutement seront représentées ou mentionnées sur la carte avec leurs caractéristiques de guidage de route éventuelles.

(...)

11.10.8 Renseignements complémentaires

(...)

11.10.8.7 Lorsqu'un repère d'approche finale est spécifié au point d'approche finale pour l'ILS, il sera clairement indiqué si ce point se rapporte à l'ILS, à la procédure corrélative avec alignement de piste ILS seulement ou aux deux. Dans le cas du MLS, une indication claire sera donnée lorsqu'un FAF a été spécifié au point d'approche finale.

11.10.8.8 Si la pente/l'angle de descente en approche finale de quelque type de procédure d'approche aux instruments que ce soit dépasse la valeur maximale spécifiée dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II, une note d'avertissement sera ajoutée.

11.10.8.9 La carte contiendra une note qui indiquera les procédures d'approche qui sont autorisées pour les opérations indépendantes ou dépendantes simultanées. La note inclura la ou les pistes en question et si elles sont très rapprochées. (...)

CHAPITRE 13. CARTE D'AÉRODROME/D'HÉLISTATION — OACI

(...)

13.6 Données d'aérodrome/d'hélistation

(...)

13.6.2 Dans le cas des aérodromes qui accueillent des avions à extrémités d'aile repliables, la carte indiquera l'emplacement où les extrémités d'aile peuvent être dépliées en sécurité.

~~13.6.2~~ 13.6.3 Outre les éléments énumérés au § 13.6.1 qui s'appliquent aux hélistations, la carte indiquera :

a) le type d'hélistation ;

(...)

CHAPITRE 14. CARTE DES MOUVEMENTS À LA SURFACE DE L'AÉRODROME — OACI

(...)

14.6 Données d'aérodrome

14.6.1 Cette carte indiquera tous les éléments figurant sur la Carte d'aérodrome/d'hélistation — OACI établie pour la zone représentée, d'une manière analogue, et notamment :

(...)

a) l'altitude de l'aire de trafic, arrondie au mètre ou au pied le plus proche ;

(...)

m) toute partie de l'aire de mouvement qui est inutilisable de façon permanente par les aéronefs, clairement identifiée comme telle.

14.6.2 Dans le cas des aérodromes qui accueillent des avions à extrémités d'aile repliables, la carte indiquera l'emplacement où les extrémités d'aile peuvent être dépliées en sécurité.

(...)

APPENDICE 2. SIGNES CONVENTIONNELS OACI

(...)

SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

(...)

125	Altitudes/niveaux de vol de procédure	« Fourchette » d'altitudes/de niveaux de vol	<u>17 000</u> <u>10 000</u>	<u>FL 220</u> <u>10 000</u>
		Altitude/niveau de vol « à ou au-dessus de »	<u>7 000</u>	<u>FL 070</u>
		Altitude/niveau de vol « à ou au-dessous de »	<u>5 000</u>	<u>FL 050</u>
		« À » altitude/niveau de vol « obligatoire »	<u>3 000</u>	<u>FL 030</u>
		Altitude/niveau de vol de procédure « recommandé »	5 000	FL 050
		Altitude/niveau de vol « prévu »	Prévoir 5 000	Prévoir FL 050
<i>Note. À utiliser seulement sur les cartes SID et STAR. Non destinés à représenter une altitude minimale de franchissement d'obstacles.</i>				

– FIN –