

Phone : +(221) 77.519.79.01
 +(221) 33.957.49.37
 Fax : +(221) 33.820.06.00
 AFTN : GOOOYNYX
 E-mail : dakarbni@asecna.org
 Web : <https://aim.asecna.aero>



AIC
NR 31/A/21GO
OCTOBER 14th, 2021

BUREAU NOTAM INTERNATIONAL DE L'OUEST AFRICAIN
 B.P. 8155 Aéroport International Blaise DIAGNE Dakar/Diass-SENEGAL

BENIN – BURKINA FASO – COTE D'IVOIRE – GUINEE BISSAU – MALI – MAURITANIE – NIGER – SENEGAL – TOGO

**PROCEDURES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE ELABOREES
 POUR LE SOUTIEN DE L'ASECNA AUX USAGERS DE L'AIR PENDANT LA
 PANDEMIE COVID-19**

***AIR TRAFFIC SERVICES PROCEDURES DEVELOPED FOR ASECNA SUPPORT TO AIR
 USERS DURING PANDEMIC COVID-19***

Mise en vigueur / Effective date :	14 OCTOBRE 2021/OCTOBER 14 th, 2021
validité/validity	09 AVRIL 2022/APRIL 09 th, 2022

I. INTRODUCTION

I. INTRODUCTION

La pandémie du coronavirus (COVID-19) déclarée par l'OMS est une préoccupation mondiale dans les domaines de la SANTE et de l'ECONOMIE.

The coronavirus (COVID-19) pandemic declared by WHO is a global HEALTH and ECONOMIC concern.

Tout le secteur de l'aviation civile est affecté, notamment les compagnies aériennes et les Fournisseurs de services de la navigation aérienne.

The entire civil aviation sector are affected, including airlines and Air Navigation Service Providers.

En rapport avec la reprise effective et lente du secteur de l'aviation civile, l'ASECNA, apporte son soutien aux compagnies aériennes et publie la présente circulaire qui offre aux usagers de l'air les avantages ci-après : **la réduction du temps de vol et l'Economie du carburant.**

*In connection with the effective and slow recovery of the civil aviation sector, ASECNA, in support of airlines, is issuing this circular which offers air users the following benefits: **flight time's reduction and Fuel Saving.***

II. REDUCTION DE LA DUREE DU VOL: (Carburant et efficacité de vol)

1. Planification de vol - Opérations sur route directe

1.1. Domaine d'application

- Des opérations de planification de vol sur route directe ont été mises en œuvre dans la FIR de *Dakar* et Niamey au-dessus du FL290.

1.2. Procédures de planification de vol

- Le trafic sera soumis aux règles générales publiées dans l'ENR 1.1 de l'AIP de l'ASECNA.
- L'utilisateur de l'espace aérien peut effectuer un vol sur des itinéraires directs spécifiés dans le plan de vol en utilisant des points significatifs publiés dans l'AIP ASECNA (ENR 4.1 et/ou 4.4), des codes de nom à cinq lettres (5LNC) et/ou des aides à la navigation en route le cas échéant.
- Les itinéraires de vol entre des points de cheminement significatifs seront définis dans la case 15 du plan de vol de l'OACI par la mention « DCT » (directe), par ex. ALPHA DCT BRAVO.
- L'utilisation des portions de route DCT disponibles planifiables en vol sera fonction de la disponibilité de l'espace aérien et elle peut être limitée à des heures d'exploitation spécifiques, à des routes spécifiques, à une portion de l'espace aérien et/ou à des niveaux de vol. Lorsque de telles restrictions sont nécessaires, un NOTAM sera émis pour préciser les conditions d'utilisation ou autrement, pour des besoins de la sécurité des vols.
- L'itinéraire direct ne sera pas autorisé à travers un espace aérien réglementé à moins qu'une coordination civil-militaire préalable n'ait été entreprise conformément aux conditions d'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA).
- La longueur maximale du segment DCT est de 200 NM (Doc. OACI 4444). Lorsque la longueur de la route DCT dépasse 200 NM, un point intermédiaire doit être sélectionné et précisé dans la case 15 du FPL de l'OACI. Des points intermédiaires doivent être précisés chaque fois qu'il y a un changement de niveau, de trajectoire ou lorsqu'un changement de règles de vol est prévu.

II. FLIGHT DURATION REDUCTION: (Fuel & Flight Efficiency)

1. *Flight Plannable - Direct Route Operations*

1.1. *Area of application*

- *Flight Plannable Direct route operations have been implemented in the FIR of Dakar and Niamey above FL290.*

1.2. *Flight Planning Procedures*

- *Traffic will be subject to the general rules published in ENR 1.1 of the ASECNA AIP.*
- *The Airspace user will be able to flight plan specified direct routes using significant points either published in the ASECNA AIP (ENR 4.1 and/or 4.4) i.e. Five-Letter-Name-Codes (5LNCs) and/or en-route navigation aids as appropriate*
- *Flight Plannable segments between significant waypoints will be defined by 'DCT' (direct) description filed in item 15 of ICAO FPL, e.g. ALPHA DCT BRAVO.*
- *Use of available flight plannable DCT route portions will be subject to airspace availability, and may be restricted to specific hours of operation, specific routes, portions of airspace and/or flight levels. Where such restrictions are required, a NOTAM will be issued to provide conditions for use or otherwise, as necessary to maintain safety of flight.*
- *Direct routing shall not be permitted through restricted airspace unless prior civil-military coordination has been undertaken as per flexible use of airspace (FUA) conditions.*
- *The maximum length of DCT segment is 200 NM (ICAO Doc.4444). Where the DCT route exceeds 200 NM, an intermediate point shall be selected and filled under item 15 of ICAO FPL. Intermediate points shall be selected whenever there is change of levels, track or when change of flight rules are planned.*

1.3. Trafic en survol

- Les points d'entrée, intermédiaires et de sortie dans la FIR ASECNA doivent être choisis parmi les points significatifs existants publiés dans l'AIP ASECNA.
- La Planification des vols DCT sera conforme aux réseaux de routes existants des FIR adjacentes.
- Lorsqu'il est nécessaire de publier de nouveaux points d'entrée et de sortie, la coordination nécessaire doit être entreprise avec les FIR adjacentes et incluse dans les lettres d'accord (LoA).

1.4. Application DCT transfrontalier

Le DCT transfrontalier (de la FIR ASECNA à une FIR adjacente) est UNIQUEMENT autorisé avec une coordination préalable avec les FIR adjacentes par des moyens de coordination standard.

1.5. Équipement des aéronefs

Pour pouvoir opérer sur des routes directes, les usagers doivent être équipés de TCAS 2 ver.7.1, du transpondeur Mode S et de l'ADS-B-Out (DO260 / 260A), ou de l'ADS-C et du CPDLC. Les aéronefs non équipés doivent uniquement utiliser le réseau de routes publié.

1.6. Critères de publication de NOTAM

Avant l'activation d'un réseau de route ou la restriction d'un réseau de routes, les NOTAM doivent être publiés.

Les itinéraires DCT sont disponibles pour la planification des vols dans la FIR de Dakar et Niamey sauf dans les conditions suivantes :

ALPHA DCT BRAVO

Uniquement disponible pour le trafic vers/depuis via

Pendant les heures de

CHARLIE DCT DELTA n'est pas disponible pour...

1.3. Overflying Traffic

- *Entry, intermediate and Exit points into ASECNA FIR shall be planned on existing significant points published in the ASECNA AIP.*
- *Flight planning DCT will comply with existing route networks of adjacent FIRs.*
- *Where there is a need to publish new Entry and Exit points, necessary coordination shall be undertaken with adjacent FIRs and included in the Letters of Agreement (LoA).*

1.4. Cross border DCT application

- *Cross border DCT (ASECNA FIR to adjacent FIR) is **ONLY** permitted with prior coordination with adjacent FIR(s) through standard means of coordination.*

1.5. Aircraft Equipage

In order to operate under Direct Route Operations, Users must be equipped with TCAS 2 ver.7.1, Mode S Transponder and ADS-B-Out (DO260/260A), or ADS-C and CPDLC. Aircraft that are not equipped shall only use the published route network.

1.6. NOTAM Publication criteria

Prior to the publication of any route network efficiencies or restrictions, NOTAM shall be reviewed published:

DCT Routes are available for flight planning within Dakar FIR and Niamey except under the following conditions

ALPHA DCT BRAVO

Only available for traffic to / from via.....

During the hours of.....

CHARLIE DCT DELTA is not available for ...

2. Autres initiatives d'économie de carburant

- Utilisation de procédures d'approche et de départ qui optimisent au mieux le temps de vol et le carburant ;
- Octroi des descentes et montées continues ;
- Eviter les attentes en phase d'approche aux compagnies aériennes notamment par l'application du guidage radar ;
- Octroi des montées en mode croisière en FIR ou UTA pour les aéronefs équipés ADS-B et dont la réception des informations est effective ;
- Octroi des blocs de niveaux de vol ;
- Octroi des niveaux de vol non conformes à la règle semi circulaire dans certaines portions d'espace aérien (espace AORRA) pour un temps bien défini, pouvant aller de 10 min après l'entrée dans l'espace aérien à 10min avant la sortie de l'espace aérien tout en préservant la sécurité.

2. Additional Fuel Saving initiatives

- *Provision of approach and departure procedures that best optimize flight time and fuel;*
- *Provision of CCO and CDO;*
- *Avoid holding stack during approach by applying radar vectoring;*
- *Provision of climb in cruise mode in FIR or UTA for ADS-B equipped aircraft and whose information reception is effective;*
- *Provision of flight Levels blocks;*
- *Provision of flight levels that do not comply with flight Levels allocation scheme (semi-circular rule) in certain portions of airspace (AORRA airspace) for a well-defined time, which can range from 10 min after entering airspace to 10 min before leaving airspace while maintaining safety.*

FIN/END