Vingt-et-quatrième réunion du Groupe régional AFI de Planification et de Mise en œuvre (APIRG/24)
(Réunion virtuelle – 2 au 4 novembre 2021)

Point 3 de l'ordre du jour : Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne régionale

Mise en œuvre du nouveau Plan de Gestion des Codes SSR AFI

(Note présentée par l'ASECNA)

RESUME	
La présente note d'information rappelle les actions menées par l'ASECNA pour mettre en œuvre le nouveau plan de gestion du code SSR. Suite à donner : Encourager tous les centres à échanger des informations sur les problèmes rencontrés pendant la période d'essai (60 jours) afin de les accompagner pour une transition en douceur.	
REFRENCE(S)	• Décision 21/07 : Mise à jour du plan d'attribution des codes des radars secondaires de surveillance (SSR) AFI et des méthodes d'attribution • Décision 22/03 : Plan de gestion du code AFI SSR révisé (CMP). • Conclusion 22/04 : Temps d'occupation du code SSR • Décision 22/05 : Collecte de données sur les volumes et les modèles de trafic dans la Région AFI et l'interface avec les autres Régions de l'OACI. • Décision 22/06 : Ateliers pour faciliter la mise en œuvre du Plan de gestion révisé du Code SSR.
Objectifs stratégiques	***A-Sécurité B- Capacité et Efficacité***

1 INTRODUCTION

1.1 Conformément à la décision 22/06, l'OACI a organisé du 27 au 30 janvier 2020 à la demande de l'équipe projet ASCAAR un atelier sur la mise en œuvre du nouveau Plan de Gestion des Codes SSR AFI et un plan d'action de mise en œuvre a été établi. Malheureusement, en raison de l'épidémie de COVID-19, le processus n'a pas pu être terminé comme prévu. Toutefois, au niveau de L'ASECNA quelques actions ont été menées.

2. ANALYSE

2.1. Situation au niveau de l'ASECNA

En 2007, l'ASECNA a lancé un vaste programme visant à doter les centres ATS sous sa responsabilité de systèmes radar secondaires de surveillance à fonctionnalité Mode S et de systèmes sol de gestion du trafic aérien (ATM). Ainsi, les premiers sites équipés ont pu délivrer leur code SSR de la liste d'attribution des codes SSR AFI du Tableau ATM II-AFI-2.

Considérant que les sites suivants n'ont pas pu trouver une allocation de code SSR appropriée en raison du Plan de gestion du code AFI SSR obsolète, cette situation a entraîné des problèmes tels que des alertes de duplication de code SSR provenant des systèmes ATM au sol et des difficultés à maintenir les corrélations de trajectoire radar dans certains cas. Par conséquent, il a constitué une menace sérieuse pour le trafic aérien avec de nombreux rapports de contrôleurs.

A titre d'illustration, des situations réelles ont été vécues avec les centres ATS de Dakar et de Nouakchott lors de la mise en service du radar de Nouakchott. Les deux centres ayant une couverture radar qui se chevauche, il a été constaté que lors de l'activation d'un plan de vol par Dakar, celui-ci était corrélé avec un autre vol opérant dans l'espace aérien de Nouakchott et inversement.

Par la suite, des enquêtes menées ont révélé que les deux centres avaient la même série de codes SSR dans la configuration des systèmes ATM. Des modifications locales ont été apportées pour résoudre le problème.

2.2 Préparation de l'ASECNA à la Mise en œuvre du nouveau Plan de Gestion des Codes SSR

Après l'atelier qui s'est tenu à NAIROBI du 27 au 31 janvier 2020, où il a été examiné l'élaboration du CMP AFI SSR, l'ASECNA a tenu plusieurs réunions en visioconférence avec tous les centres concernés et a élaboré sa propre feuille de route qui reprend l'ensemble des actions de la feuille de route de la région. Cette feuille de route se résume en quatre étapes suivantes :

- **Première étape** : S'assurer que le nombre de codes attribués, et le temps d'occupation d'un code sont suffisants et effectuer une étude de sécurité pour identifier et évaluer les dangers potentiels associés aux changements de la base de données des systèmes ATM.
- **Deuxième étape** : Faire évoluer le système Back up ATM en fonction des nouveaux codes SSR attribués à l'Etat et sensibiliser les contrôleurs aériens sur le nouveau CMP AFI, notamment lorsqu'il s'agit d'attribuer manuellement un code SSR
- **Troisième étape** : remplacer la configuration actuelle concernant l'affectation des SSR dans la base de données du système ATM opérationnel pour répondre au nouveau CMP AFI, puis exécuter une phase de pré-implémentation dans une période de 60 jours à des fins d'observation pour identifier d'autres dangers possibles
- **Quatrième étape** : passer à la mise en œuvre après acceptation/approbation par les Autorités de l'Aviation Civile du dossier d'évaluation de la sécurité lié au changement et après prise en compte de la situation de nos centres adjacents en signant les LoA.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à.

- Prendre connaissance de ce document d'information ;
- Encourager tous les centres à échanger des informations sur les problèmes rencontrés pendant les 60 jours d'essai afin d'aider chacun d'entre eux à faire une transition en douceur.