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 4 de l'ordre du jour : Autres questions de navigation aérienne

Titre : Leçons tirées de la mise en œuvre de plans de contingence à l'ASECNA

(Note présentée par ASECNA.)

RESUME
La présente note de travail porte sur les dispositions mises en place par l'ASECNA dans le cadre de la mise en œuvre de plans de contingence et illustre à travers un survey lors de l'activation du plan de contingence de N'Djamena, la nécessité pour les usagers de se conformer aux dispositions et procédures prescrites notamment l'utilisation des moyens de communications telles que décrites par lesdits plans Suite à donner : 1) Encourager les compagnies aériennes à utiliser les communications par liaison de données (CPDLC) lorsqu'elles ont été déclarées comme moyens primaires de communication en cas d'exception en lieu et place de se satisfaire des échanges entre pilotes sur la fréquence IFBP 2) Encourager la mise en œuvre d'échange de données de surveillance entre les centres ATS adjacents afin d'améliorer la gestion des plans de contingence, le cas échéant.

REFRENCE(S)	▪ AFI Regional Contingence Plan
Objectifs stratégiques	A - Sécurité - B - Capacité et efficacité de la navigation aérienne

1 INTRODUCTION

1.1 Lorsque des perturbations dans la fourniture des services de la CA sont annoncées, l'ASECNA en coordination avec ses Etats membres et l'OACI active les plans de contingence correspondants.
1.2 Ces plans ont été élaborés conformément aux dispositions de l'OACI et aux Règlements Aéronautiques des États membres, et ont fait l'objet de publication.
1.3 Ils permettent d'assurer la continuité du trafic aérien international en garantissant un flux de trafic aérien sûr, efficace et sécurisé en tirant profit des grandes routes aériennes mondiales
1.4 Ces plans sont établis pour toutes les FIRs et ACC de l'Agence et comportent les trois niveaux requis par l'OACI à savoir : Niveau I , Niveau II et Niveau III.
1.5 Les plans de contingence de niveau II disposent, dans les centres qui en sont dotés, d'une position de contingence avec moyen de surveillance par ADS-B ou ADS-C, des moyens de communication air/sol par CPDLC (moyen primaire) ou HF et des liaisons ATS/DS avec les centres adjacents.

2. ANALYSE

2.1 Les plans de contingence des espaces aériens gérés par l'ASECNA indiquent les procédures de vol, les procédures de coordination, les procédures pilotes, les routes de contingence ATS applicables, le ou les centres ATS chargés de fournir des services d'information et d'alerte pendant la période d'activation de ces plans de contingence.
Les plans de contingence de niveau II et de niveau III sont publiés pour l'ensemble de l'espace aérien supérieur des États membres de l'ASECNA dans l'AIP de l'ASECNA via le lien https://aim.asecna.aero (Partie 2 ENR 1)

2.2 Résultat du Survey réalisé suite à l'activation du plan de contingence de N'Djamena du 20 au 22 avril 2021

Le niveau 2 du plan de contingence du CCR de N'Djamena a été activé le 20 avril 2021 suite aux événements survenus en République du Tchad.
Ainsi et suivant les dispositions du plan de contingence, la fourniture des services de la circulation aérienne dans l'UIR NDJAMENA a été transférée aux CCRs de Brazzaville et de Niamey du 20 au 22 avril 2021

La plupart des vols ont contourné l'espace aérien. L'ACC de Niamey a géré 08 vols évoluant dans l'UIR N'Djamena pendant cette période et l'ACC de Brazzaville 61 vols.
Grace à la disponibilité de l'ADS B par satellite dans tout l'espace aérien de l'ASECNA, les centres de Niamey et de Brazzaville ont pu disposer de la visualisation de la totalité de ces vols lorsqu'ils évoluaient dans l'UIR N'DJAMENA. La surveillance a pu être réalisée et elle a permis de suivre l'évolution des aéronefs dans la FIR et de relever les constats suivants

- 24% des vols n'ont pas établis le contact radio avec l'ACC correspondant par liaisons de données (CPDLC) comme le prescrit le plan de contingence nonobstant la fonctionnalité du service
- Quelque aéronefs ont évolué sur des routes fermées et conséquemment à des niveaux de vols non valides lorsque le plan de contingence est activé

2.3 Usage de la fréquence 126.9 par les usagers (procédures IFBP)

Il n'a pas été possible de confirmer durant la contingence le mode d'échange de communication entre les usagers de l'espace. Toutefois dans toutes les FIR de l'ASECNA, le CPDLC est mis en œuvre comme principal moyen de communication en secours aux moyens VHF et HF de sorte que l'utilisation de l'IFBP n'est plus justifiée. A titre d'illustration, une perte de séparation entre deux vols évoluant en sens inverse a été enregistré courant juin 2021 dans la FIR Ndjamena en raison de l'utilisation de l'IFBP suivie du changement de niveau de vol sans instruction ATC (croisement de niveau de vol de l'autre aéronef) en raison d'une perte de communication VHF pourtant le CPDLC était fonctionnel.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

La réunion est invitée à

1) Prendre note des informations relatives à cette note de travail ;
2) Encourager la mise en œuvre d'échange de données de surveillance entre les centres ATS adjacents afin d'améliorer la gestion des plans de contingence, le cas échéant.
3) Encourager les compagnies aériennes à utiliser les communications air/sol lorsqu'elles sont disponibles pour obtenir des organismes ATC les autorisations et autres informations utiles pour leur vol ;
4) Noter pour le bénéfice des usagers que dans toutes les FIRS de l'ASECNA, le CPDLC est mis en œuvre et est déclaré comme moyen primaire de communication. La VHF et la HF venant en back up.