



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG) VINGTIÈME RÉUNION (APIRG/20) (Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, 30 novembre au 2 décembre 2015)

Point 2 de l'ordre du jour : Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne dans la Région AFI

2.6 Météorologie Aéronautique

LES ZONES DE RESPONSABILITES DES CVM DANS L'ELABORATION ET LA DIFFUSION DES SIGMET

(Présentée par l'ASECNA ou Benin et Togo)

RESUME

La présente note pose la problématique des modalités d'application de l'article 3.4.1 de l'annexe 3, et le besoin de clarifier la notion de zone de responsabilité des CVM dans les FIR contenant plusieurs organismes ATS.

REFERENCES:

- Annexe 3
- FASID - Tableaux MET 2B.
- METWSG
- MET14 WP 11
- CAeM-15 Doc.11

1. INTRODUCTION

1.1 En général, l'usage associe le CVM à la FIR, bien qu'en fait la documentation en nuance la définition (Annexe3, article 3.4.1). C'est ce qui fait qu'à chaque FIR de notre espace aérien est associé un CVM (Centre de Veille Météorologique) chargé de l'élaboration et de la diffusion des SIGMET relatifs aux phénomènes météorologiques pouvant affecter la sécurité de la navigation aérienne dans la FIR.

1.2 L'évolution actuelle de l'organisation des espaces aériens où la sectorisation conduit à avoir des FIR où des organismes de contrôle en route différents gèrent l'espace aérien d'une même FIR, induit une organisation nouvelle des services météorologiques pour garantir un service effectif et conforme de fourniture de l'assistance MET dans ce cas de figure.

2. DISCUSSION

Situation actuelle

2.1 La sectorisation crée au sein d'une même FIR, des zones ou des portions d'espace où la fourniture des service de contrôle **en route** est assurée à partir de centres ATS différents.

2.2 Ce qui fait que les zones de responsabilité (AOR) des CVM associés à des FIR sectorisées, contiennent plusieurs centres ATS. Ces organismes sont destinataires des mêmes messages SIGMET qui leur sont acheminés soit directement, soit à travers des Centres Météorologiques d'Aérodrome (CMA), rallongeant du même coup, les délais d'acheminement.

2.3 En outre, le SIGMET qui leur est envoyé est élaboré pour l'ensemble de la FIR, et les règles de renouvellement et d'annulation restent inchangées quel que soit le déplacement des phénomènes à l'origine de ce renseignement dans les sous-espaces de la FIR.

2.4 C'est ainsi que la contamination d'un sous-espace de la FIR par un phénomène ayant déjà fait l'objet d'un SIGMET dans la FIR ne sera pas signalé tant que ce SIGMET restera en vigueur ou que le phénomène à son origine n'aura pas changé d'intensité.

2.5 De même, tous les organismes ATS recevront l'ensemble des SIGMET émis; et ce, quelle que soit la position du phénomène ou son évolution prévue par rapport à l'espace sous leur responsabilité.

2.6 Le centre ATS n'aura donc pas toujours l'information pertinente à transmettre au pilote, mais en plus, il pourra être destinataire de plusieurs renseignements non pertinents pour l'espace aérien sous sa responsabilité. Toutes ces informations devront être transmises à des équipages qui devront les dépouiller pour en évaluer l'intérêt pour le déroulement de leur vol.

2.7 Si l'on y incorpore le temps de relais éventuel par un CMA, on comprend tout de suite que le processus est source de risque potentiel.

2.8 C'est le sens qu'il faut donner à la proposition de **l'amendement 77 de l'annexe 3 chapitre1 (Définitions)** en cours d'adoption.

2.9 La notion d'*espace de responsabilité spécifiée* est associée à la *région d'information de vol ou la région de contrôle* pour prendre en compte ce besoin de clarification. C'est ainsi qu'il devient clair que pour les CVM dont la zone de responsabilité englobe plus d'une FIR et/ou CTA, *il sera établi des messages SIGMET distincts pour chacune de ces FIR et/ou CTA.*

2.10 C'est l'application de ce principe qui a conduit à l'érection du CMA de Lomé en CVM, après la sectorisation de la FIR Accra, et dont il convient de modifier le tableau MET2B.

2.12 La généralisation de ce principe à l'ASECNA pourrait amener l'institution à revoir notre organisation actuelle de fourniture de l'assistance MET en route.

2.13 Dans ceux de nos CVM dont la zone de responsabilité contient plusieurs FIR et/ou CTA comme Dakar, Niamey, Brazzaville et Ndjamena, une étude de sécurité permettra de décider soit de la modification des plans de charges pour prendre en compte le besoin d'un SIGMET spécifique pour chaque organisme d'assistance en route, soit de l'érection de certains CMA en CVM.

2.14 Les avantages d'une telle disposition sont multiples:

- Le contrôleur n'est alimenté que par les SIGMET qui concernent sa zone de responsabilité;
- Les ARS collectés sont ceux relatifs à la zone de déroulement du vol et leur exploitation peut en être immédiate; et
- Les délais de mise à disposition des produits sont réduits.

Evolution

2.15 La responsabilisation d'un CVM pour la production de SIGMET au profit de plusieurs organismes NA, peut à la faveur de l'amélioration des systèmes de communication et de travail, évoluer en Centre d'avis de SIGMET.

2.16 L'ASECNA, dans un ambitieux programme de modernisation et d'amélioration de son outil de travail, entend doter dans un avenir très proche, ses centres de systèmes de suivi et d'alerte des phénomènes météorologiques pouvant constituer un danger pour la sécurité de la navigation aérienne.

2.17 Ces systèmes s'appuient sur un réseau d'observation moderne et complet en plus de tous les systèmes d'observation traditionnels (analyse en temps réel des images satellite, Radar, données de base et profilage systématique du vent à partir des données de sondages sol et embarqué, données de foudre, de turbulence et de givrage, sorties de NWP sur une grille à maille fine centrée sur l'Afrique de l'Ouest).

2.18 Ces systèmes paramétrables et capables d'interopérer ou de s'interfacer avec tous les autres outils d'aide à la prévision (produits NWP, du WAFS ou issus de l'analyse) peuvent permettre la surveillance de zones de responsabilités spécifiées, et donc d'émettre des SIGMET ou des avis consultatifs de SIGMET pour un ou plusieurs CVM.

3. SUITE A DONNER

3.1 La réunion est invitée à:

- a) examiner le contenu de cette note,
- b) formuler des recommandations visant à inviter les Etats à amender le Tableau MET2B lorsque cela est nécessaire.

Recommandation 20/XX

La réunion recommande qu'il soit demandé à tous les Etats abritant des CVM dont les FIR associées contiennent plusieurs organismes ATS d'assistance en route, d'amender le tableau MET 2B du FASID afin :

- **d'indiquer les renseignements SIGMET produits ;**
- **de préciser l'espace aérien pour lequel le SIGMET est émis.**