
AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

DIRECTION GENERALE

BP : 128 ☎ 22 281 02 27

Unité - Travail - Progrès



Brazzaville, le

CIRCULAIRE N° 0447/ANAC/DG/DSA

**RELATIVE AUX PROCEDURES EN CAS D'INTERRUPTION
DES RADIOCOMMUNICATIONS AIR/SOL**

1. Objet

La présente circulaire a pour but de fournir des indications destinées à l'orientation générale du personnel des services de la circulation aérienne, en vue de maintenir un niveau de sécurité acceptable dans la gestion du trafic aérien sur toute l'étendue du territoire national.

2. Références

- 2.1. La Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- 2.2. Le Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale et son additif ;
- 2.3. Le règlement n°10/00-CEMAC-066-CM-04 du 21 juillet 2000 portant adoption du code de l'aviation civile de la CEMAC ;
- 2.4. L'arrêté n°2008-6051 du 25 septembre 2008, portant approbation des règlements aéronautiques du Congo ;
- 2.5. L'arrêté n°11194/MTACMM-CAB du 05 mai 2015, relatif aux règles de l'air et services de la circulation aérienne, à son annexe RAC 11 Parties 01 et 02;
- 2.6. L'arrêté n°11196/MTACMM-CAB du 05 mai 2015, relatif aux télécommunications aéronautiques, à son annexe RAC 15 Partie II ;
- 2.7. Doc 4444-PANS-ATM.

3. Contexte

La sécurité et l'efficacité de l'ensemble du système de l'aviation civile dépend des opérateurs humains comme intégrateurs ultimes des nombreux systèmes éléments. Cette dépendance ne décroît malheureusement pas et elle pourra même augmenter de manière inattendue, eu égard à la mise en œuvre des avancées technologiques de pointe. Dans une plus grande mesure, une bonne compréhension du rôle et de la responsabilité de l'homme incluant la prise en compte des contributions positives et négatives, sera capital pour maintenir la sécurité tout en améliorant l'efficacité.

4. Orientations et procédures

4.1 Généralités

En ce qui concerne les communications, les situations d'urgence ATS, c'est-à-dire les circonstances empêchant un contrôleur de communiquer avec un aéronef en vol, peuvent être dues à une panne de l'équipement radio au sol ou de bord ou au blocage accidentel de la fréquence de contrôle par un émetteur de bord. Comme ces événements peuvent durer pendant de longues périodes, des mesures appropriées doivent être prises immédiatement pour faire en sorte que la sécurité de l'aéronef ne soit pas compromise.

4.2 Panne radio au sol

4.2.1 Panne totale de l'équipement : En cas de panne totale de l'équipement radio au sol utilisé pour la gestion du trafic aérien, le contrôleur devra :

- là où les aéronefs sont tenus de veiller en permanence sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, tenter d'établir des radiocommunications sur cette fréquence ;
- signaler sans délai la panne au service technique de maintenance (CNS) et à tous les organismes ATS voisins concernés ;
- informer les organismes voisins de l'état actuel de la circulation aérienne ;
- si possible, demander leur aide pour établir une séparation entre les aéronefs qui peuvent établir une communication avec eux et pour maintenir le contrôle de ces aéronefs ;
- demander aux organismes ATS voisins de mettre en attente ou de dérouter tous les aéronefs évoluant à l'extérieur de la zone de responsabilité de l'organisme ATS où s'est produite la panne jusqu'au retour à la normale des services.

4.2.2 Fréquence bloquée : En cas de blocage par inadvertance de la fréquence de contrôle par l'émetteur d'un aéronef, les mesures supplémentaires suivantes devront être prises :

- tenter d'identifier l'aéronef en cause ;
- si l'aéronef qui bloque la fréquence est identifié, il faudrait tenter d'entrer en communication avec lui, par exemple sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, par

SELCAL, la fréquence compagnie de l'exploitant de l'aéronef le cas échéant, sur toute fréquence VHF désignée pour l'utilisation air-air par les équipages de conduite ou par tous autres moyens de communication, ou encore, si l'aéronef est au sol, par contact direct ;

- si la communication est établie avec l'aéronef en cause, il sera demandé à l'équipage de conduite de prendre immédiatement des mesures pour arrêter les émissions par inadvertance sur la fréquence de contrôle affectée.

4.3 Panne de l'émetteur radio de bord

4.3.1 Aéronef doté d'un moyen de liaison de données approprié et/ou d'un transpondeur SSR : Si les communications bilatérales avec un aéronef sont interrompues, le contrôleur devra déterminer si le récepteur de bord fonctionne, en demandant à l'aéronef, d'accuser réception en exécutant une manœuvre spécifiée, et en observant alors la route de l'aéronef, ou en donnant à ce dernier une instruction IDENT, ou encore en lui donnant pour consigne d'effectuer des changements de code SSR et/ou de transmission ADS-B.

Si les tentatives de communication sont fructueuses, le contrôleur devra continuer à transmettre ses messages à l'aéronef sans accusez de réception.

Si les tentatives sont infructueuses, il y a tout lieu de penser que l'aéronef est en panne d'émission/réception ou panne totale des communications

Toutefois, en cas de panne de radiocommunications, les aéronefs dotés de transpondeur afficheront le code 7600 (indiquant la panne de radiocommunications, en abrégé RCF) en mode A.

4.3.2 Aéronef doté d'un moyen de communication par liaison de données (CPDLC) : En cas d'interruption des communications air-sol, l'aéronef équipé continuera à échanger les messages, y compris les messages d'urgence, conformément aux procédures CPDLC prévues dans le RAC 15 Partie II, au chapitre 15.2.8.2.

4.3.3 Aéronef non doté de CPDLC ou de transpondeur SSR : Les procédures applicables sont prévues dans le RAC 11 parties I et II ainsi que dans le RAC 15 partie II chapitres 15.2.5.2.2.7.1/15.2.5.2.2.7.2

4.3.4 Notification de l'interruption des communications : Le contrôleur devra aviser dès que possible, l'autorité ATS compétente et l'exploitant de l'aéronef de toute interruption des communications air-sol.

4.4 Exigences : Afin de réduire les incidences d'une panne totale de l'équipement radio au sol sur la sécurité des vols, l'autorité ATS compétente devra établir des procédures d'exception destinées à être appliquées par les contrôleurs ou les organismes ATS en pareil cas.

Dans la mesure du possible, ces procédures devront prévoir la délégation du contrôle à un organisme ATS voisin, afin de permettre la fourniture d'un niveau minimal de services aussitôt que possible, après la panne et jusqu'au retour à la situation normale.

5. Consignes clés

Les inspecteurs de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) veilleront à l'exécution des présentes dispositions dans le cadre des inspections au titre de la surveillance continue.

Le Directeur de la Sécurité Aérienne (DSA) est chargé de l'exécution de la présente circulaire qui prend effet à compter de sa date de signature./-

Fait à Brazzaville, le 01 JUIN 2017



Directeur Général,

Serge Florent DZOTA.-

Ampliations :

- MTACMM-CAB ;
- TTES Directions ANAC ;
- ASECNA ;
- TTES Cies aériennes ;
- Chrono.