

ENR 1.6 SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATC

1. Introduction

Le bureau de contrôle d'approche d'Alger assure le service de contrôle radar d'approche dans la TMA Alger.

Le centre de contrôle régional d'Alger assure le service de contrôle radar régional dans les secteurs : Secteur Centre (espace inférieur et supérieur), Secteur Nord Est et Secteur Nord Ouest.

2. Radar primaire de surveillance (PSR)

Le bureau de contrôle d'approche d'Alger est doté d'un radar primaire de surveillance.

Le radar primaire et le radar secondaire de surveillance peuvent être utilisés seuls ou en combinaison pour assurer les services de la circulation aérienne.

3. Radar secondaire de surveillance (SSR)

3-1. Procédures d'urgence

Le pilote d'un aéronef en état d'urgence réglera son transpondeur sur le code mode A 7700 sauf lorsqu'il a été préalablement invité par l'organe de contrôle de la circulation aérienne à régler le transpondeur sur un code particulier.

3-2. Procédures en cas de panne de communication

Le pilote qui ne peut plus établir de radiocommunications bidirectionnelles devra régler son transpondeur sur le code mode A 7600.

Le contrôleur qui reçoit pour réponse le code correspondant à une défaillance des radiocommunications déterminera la nature de la panne en demandant au pilote de changer le code ou de transmettre « TRANSPONDEUR IDENT ».

S'il a pu établir que le récepteur de bord fonctionne, il poursuivra le contrôle de l'aéronef en lui demandant de transmettre « IDENT » ou d'effectuer des changements de codes pour accuser réception des autorisations qui lui sont données.

3-3. Procédures en cas d'intervention illicite

Si un aéronef en vol est l'objet d'une intervention illicite, le pilote de cet aéronef s'efforcera de régler le transpondeur sur le code mode A 7500 pour signaler la situation, à moins que les circonstances ne justifient l'emploi du code 7700.

3-4. Procédures en cas de panne du transpondeur

3-4.1 En cas de panne de transpondeur après le départ, les organes de contrôle de la circulation aérienne s'efforceront de faire en sorte que le vol se poursuive jusqu'à l'aérodrome de destination conformément au plan de vol, le pilote pouvant toutefois s'attendre à se voir imposer des contraintes particulières.

3-4.2 Au cas où un transpondeur en panne ne peut pas être réparé avant le départ, le pilote devra :

- a) Informer les services de la circulation aérienne dès que possible, de préférence avant de déposer un plan de vol ;
- b) Insérer dans la partie de la case 10 du plan de vol OACI concernant le SSR, soit le caractère N si le transpondeur est entièrement hors service, soit le caractère correspondant à la capacité restante du transpondeur si celui-ci est utilisable en partie.

L'aéronef en cause devrait être autorisé à se rendre, aussi directement que possible, à l'aérodrome le plus proche où la réparation peut être faite. Lorsqu'il donne une autorisation à un tel aéronef, l'organe de contrôle de la circulation aérienne devrait tenir compte de la circulation actuelle ou prévue et devra peut-être modifier l'heure de départ, le niveau de vol ou la route du vol en question. Des ajustements ultérieurs seront peut-être nécessaires en cours de vol.

3-5. Panne du système radar

3-5.1 En cas de panne totale du système radar mais non des communications air-sol, le contrôleur déterminera la position de tous les aéronefs déjà identifiés, prendra les dispositions nécessaires pour établir la séparation aux procédures entre les aéronefs et, s'il y a lieu, limitera le nombre d'aéronefs autorisés à entrer dans la zone.

3-5.2 Comme mesure d'urgence, on pourra utiliser temporairement des niveaux de vol espacés d'une distance égale à la moitié du minimum de séparation verticale applicable si la séparation aux procédures normalisées ne peut pas être assurée immédiatement.

3-6. Procédures d'utilisation des modes et des codes

Mode C

Tout aéronef doit utiliser le mode C en permanence et doit impérativement transmettre des renseignements sur son niveau, sauf instruction contraire du contrôle.

Mode A

Sauf dans les cas particuliers décrits ci-dessus (urgence, panne de communication et intervention illicite), le pilote doit afficher le code mode A spécifié, par radiotéléphonie ou par liaison de données, par l'organe de contrôle de la circulation aérienne.

Le code mode A2000 sera utilisé par le pilote en l'absence d'instructions du contrôle de la circulation aérienne d'utilisation d'un code SSR.

Le code mode A7000 sera utilisé par le pilote ne recevant pas de service de la circulation aérienne.

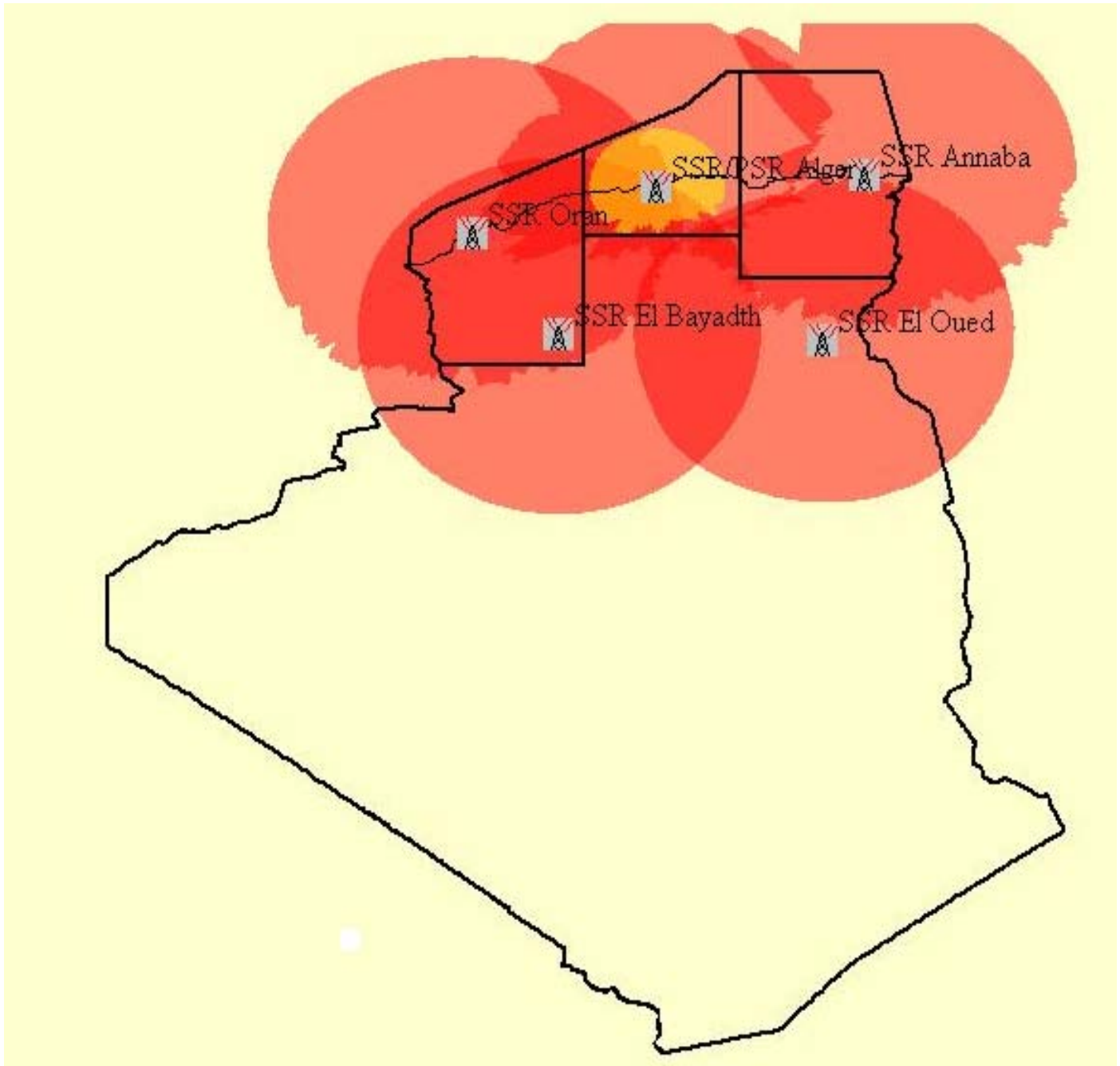
4. Séparations radar


Le minimum de séparation radar à appliquer à l'intérieur des espaces aériens contrôlés, définis dans ENR 1-6-1 paragraphe 1 est fixé comme suit :


- Le contrôle radar d'approche : **07 NM**
- Le contrôle radar régional : **10 NM**

5. Zone de couverture

La description des zones de couverture radar primaire et radars secondaires figure ci-après :



 Couverture radar secondaire FL 245.

 Couverture radar primaire FL 145.

6. Procédures communications Contrôleur Pilote par liaison de données (CPDLC):

6.1 Introduction :

La mise en œuvre du CPDLC en Algérie (communications contrôleur pilote par liaison de données) comme moyen supplétif de communication dans l'espace aérien de la FIR Alger, notamment dans les cas suivants :

- Une mauvaise qualité et/ou propagation des communications vocales (VHF/HF) ;
- Une mauvaise interprétation des messages radiophoniques (VHF/HF) ;
- Une urgence à bord (EMG, RCF, HJK..).

6.2 Domaine d'application :

Espace aérien de la FIR Alger.

6.3 Notification du Plan de vol

Dans le plan de vol de l'OACI, utiliser la case 10 (partie équipement) pour identifier la capacité de la liaison de données de l'aéronef.

L'opérateur est responsable de l'insertion des cases suivantes dans le plan de vol :

- Case 10a - la lettre « J » pour indiquer la capacité de la liaison de données ;
- Case 10b – la lettre « D » pour indiquer la capacité ADS/C ;
- Case 18 – les lettres DAT/suivies par une ou plusieurs lettres appropriées pour indiquer le type d'équipement de la liaison de données embarquée lorsque la lettre « J » est introduite dans la case 10a.

L'immatriculation de l'aéronef devra être insérée dans la case 18 précédée de l'indicateur « REG » si elle diffère de l'identification de l'aéronef donnée dans la case 7.

6.4 Procédures de connexion/déconnexion CPDLC :

6.4.1 Connexion Log-on :

Les aéronefs devront se logger (se connecter) en utilisant les quarts (04) caractères OACI du CCR d'Alger « DAAA » entre quinze (15) et trente (30) minutes avant l'entrée en FIR Alger.

Pour éviter tout rejet de connexion (log-on), l'identification du vol et l'immatriculation de l'aéronef doivent correspondre à celles mentionnées dans le plan de vol.

6.4.2 Déconnexion Log-off

La déconnexion devra avoir lieu au plus tard cinq (05) minutes après avoir quitté la FIR Alger, sauf accord entre le contrôleur et le pilote.

6.5 Service ATS

Centre de Control Régional CCR d'Alger.

Adresse RSFTA : DAAAZQZR

Adresse ACARS : ALGCAYA

Téléphone : +213 21 66 96 14, +213 23 97 85 49

Tél/Fax : +213 23 90 76 10

6.6 Support :

Le réseau SITA (Société Internationale de Télécommunication Aéronautique).

6.7 Document de référence:

Les aéronefs devront appliquer les procédures opérationnelles du document « opérations manuel of CPDLC in Algerian FIR » disponible sur le site web www.sia-enna.dz.