

Phone : +(242) 05 377 95 54
 +(242) 05 377 95 64
 AFTN : FCCCCNYX
 E-mail : bnibrazza@yahoo.fr;
 aim-fccc@asecna.org
 Web : https://aim.asecna.aero



**BUREAU NOTAM INTERNATIONAL
 DE L'AFRIQUE CENTRALE**

B.P. 660 BRAZZAVILLE - CONGO

CAMEROUN – CENTRAFRIQUE – CONGO – GABON – GUINEE ÉQUATORIALE – SAO TOME – TCHAD

AIRAC AIP SUP

NR 73/A/26FC

06 AUG 2026

BANGUI /M'POKO – FEFF

MISE EN ŒUVRE DE SERVICES RADAR (SSR) ET ADS-B PAR SATELLITE DANS LA TMA DE BANGUI

IMPLEMENTATION OF RADAR (SSR) AND SPACE BASED ADS-B IN BANGUI TMA

Effective date	01 OCT 2026
Validity	PERM

Ce Supplément d'AIP a pour objet d'informer les usagers sur la mise en œuvre des services RADAR (SSR) et ADS-B par satellite dans la TMA de Bangui.	<i>The purpose of this AIP Supplement is to inform users on implementation of RADAR (SSR) and space-based ADS-B in Bangui TMA</i>
---	---

ENR 1.6 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)DANS LA TMA DE BANGUI SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR) IN BANGUI TMA

SERVICES ET PROCÉDURES DE SURVEILLANCE ATS DANS LA TMA DE BANGUI Afin d'améliorer les services de la circulation aérienne fournis aux usagers de l'air dans la région de contrôle terminale (TMA) de BANGUI, l'ASECNA a mis en œuvre les systèmes de surveillance ATS Suivants : — Un RADAR secondaire de surveillance (SSR) ; — Et l'ADS-B par satellite. Les services de surveillance ATS seront rendus dans la TMA. Ils débuteront dès l'entrée de l'aéronef dans les limites de la couverture des systèmes de surveillance ATS et s'achèveront sur un repère spécifié à partir duquel l'aéronef suivra les trajectoires d'approche publiées.	ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES WITHIN BANGUI TMA <i>In order to improve the air traffic services provided to air users in the terminal control area (TMA) of BANGUI, ASECNA has implemented the following ATS surveillance systems:</i> — <i>A secondary surveillance RADAR (SSR) ;</i> — <i>And ADS-B via satellite</i> <i>ATS surveillance services will be provided in the TMA. They will begin as soon as the aircraft enters the limits of the coverage of the ATS surveillance systems and will end at a specified fix from which the aircraft will follow the published approach paths.</i>
RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR) DANS LA TMA DE BANGUI Les caractéristiques du RADAR sont les suivantes : Type : MSSR ; Coordonnées de l'antenne : 04°23'56,78"N/018°31'38,04"E ; La portée maximale : 250 NM Fréquence de transmission : 1030 Mhz ; Fréquence de réception : 1090 Mhz ; Puissance d'émission : 64,8 DBM = 3KW ; Mode d'interrogation : Mode S et Mode A/C ;	SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR) IN BANGUI TMA The following features of the RADAR are: Type :MSSR ; Antenna Coordinates : 04°23'56,78"N/018°31'38,04"E; Maximum Range: 250 NM Emission frequency: 1030 Mhz ; Reception frequency: 1090 Mhz ; Emission Power: 64,8 DBM = 3KW ; Interrogation Mode : Mode S and Mode A/C

Un système de traitement automatique des données RADAR (RDPS) et des données de vol (FDPS).	An automatic processing system for RADAR data (RDPS) and flight data (FDPS).
1) PROCEDURES D'URGENCE En situation d'urgence, le pilote devra sélectionner le mode A code 7700, sauf instructions contraires du contrôleur ou décision contraire du pilote. En cas d'intervention illicite à bord d'un aéronef, le pilote sélectionnera le mode A code transpondeur 7500. a) Panne du système de surveillance ATS En cas de panne de l'un des systèmes, avec existence des moyens de communication, les services seront rendus à l'aide du second système dans ses limites de couverture définies. En cas de panne totale des systèmes de surveillance ATS, mais avec l'existence des moyens de communication air/sol, le contrôleur établira la séparation aux procédures entre les aéronefs dans la TMA de BANGUI. Comme mesure d'urgence, le contrôleur 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. b) Panne de Transpondeur Les aéronefs en panne de transpondeur au cours d'un vol et devant entrer dans la TMA de BANGUI sont astreints à en informer la Tour approche de BANGUI 15 minutes au moins avant de pénétrer dans l'espace aérien concerné. 2) PROCEDURES A SUIVRE EN CAS D'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS AIR-SOL OU D'INTERVENTION ILLICITE Dans le cas où les communications bidirectionnelles avec un aéronef sont interrompues, les dispositions ci-après seront suivies : — Si le pilote a connaissance de la perte de fonctionnement de sa radio de bord, il devra afficher le code transpondeur 7600 ou le mode urgence absolue et/ou situation urgente ADS-B approprié et accuser réception des instructions sur le canal dédié — Si le pilote n'a pas affiché le code 7600 ou le mode urgence absolue et/ou situation urgente ADS-B, le contrôleur devra déterminer si le récepteur de bord fonctionne. Pour cela, le contrôleur devra : — Demander à l'aéronef, sur le canal utilisé jusque-là, d'accuser réception en exécutant une manoeuvre spécifiée, et en observant alors la route de l'aéronef, ou en donnant à ce dernier une instruction IDENT — Répéter la mesure prescrite ci-dessus sur - un tout autre canal disponible sur lequel on pense que l'aéronef pourrait être à l'écoute.. 3) SYSTEME D'ASSIGNATION DES CODES SSR Conformément aux règlements aéronautiques de Centrafrique (Réf : Arrêté N°23/19/MTAC/DIR-CAB/DG-ANAC du 14 MAI 2019 (RAC 06-partie OPS 1 L.030) l'emport d'un transpondeur de bord de RADAR secondaire au-dessus du territoire Centrafricain est exigé pour les aéronefs. Un réglage correct des codes de transpondeurs sera maintenu à tout moment. Avant d'entrer dans la TMA de BANGUI les pilotes doivent s'assurer que leur transpondeur est opérationnel et doivent afficher le code transpondeur A2000 en cas de besoin.	1) EMERGENCY PROCEDURES <i>In an emergency situation, the pilot must select mode A code 7700, unless otherwise instructed by the controller or decided otherwise by the pilot.</i> <i>In the event of unlawful interference on board an aircraft, the pilot will select mode A transponder code 7500.</i> a) ATS surveillance system failure <i>In the event of failure of one of the systems, with the existence of the means of communication, the services will be rendered using the second system within its defined coverage limits.</i> <i>In the event of total failure of the ATS surveillance systems, but with the existence of air/ground communication means, the controller will establish procedural separation between aircraft in the TMA of BANGUI</i> <i>As an emergency measure, the controller may temporarily use flight levels separated by a distance equal to half of the applicable vertical separation minimum if separation by standard procedures cannot be assured immediately.</i> b) Transponder Failure <i>Aircraft with transponder failure during a flight and having to enter the TMA of BANGUI are required to inform the Tower/Approach of BANGUI at least 15 minutes before entering the airspace concerned.</i> 2) PROCEDURES TO BE FOLLOWED IN CASE OF INTERRUPTION OF AIR-GROUND COMMUNICATIONS OR ILLEGAL INTERVENTION <i>In the event that two-way communications with an aircraft are interrupted, the following provisions will be followed:</i> — <i>If the pilot is aware of the loss of operation of his on-board radio, he must display the transponder code 7600 or the appropriate absolute emergency and/or ADS-B emergency situation mode and acknowledge receipt of the instructions on the dedicated channel;</i> — <i>If the pilot has not displayed the code 7600 or the absolute emergency mode and/or ADS-B emergency situation, the controller will have to determine if the on-board receiver is working.</i> <i>For this, the controller must:</i> — <i>Ask the aircraft, on the channel used until then, to acknowledge receipt by performing a specified maneuver, and then observing the aircraft's route, or by giving the latter an IDENT instruction;</i> — <i>Repeat the action prescribed above on any other available channel on which it is believed that the aircraft might be listening.</i> 3) SSR CODE ASSIGNMENT SYSTEM <i>In accordance with the aeronautical regulations of Central Africa Republic (Réf: Order N°23/19/MTAC/DIR-CAB/DG-ANAC of 14 May 2019, (RAC 06-parts OPS 1 L.030) carriage of a secondary RADAR on-board transponder above Central African Republic territory is required for aircraft.</i> <i>Correct setting of transponder codes will be maintained at all times.</i> <i>Before entering TMA of BANGUI, pilots must ensure that their transponder is operational and must display the transponder code A2000 if necessary.</i>

Au premier contact avec l'ATC de BANGUI et à l'entrée de la TMA de BANGUI, tous les aéronefs se verront attribuer un code transpondeur à afficher pour l'identification à moins que celle-ci ne soit déjà disponible. Les pilotes doivent afficher et maintenir le code transpondeur assigné par l'ATC de BANGUI pendant toute la traversée de la TMA de BANGUI

4) SPECIFICATIONS RELATIVES AUX COMPTES RENDUS DE POSITION EN PHONIE

a) Indicatif d'appel

Lors de la fourniture des services de surveillance ATS dans TMA de BANGUI, l'indicatif d'appel de l'organisme de contrôle sera comme suit :

Organisme : TOUR/APPROCHE DE BANGUI ;

Indicatif d'appel : BANGUI TOUR.

b) Norme de séparation à appliquer

Un minimum de séparation aux procédures approprié sera appliqué.

c) Informations météorologiques significatives

Le système de traitement des données de vol n'affiche pas les zones météorologiques défavorables. Le contrôleur est avisé de leur présence par l'exploitation des renseignements météorologiques à travers d'autres moyens, et les transmet aux équipages.

Les équipages devront maintenir la vigilance afin d'éviter les zones à phénomènes météorologiques dangereux.

Si un pilote a l'intention de contourner une zone météorologique défavorable, il doit en informer le contrôleur et obtenir son autorisation pour l'action proposée. Cela est nécessaire et permet au contrôleur de s'assurer que la séparation fournie aux autres aéronefs ne sera pas compromise.

Des renseignements sur la position, l'intensité, l'étendue et le déplacement des phénomènes météorologiques significatifs (orages, etc.) observés par les pilotes doivent, dès que possible, être signalés au contrôleur pour transmission au centre Météorologique associé.

On first contact with BANGUI ATC and upon entering TMA of BANGUI, all aircraft will be assigned a transponder code to be displayed for identification unless already available. Pilots must display and maintain the transponder code assigned by ATC of BANGUI throughout the crossing the TMA of BANGUI.

4) SPECIFICATIONS RELATING TO POSITION REPORTS BY VOICE

a) Call sign

When providing ATS surveillance services in the TMA of BANGUI, the call sign of the controlling body will be as follows:

Organism: TOWER/APPROACH OF BANGUI;

Call sign: BANGUI TOWER.

b) Separation standard to be applied

An appropriate procedural separation minimum will be applied.

c) Significant weather information

The Flight Data Processing System does not display active areas of adverse weather. The controller is aware of their presence only by the exploitation of meteorological information through other means, and transmits them to the crews.

Crews shall maintain vigilance to avoid areas with hazardous meteorological phenomena.

If a pilot intends to circumnavigate the adverse weather area, he shall inform the controller and obtain clearance from him for the proposed action. This is necessary to ensure that separation which the controller is providing to the other aircraft is not jeopardized.

Information on the position, intensity, extent and movement of significant weather (storms, etc.) observed by the pilots, shall, when practicable, be reported to the controller for transmission to the associated meteorological office.

ENR 1.6 SURVEILLANCE DEPENDANTE AUTOMATIQUE EN MODE DIFFUSION (ADS-B) DANS LA TMA DE BANGUI

AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE-BROADCAST (ADS-B) IN BANGUI TMA

Les caractéristiques de l'ADS-B sont les suivantes :

- Source des données : données de positions diffusées par les aéronefs et utilisant le satellite ;
- 2 points de livraison des données (SDP) : Abidjan et Dakar comme backup ;
- Réception par VSAT :
 - Liaison point à point à partir d'Abidjan ;
 - Réception via le réseau VDI à partir de Dakar. ;

- Volume des données ADS-B satellite :

Volumes de la FIR de Brazzaville et de la FIR de N'Djamena

- Couverture latérale : FIRs de Brazzaville et de N'Djamena.
- Couverture verticale : De 100 FT à 66000FT (FL1 à FL660)

1) PROCEDURES D'URGENCE

En situation d'urgence, le pilote devra sélectionner le mode d'urgence ADS-ADS-B approprié, sauf instructions contraires du contrôleur ou décision contraire du pilote.

The characteristics of ADS-B are as follows:

- Data source: position data broadcast by aircraft and using satellite;
- 2 data delivery points (SDP): Abidjan and Dakar as backup;
- Reception by VSAT:
 - point-to-point link from Abidjan
 - Reception VDI network from Dakar

- Satellite ADS-B data volume:

Brazzaville FIR and N'Djamena FIR volumes

- Lateral coverage: Brazzaville and N'Djamena FIRs.
- Vertical coverage: from 100ft to 66000ft (FL1 à FL660)

1) EMERGENCY PROCEDURES

In an emergency situation, the pilot must select the appropriate ADS-B emergency mode, unless otherwise instructed by the controller or decided otherwise by the pilot.

En cas d'intervention illicite à bord, le pilote sélectionnera le mode d'urgence ADS-B approprié. a) Panne du système de surveillance ATS Idem aux procédures décrites pour le RADAR b) Panne de Transpondeur Idem aux procédures décrites pour le RADAR 2) PROCEDURES A SUIVRE EN CAS D'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS AIR-SOL OU D'INTERVENTION ILLICITE Idem aux procédures décrites pour le RADAR. 3) SPECIFICATIONS RELATIVES A L'IDENTIFICATION DE L'AERONEF L'emport d'émetteur ADS-B est souhaitable pour les aéronefs évoluant au-dessus du territoire Centrafricain afin de bénéficier des services y liés. Avant d'entrer dans la TMA de BANGUI, les pilotes doivent s'assurer que leur émetteur ADS-B est opérationnel. Les aéronefs équipés ADS-B maintiendront leurs émetteurs ADS-B en marche et afficheront l'identification du vol pendant toute la traversée de la TMA de BANGUI. Pour l'ADS-B, les aéronefs affichés sont ceux ayant une qualité avionique à bord satisfaisante (FOM supérieur à 4). 4) SPECIFICATIONS RELATIVES AUX COMPTES RENDUS DE POSITION EN PHONIE Idem aux procédures décrites pour le RADAR	<i>In the event of unlawful interference on board an aircraft, the pilot will select the appropriate ADS-B emergency mode.</i> a) ATS surveillance system failure <i>Same as the procedures described for RADAR</i> b) Transponder Failure <i>Same as the procedures described for RADAR</i> 2) PROCEDURES TO BE FOLLOWED IN CASE OF INTERRUPTION OF AIR-GROUND COMMUNICATIONS OR ILLEGAL INTERVENTION <i>Same as the procedures described for RADAR.</i> 3) AIRCRAFT IDENTIFICATION SPECIFICATIONS <i>Carrying an ADS-B transmitter is desirable for aircraft flying over central African territory in order to benefit from the related services.</i> <i>Before entering the TMA of BANGUI, pilots must ensure that their ADS-B transmitter is operational. ADS-B equipped aircraft will keep ADS-B transmitters on and display flight identification throughout the crossing of the TMA of BANGUI.</i> <i>For ADS-B, the aircraft displayed are those with satisfactory on-board avionics quality (FOM greater than 4).</i> 4) SPECIFICATIONS RELATING TO POSITION REPORTS BY VOICE <i>Same as the procedures described for RADAR.</i>
--	---

ASECNA AIP INSERT NEW PAGES

- 04 ENR 1.6-11
- 04 ENR 1.6-21

CE SUP AIP COMPORTE 04 PAGES/ THIS AIP SUP INCLUDES 04 PAGES