

**OBJET : PLAN DE RETRAIT DE SERVICE DE CERTAINES AIDES RADIO A LA NAVIGATION PENDANT LA PERIODE D'ICI AU 31 DECEMBRE 2024**

La présente AIC remplace l'AIC A 11/23

**1 CONSEQUENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA NAVIGATION FONDEE SUR LES PERFORMANCES SUR LES RESEAUX D'AIDES RADIO A LA NAVIGATION**

Le règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances (règlement PBN) définit les modalités et les échéances associées au déploiement de la navigation fondée sur les performances (PBN).

En particulier, l'exigence réglementaire d'usage exclusif de la PBN à compter du 6 juin 2030 conduit la DSNA à ne maintenir en service à terme que les aides radio à la navigation (ILS, VOR, DME) nécessaires à la gestion du trafic aérien dans le cas dimensionnant d'une perte d'ampleur du GNSS sans possibilité d'arriver à vue.

La mise en œuvre du réseau ILS défini à ce titre sur les aérodromes civils contrôlés est quasiment achevée.

Le plan DSNA de rationalisation du réseau VOR et de retrait du réseau NDB, en-route et sur les aérodromes civils contrôlés, est lancé. Des NDB sont également retirés de service sur des aérodromes civils non contrôlés et sur des aérodromes militaires.

En cas de retrait de service du VOR, le DME en-route associé est maintenu en service<sup>1</sup>. Un plan d'amélioration et d'optimisation en tant que de besoin de la couverture DME-DME est également lancé.

**2 RATIONALISATION DU RESEAU VOR ET RETRAIT DE SERVICE DE NDB, EN-ROUTE ET SUR LES AERODROMES CIVILS OU MILITAIRES**

Le calendrier prévisionnel de retrait de service de VOR et de NDB pendant la période d'ici au 31 décembre 2024 dans le cadre du plan DSNA de rationalisation du réseau VOR et de retrait du réseau NDB en-route et sur les aérodromes civils contrôlés figure en annexe. Ce calendrier prévisionnel comporte également des informations relatives au retrait de service de NDB sur des aérodromes civils non contrôlés et sur des aérodromes militaires.

Le retrait de service d'une aide radio à la navigation est annoncé par la voie de l'information aéronautique, avec l'arrêt des différentes utilisations opérationnelles de cette aide, dont les procédures de vol aux instruments, les routes, les attentes, qui utilisent cette aide.

**3 CONSEQUENCES OPERATIONNELLES DU RETRAIT DE SERVICE DE CERTAINS VOR OU NDB SUR L'ACTIVITE VFR**

Les points suivants sont portés à l'attention des usagers de l'espace aérien en CAG VFR notamment.

Les limites latérales des structures d'espace aérien sont définies au moyen de coordonnées WGS-84. Certains segments des limites latérales de la CTR PARIS sont matérialisés par une radiale de garde d'une aide radio à la navigation, représentée sur la carte au 1 : 250.000 « Région parisienne ». Dans le cas où l'aide correspondante est retirée de service, cette radiale de garde disparaît.

Chaque point constitutif d'un itinéraire de transit VFR publié correspond à un repère visuel auquel peuvent être associées à l'AIP des coordonnées WGS-84 ainsi qu'un couple radiale / distance à une aide radio à la navigation. Dans le cas où l'aide est retirée de service, le repère visuel est associé à l'AIP à des coordonnées WGS-84 et le couple radiale / distance à cette aide est remplacé par un autre couple radiale / distance à une autre aide radio à la navigation lorsque c'est possible.

<sup>1</sup> Sauf pour ITS.

#### 4 CONSEQUENCES OPERATIONNELLES DU REGLEMENT PBN SUR LES OPERATIONS D'APPROCHE DE PRECISION DE CATEGORIE I APRES LE 6 JUIN 2030

Le règlement PBN ne permet plus l'utilisation des aides radio à la navigation conventionnelle pour effectuer des opérations d'approche CAT I à compter du 6 juin 2030, en dehors des situations d'urgence.

Les usagers de l'espace aérien sont invités à prendre en compte cette exigence réglementaire qui implique de disposer d'un équipement de navigation embarqué SBAS CAT I et d'utiliser les procédures d'approche PBN publiées aboutissant aux minimums opérationnels LPV et bénéficiant du service de navigation fourni par le prestataire EGNOS.

#### ANNEXE

Calendrier prévisionnel de retrait de service de VOR et de NDB et de mise en service de DME pendant la période d'ici au 31 décembre 2024 dans le cadre du plan DSNA de rationalisation du réseau VOR, de retrait du réseau NDB et de renforcement et d'optimisation du réseau DME en-route et sur les aérodromes civils contrôlés. Ce calendrier prévisionnel comporte également des informations relatives au retrait de service de NDB sur des aérodromes civils non contrôlés et sur des aérodromes militaires.

Cycle AIRAC	Date AIRAC	Retrait de service de VOR	Retrait de service de NDB	Mise en service de DME
2301	26/01/2023		VA	
2302	23/02/2023			
2303	23/03/2023		AS, BP, LN	
2304	20/04/2023		FC, RZ, SE	
2305	18/05/2023			
2306	15/06/2023		LM, POY, ROM	
2307	13/07/2023			
2308	10/08/2023			
2309	07/09/2023	CTL	SZA	
2310	05/10/2023		DSA, LHO, OC	
2311	02/11/2023		AB, PI	
2312	30/11/2023			
2313	28/12/2023		AMB, RY	
2401	25/01/2024		CAA	
2402	22/02/2024		AR, AT, PY, VE	
2403	21/03/2024			
2404	18/04/2024		BZ, MP	
2405	16/05/2024	SAU	BD, BE, NB, PX	
2406	13/06/2024	ARE <sup>2</sup> , DPE, NEV	ROC	
2407	11/07/2024		EB	
2408	08/08/2024			
2409	05/09/2024	ABB	ORG, SAL	
2410	03/10/2024	BRY, LTP, VNE	BR, BV, MK, VS, WS	
2411	31/10/2024	EVX, RBT		
2412	28/11/2024			
2413	26/12/2024	GAI	RB	GAI

<sup>2</sup> Mise en service au S2-2024 du VOR-DME de Brest (BZH) situé sur l'aérodrome de Brest-Bretagne (LFRB).