

OBJET : PLAN DE RETRAIT DE SERVICE DE CERTAINES AIDES RADIO A LA NAVIGATION

Cette AIC annule et remplace l'AIC France A 16/24

1. Conséquences de la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances sur les réseaux d'aides radio à 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 service¹. Un plan d'amélioration et d'optimisation en tant que de besoin de la couverture DME-DME est également lancé.

2. Rationalisation du réseau VOR et retrait de service de NDB, en-route et sur les aérodromes civils ou militaires

Le calendrier prévisionnel de retrait de service de VOR et de NDB 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. Conséquences opérationnelles du retrait de service de certains VOR ou NDB sur l'activité 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.

¹ Sauf pour ITS.

4. Conséquences opérationnelles du règlement PBN sur les opérations d'approche de précision de catégorie I après 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 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
2412	28/11/2024		CVU, EB, MB, RB, VZ	
2413	26/12/2024	GAI	AV, ITR	GAI
2501	23/01/2025		BRG	
2502	20/02/2025			
2503	20/03/2025			
2504	17/04/2025			
2505	15/05/2025		GI	
2506	12/06/2025		LOE	
2507	10/07/2025			
2508	07/08/2025			
2509	04/09/2025		BV	
2510	02/10/2025		AGO, TLB, TS	
2511	30/10/2025			
2512	27/11/2025			
2513	25/12/2025			
2601	22/01/2026			
2602	19/02/2026		TOE	
2603	19/03/2026			
2604	16/04/2026			
2605	14/05/2026			
2606	11/06/2026			
2607	09/07/2026			
2608	06/08/2026			
2609	03/09/2026			
2610	01/10/2026	PON	MUT, TW	
2611	29/10/2026			
2612	26/11/2026			
2613	24/12/2026			
2701	21/01/2027			
2702	18/02/2027		BSC	

N.B. À la suite du retrait de service du VOR des Monts d'Arrée (ARE), mise en service au S1-2025 du VOR-DME de Brest (BZH) situé sur l'aérodrome de Brest-Bretagne (LFRB).