

OBJET : RENOMMAGE DES CARTES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS DE TYPE PBN

1 INTRODUCTION

Dans le cadre de la navigation fondée sur les performances (PBN – performance based navigation), deux spécifications de navigation permettent d'établir des procédures d'approche aux instruments : RNP APCH¹ et RNP AR APCH². Ces deux spécifications sont de type « RNP », c'est-à-dire qu'elles requièrent que l'aéronef soit équipé d'un système de surveillance des performances de navigation et d'alerte. Or, dans de nombreux pays, ces procédures d'approche ont été historiquement identifiées par l'appellation « RNAV (GNSS/GPS) RWY xx » pour les procédures RNP APCH et « RNAV (RNP) RWY xx » pour les procédures RNP AR APCH, sur les cartes d'approche aux instruments (IAC – instrument approach charts). Aux Antilles françaises et en Guyane, toutes les cartes IAC de type PBN publiées sont concernées.

Le terme « RNAV » (area navigation – navigation de surface) a été initialement utilisé pour désigner de façon générique la manière de naviguer qui ne se base pas sur la position des aides radio installées au sol. Ce terme est aussi, dans le contexte de la PBN, l'un des deux types de spécifications de navigation utilisables, par opposition à « RNP ». Contrairement aux procédures PBN de type « RNP », les procédures de type « RNAV » ne requièrent pas la présence à bord de l'aéronef d'un système de surveillance de la performance de navigation et d'alerte. Pour les besoins des phases de vol liées à l'approche, la spécification de navigation est de type RNP car l'alerte et la surveillance des performances de navigation sont indispensables.

Le renommage des cartes IAC selon une nomenclature « RNP RWY xx » permet de lever toute ambiguïté sur le type de la spécification de navigation requise en approche PBN :

- Les procédures d'approche sans autorisation requise (RNP APCH) seront désormais appelées « RNP RWY xx ».
- Les approches PBN avec autorisation requise devront être identifiées sous la forme « RNP RWY xx (AR) », lorsqu'elles seront publiées aux Antilles françaises et en Guyane.

Lorsque plusieurs procédures d'approche PBN sont publiées pour la même extrémité de piste, l'utilisation d'un suffixe est requise pour les distinguer, par exemple : RNP Z RWY 02 et RNP Y RWY 02 (AR).

La clairance d'approche, si elle est requise, est délivrée à partir du nom de la carte sans utiliser les termes entre parenthèses.

2 COORDINATION DE L'OACI

L'OACI organise et coordonne au niveau mondial le renommage des cartes d'approche PBN, afin d'éviter tout risque de surcharge des codeurs de base de données qui vont être fortement sollicités par ce changement une fois les procédures renommées dans les AIP des États concernés.

Cette coordination vise également à réduire les risques de confusion pour les pilotes qui vont devoir, pendant la phase de transition, utiliser les deux modes de dénomination. Elle garantit aussi que les contrôleurs d'un même espace terminal n'utilisent qu'une seule forme de clairance pour toutes les procédures PBN dont ils ont la charge.

Les modalités de cette transition sont établies dans la circulaire N° 353 (« planification de la transition pour le changement d'identification des cartes d'approche de procédure de vol aux instruments de RNAV à RNP ») qui figure sur le site du ministère de la transition écologique et solidaire :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/procedures-aux-instruments>

L'objectif de l'OACI est de compléter au niveau mondial le renommage d'ici le 1er décembre 2022, en application des dispositions du volume II du document OACI N° 8168 (PANS-OPS, partie III, section 5, §1.4.2.3).

¹ Required Navigation Performance for Approach

² RNP AR APCH : RNP with Authorization Required Approach

Les bureaux régionaux NACC (Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes) et SAM (Amérique du Sud) de l'OACI ont sollicité les États de ces zones pour recenser l'ensemble des procédures PBN identifiées selon l'ancienne nomenclature et pour déterminer le nombre de cycles AIRAC nécessaires pour mener à bien leur renommage.

Après analyse des réponses des États, l'OACI établira au cours du dernier trimestre 2020 un plan de transition pour ces zones en adéquation avec les éléments fournis pour les Antilles françaises et la Guyane décrits dans le paragraphe ci-dessous.

N.B. Le plan de transition pour Saint-Pierre-et-Miquelon sera fourni à une échéance ultérieure.

3 PLAN DE TRANSITION POUR LES ANTILLES FRANÇAISES ET LA GUYANE

Le plan de transition pour la Guyane s'étend sur un unique cycle AIRAC (cycle 11/20).

Le plan de transition pour les Antilles françaises s'étend sur un unique cycle AIRAC (cycle 13/20).

Sont concernées :

- Toutes les cartes IAC de type PBN pour les Antilles françaises et la Guyane publiées à l'AIP CAR-SAM-NAM ;
- Les pages CODE associées ;
- Les références au terme « **RNAV(GNSS) RWY xx** » présentes dans les autres sections de l'AIP (GEN, ENR, AD).

La DGAC s'efforce d'identifier ces références et de procéder à leur mise à jour au même cycle AIRAC que celui prévu pour le renommage des cartes IAC de l'aérodrome concerné. Toutefois, il est possible que certaines mentions « **RNAV (GNSS) RWY xx** » résiduelles persistent et ne soient corrigées qu'à posteriori. Il convient de noter que pour un aérodrome donné, les termes **RNP Y RWY xx** et **RNAV (GNSS) Y RWY xx** désignent la même procédure (si le suffixe 'Y' et l'identifiant de piste 'xx' identiques).

4 EXEMPLES

Page concernée	Avant	A compter du 8 octobre 2020 pour la Guyane A compter du 3 décembre 2020 pour les Antilles françaises						
Carte IAC	<p>AD 2 TFFF IAC RWY10 GNSS 23 MAY 19</p> <p>MARTINIQUE AIME CESAIRE</p> <p>RNAV (GNSS) RWY 10</p> <table border="1"> <tr> <td>RNP APCH</td> <td>RDH : 52</td> <td>VAR 15°W (15)</td> </tr> </table>	RNP APCH	RDH : 52	VAR 15°W (15)	<p>AD 2 TFFF IAC RWY10 RNP 03 DEC 20</p> <p>MARTINIQUE AIME CESAIRE</p> <p>RNP RWY 10</p> <table border="1"> <tr> <td>RNP APCH</td> <td>RDH : 52</td> <td>VAR 15°W (20)</td> </tr> </table>	RNP APCH	RDH : 52	VAR 15°W (20)
RNP APCH	RDH : 52	VAR 15°W (15)						
RNP APCH	RDH : 52	VAR 15°W (20)						
Page CODE	<p>AD 2 TFFR DATA RWY12 CODE GNSS 01 MAR 18</p> <p>POINTE A PITRE LE RAIZET</p> <p>PRECODING (GNSS) RWY 12</p>	<p>AD 2 TFFR DATA RWY12 RNP CODE 03 DEC 20</p> <p>POINTE A PITRE LE RAIZET</p> <p>PRECODING RNP RWY 12</p>						
Tableau de la page CODE	RNAV(GNSS) RWY12	RNP RWY12						

5 CONSEQUENCES OPERATIONNELLES

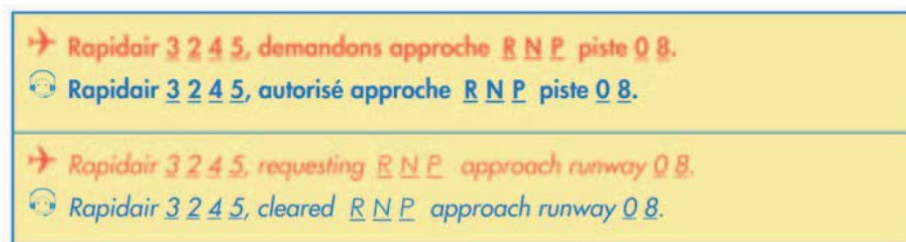
5.1 Usagers de l'espace aérien

Le renommage des approches PBN n'a pas d'incidence sur les opérations aériennes et sur la manière d'utiliser ces procédures. Il convient toutefois d'utiliser la nouvelle dénomination RNP RWY xx dans les échanges avec les organismes rendant les services de la circulation aérienne.

5.2 Prestataires ATS

La phraséologie utilisée par les organismes rendant les services ATS, y compris les prestataires AFIS, va devoir évoluer afin de tenir compte de la nouvelle dénomination.

Exemple pour un organisme ATC :



5.3 Exploitants d'aérodromes

Aucune action n'est nécessaire de la part des exploitants des aérodromes concernés en matière de publication.

5.4 Évaluation de la sécurité

Les usagers de l'espace aérien et les prestataires ATS sont invités à évaluer les éventuelles conséquences du changement de nom des cartes IAC PBN sur la sécurité de leurs opérations et sur les services rendus en se référant au besoin à la circulaire N° 353 de l'OACI précitée, notamment son appendice A.