

## OBJET : DENOMINATION DES POINTS DE CHEMINEMENT DES PROCEDURES PBN EN FRANCE

### 1 INTRODUCTION

Cette Circulaire d'information aéronautique expose la convention de nommage des points de cheminement utilisés pour les procédures de vol aux instruments publiées par la France.

### 2 GENERALITÉS

Les points de cheminement servant à appuyer des SID, des STAR ou des procédures d'approche aux instruments RNAV sont identifiés par un « nom-indicatif codé » unique de cinq lettres prononçable ou par un nom-indicatif codé de cinq caractères alphanumériques.

Les principes ci-après s'appliquent :

a) Les points de cheminement ne reçoivent un nom-indicatif codé de cinq caractères alphanumériques que s'ils sont utilisés comme points de cheminement uniques à un aéroport auquel est attribué un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres.

Un nom-indicatif codé de cinq caractères alphanumériques doit être constitué d'un maximum de trois chiffres et de lettres extraites de l'indicateur de l'aéroport. Ce nom-indicatif est unique à l'intérieur de la région terminale dans laquelle il est utilisé.

b) Les points de cheminement suivants reçoivent un nom-indicatif codé de cinq lettres unique prononçable :

- 1) dernier point de cheminement d'un SID ;
- 2) premier point de cheminement initial d'une STAR ;
- 3) points de cheminement qui ne sont pas utilisés pour la phase de croisière et qui sont soit communs à plusieurs régions de contrôle terminal soit utilisés dans une procédure commune à plusieurs aéroports ;
- 4) points de cheminement utilisés aux fins du contrôle de la circulation aérienne.

### 3 DENOMINATION DE L'IF, DU FAF ET DU MAPT.

Une convention de nommage des points IF, FAF et MAPT a récemment été retenue par la France afin de pallier les risques de confusions entre les différents points caractéristiques d'une procédure d'approche PBN. Cette nouvelle convention permettant de limiter les risques de descente prématurée entre peu à peu en application au fur et à mesure de la création de nouvelles procédures et de la révision des procédures existantes. Elle est applicable sur tous les aéroports de France métropolitaine et d'outre-mer, elle permet aux équipages d'obtenir une meilleure détection des IF, FAF et MAPT parmi les autres points de cheminement lors de l'exécution des procédures PBN.

Le principe repose sur un groupe de cinq caractères alphanumériques (5ANNC) incluant les deux chiffres formant l'identifiant de la piste.

Ces deux chiffres sont placés au centre. Ils sont précédés :

- systématiquement d'une lettre identifiant le type de point de cheminement (I, F, ou M) ; et
- éventuellement d'une à deux lettres issues des deux dernières lettres de l'indicateur d'emplacement OACI de l'aéroport sur lequel aboutit la procédure.

A la suite des deux chiffres identifiant la piste, une lettre est ajoutée qui est soit le suffixe de la carte IAC (suffixe Z, Y, X...), soit la position de la piste (R, C ou L) en cas de pistes parallèles. Parfois deux lettres sont ajoutées : la position de la piste (R, C, L) et le suffixe (Z, Y, X...). En pareil cas, la ou les lettres propres à l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome immédiatement après l'identifiant du point de cheminement disparaissent de manière à toujours disposer d'un nom de point de cheminement composé de 5 caractères. Lorsqu'il n'y a qu'une seule procédure aux instruments vers la piste considérée, l'emplacement du suffixe est laissé vide et l'identifiant de l'aérodrome comporte deux caractères. (ex : FOB30).

#### Particularités pour le MAPt et l'IF

La règle supra s'applique au MAPt, lorsque ce dernier n'est pas le seuil de piste. Lorsque le MAPt est le seuil de piste ou le seuil décalé s'il existe, le point d'approche interrompue prend alors le nom du seuil de piste considéré (ex : RW26).

L'IF est un point « ATS » et peut donc être nommé par un point à cinq lettres (5LNC) en tant que de besoin.

Lorsque l'IF est commun aux procédures Z, Y etc., il est codé de préférence selon le principe 5LNC.

#### 4 EXEMPLES DE CODAGE DES IF, FAF ET MAPt :

Point	Identifiant	AD	RWY	Suffixe	Observations
IF	I	D	05	Z	LFBD RNAV <sub>(GNSS)</sub> Z RWY 05
FAF	F	D	05	Z	LFBD RNAV <sub>(GNSS)</sub> Z RWY 05
FAF	F	BH	27		LFBH RNAV <sub>(GNSS)</sub> RWY 27
IF	I	L	36	L	LFLL RNAV <sub>(GNSS)</sub> RWY 36 L
IF	I	LC	26		LFLL l'IF est commun à plusieurs procédures pour la piste 26
FAF	F	L	31	L	LFML RNAV <sub>(GNSS)</sub> RWY 31 L
FAF	F		31	LZ	LFML RNAV <sub>(GNSS)</sub> Z RWY 31 L
MAPt	RW		24		le MAPt est le seuil de piste
MAPt	M	C	26	Y	LFLL, le MAPt n'est pas le seuil de piste, RNAV <sub>(GNSS)</sub> Y RWY 26
MAPt	M	PB	27		LFPL le MAPt n'est pas le seuil de piste, une seule procédure PBN sur la piste 27

Exemples de Saint Etienne (LFMH) et de Saint Yan (LFLN)

