

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 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). En Polynésie française, toutes les cartes IAC 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 suivi de la performance de navigation et d'alerte. Pour les besoins des phases de vol liées à l'approche, la spécification de navigation est toujours de type RNP car l'alerte et le suivi des performances de navigation est indispensable.

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) sont appelées « RNP RWY xx ».
- Les approches PBN avec autorisation requise devront être identifiées sous la forme « RNP RWY xx (AR) », lorsqu'elles seront publiées en Polynésie française.

Lorsque plusieurs procédures d'approche PBN sont publiées pour la même piste, l'utilisation d'un suffixe est requis 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 au niveau 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).

Le bureau régional APAC (Asie Pacifique) de l'OACI a sollicité en 2018 les États de cette zone, notamment la Polynésie française, 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 a établi en 2019 un plan de transition pour la région APAC, en adéquation avec les éléments fournis par la Polynésie française.

¹ RNP APCH : Required Navigation Performance for Approach

² RNP AR APCH : RNP with Authorization Required Approach

3 PLAN DE TRANSITION POUR LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Le plan de transition de la Polynésie française s'étend sur 2 cycles AIRAC consécutifs (cycles 09/2019 et 10/2019) comme détaillé ci-dessous :

Cycle 09/19	BORA-BORA - NTTB, HUAHINE - NTTH, MAUPITI - NTTP, MOOREA - NTTM, RAIATEA - NTTR, TAHITI FAAA - NTAA et TETIAROA – NTTE
Cycle 10/19	FAKARAVA - NTGF, HAO - NTTO, HIVA OA - NTMN, MAKEMO - NTGM, MANIHI - NTGI, NUKU HIVA - NTMD, RAIVAVAE - NTAV, RANGIROA - NTTG, RURUTU - NTAR, TIKEHAU - NTGC, TOTEGEGIE - NTGJ et TUBUAI - NTAT

Sont concernées :

- Toutes les cartes IAC de type PBN publiées à l'AIP PAC-P.
- Les pages CODE associées
- Les références au terme « RNAV(GNSS/GPS) RWY xx » présentes dans les autres sections de l'AIP (GEN, ENR, AD, etc.)

Exemples :

Page concernée	Avant	A compter du cycle 15/08/2019										
Carte IAC	<p>AD 2 NTTM IAC RWY12 GNSS 24 MAY 18</p> <p>MOOREA TEMAE</p> <p>RNAV (GNSS) RWY 12</p> <table border="1"> <tr> <td>VAR</td> <td>13° E</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(15)</td> </tr> </table>	VAR	13° E		(15)	<p>AD 2 NTTM IAC RWY12 RNP 15 AUG 19</p> <p>MOOREA TEMAE</p> <p>RNP RWY 12</p> <table border="1"> <tr> <td>RNP APCH</td> <td>VAR</td> </tr> <tr> <td></td> <td>13° E</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(15)</td> </tr> </table>	RNP APCH	VAR		13° E		(15)
VAR	13° E											
	(15)											
RNP APCH	VAR											
	13° E											
	(15)											
Page CODE	<p>AD 2 NTTM DATA RWY12 CODE GNSS 24 MAY 18</p> <p>MOOREA TEMAE</p> <p>PRECODING RNAV (GNSS) RWY 12</p>	<p>AD 2 NTTM DATA RWY12 RNP CODE 15 AUG 19</p> <p>MOOREA TEMAE</p> <p>PRECODING RNP RWY 12</p>										
Titre du Tableau de la page CODE	RNAV(GNSS) RWY 12	RNP RWY 12										

5 CONSÉQUENCES OPÉRATIONNELLES

a) 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.

b) Prestataires ATS

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

c) Exploitants d'aérodromes

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

d) 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.