



DOUZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 19 — 30 novembre 2012

Point 2 : Opérations d'aérodromes – amélioration des performances aéroportuaires

2.2 : Navigation fondée sur les performances (PBN) – une façon pratique d'améliorer les performances aéroportuaires avec sécurité et efficacité

APPLICATION DE LA PBN EN FÉDÉRATION DE RUSSIE

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose d'ajouter une série d'exigences et d'éléments indicatifs liés à la PBN.

Suite à donner : La Conférence est invitée à convenir, avec la Fédération de Russie, des recommandations figurant au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a érigé en priorité la navigation fondée sur les performances (PBN) dans ses activités liées à la navigation aérienne. La Fédération de Russie a toujours soutenu la PBN en tenant compte des attentes découlant d'une amélioration des performances en route et dans la zone aéroportuaire.

2. CONTEXTE

2.1 Conformément à la Résolution A36-23 adoptée par l'Assemblée de l'OACI réunie en sa 36^e session, la Fédération de Russie a élaboré, en 2007, un plan visant à mettre en œuvre la navigation fondée sur les performances dans son espace aérien, plan qui a été publié sur le site internet de l'OACI en 2010.

2.2 En vertu de ce plan, des routes de navigation de surface RNAV-5 ont été introduites pour les zones de Norilsk-Nigor, Tyumen-Nigor, Tobolsk-Darno et Serov-Ginom.

2.3 En 2011, des procédures RNAV-1 (GNSS) de départ normalisé aux instruments (SID) et d'arrivée normalisée en région terminale (STAR) pour huit aéroports de la Fédération de Russie et des procédures d'approche de précision fondées sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS), le système de renforcement au sol (GBAS) et le système d'approche GLS pour l'aéroport de Tyumen ont été élaborées et publiées dans la documentation d'information aéronautique russe.

En outre, des procédures GLS ont été élaborées pour plusieurs aéroports de Russie, tout comme des procédures d'approche fondées sur le GNSS avec guidage barométrique vertical (stade de mise en œuvre).

2.4 Des travaux sont en cours en Russie pour mettre en œuvre la PBN à l'aéroport de Sochi avant les Jeux Olympiques d'hiver de 2014. En particulier, un besoin d'utiliser, à cet aéroport, des critères de qualité de navigation requise à autorisation obligatoire (RNP-AR) pour les approches interrompues et les départs d'aéronefs a été identifié et la possibilité d'y recourir est à l'étude. Si des résultats positifs sont obtenus au cours de l'élaboration et de la mise en œuvre des procédures RNP AR, l'expérience acquise sera appliquée à d'autres aéroports en Russie.

2.5 L'expérience de l'élaboration de procédures GLS a révélé une nécessité d'ajouter aux documents de l'OACI des critères spécifiques d'analyse et un modèle de risque de collision pour le GLS. Des travaux visant à ajouter à la documentation de l'OACI des normes, pratiques recommandées et procédures sur l'utilisation du GBAS pour générer des trajectoires STAR et SID utilisant des blocs de données de trajectoire de zone terminale (TAP) faciliteraient le processus en cours de large déploiement d'un réseau de stations pour le GBAS en Russie.

3. CONCLUSION

3.1 Le processus de mise en œuvre de la PBN dans l'espace aérien de la Fédération de Russie a permis de révéler un besoin objectif d'ajouter à la documentation actuelle de l'OACI une série d'exigences et d'éléments indicatifs liés à la génération de trajectoires STAR et SID dans le contexte de la PBN. Comme ce besoin n'est pas lié aux spécificités de l'utilisation de l'espace aérien national, il pourrait se manifester dans d'autres États à mesure que ceux-ci travaillent à la mise en œuvre de la PBN.

3.2 La Conférence est invitée à convenir de la recommandation suivante :

Recommandation 2/x - Besoin d'exigences et d'éléments indicatifs liés à la navigation fondée sur les performances

Il est recommandé que la Conférence charge l'OACI d'apporter des ajouts appropriés aux éléments indicatifs et réglementations de l'OACI liés à la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances, notamment :

- a) des critères d'analyse pour les procédures basées sur la qualité de navigation requise à autorisation obligatoire pour la phase de départ des aéronefs ;
- b) des critères d'analyse spécifiques et un modèle de risque de collision pour le GLS ;
- c) des normes, pratiques recommandées et procédures sur l'utilisation d'un système de renforcement au sol pour générer des trajectoires normalisées d'arrivée aux instruments et de départ aux instruments ainsi que des trajectoires d'approche finale utilisant des blocs de données des trajectoires de région terminale.