



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne

**3.1 : Propositions visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne
à l'appui du LTAG**

**L'IMPORTANCE DE FOURNIR DES ORIENTATIONS AUX ÉTATS SUR
LES EXIGENCES OPÉRATIONNELLES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE
DE PROCÉDURES D'APPROCHE EN RÉGION TERMINALE PRISES EN CHARGE
PAR UN SYSTÈME DE RENFORCEMENT SATELLITAIRE (SBAS)**

[Note présentée par la République dominicaine et appuyée par 19 États membres
de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit les avantages du système de renforcement satellitaire (SBAS) et explique qu'il est important que les États comprennent les exigences opérationnelles relatives à la mise en œuvre de procédures d'approche en région terminale prises en charge par le SBAS.

Suite à donner : La Conférence est invitée à constater les options offertes aux États pour ce qui est de la mise en œuvre de procédures d'approche en région terminale prises en charge par le SBAS et la nécessité de fournir des orientations spécifiques pour faciliter le processus.

1. INTRODUCTION

1.1 Le système de renforcement satellitaire (SBAS) est un système à couverture étendue qui fournit aux usagers des informations de renforcement par satellite. Le SBAS assure un service de navigation plus précis que le système mondial de navigation par satellite/système de contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur (GNSS-RAIM) de base ainsi que le degré élevé d'intégrité nécessaire à l'amélioration des opérations de navigation aérienne. Étant donné ces avantages, plusieurs systèmes SBAS interopérables ont été installés ou sont en cours d'installation dans le monde.

1.2 Pour mettre en œuvre les procédures d'approche prises en charge par le SBAS, comme la performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV) et la performance d'alignement de piste (LP), les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) doivent être bien informés des exigences

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

² Argentine, Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

techniques et opérationnelles de ce système de renforcement afin d'en maximiser les avantages et d'assurer des opérations de vol sûres et efficaces.

2. ANALYSE

2.1 Le SBAS prend en charge les services relatifs aux procédures d'approche avec guidage vertical (APV-I et APV-II) et d'approche de précision de Catégorie I si la couverture et le service sont disponibles dans la zone. Cela permet d'améliorer l'approche de précision sans qu'il soit nécessaire de faire appel à des aides au sol supplémentaires coûteuses.

2.2 Le SBAS peut être utile aux États même à l'extérieur de la zone de service. L'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, volume I — *Aides de radionavigation*, paragraphe 6.2.3, dispose que : « *Le SBAS peut assurer un service précis et fiable à l'extérieur de la ou des zones de service définies. Les fonctions de mesure de distance, d'indication de l'état de fonctionnement du satellite et de fourniture des corrections différentielles sommaires de base et des corrections différentielles sans le retard ionosphérique peuvent être utilisées dans toute la zone de couverture. Les performances assurées peuvent être suffisantes pour permettre la prise en charge des opérations en route et en région terminale et les approches de non-précision si des données de contrôle et d'intégrité sont fournies sur les satellites des constellations satellitaires de base et du SBAS* ».

2.3 Dans le cadre du processus de restructuration de son espace aérien, la République dominicaine concevra des approches standard en descente continue, des départs standard en montée continue et des approches avec guidage vertical avec la navigation verticale barométrique (BARO-VNAV) dans tous ses aéroports internationaux. Nous souhaiterions y intégrer des approches SBAS, mais nous ne savons pas quels sont les paramètres opérationnels exigés pour le SBAS dans notre territoire. Nous comprenons que de nombreux autres États peuvent être dans la même situation.

2.4 En 2013, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré un manuel pour la mise en œuvre des systèmes de renforcement au sol. Nous pensons qu'il est essentiel d'adopter la même approche et de fournir des orientations aux États sur la mise en œuvre des approches prises en charge par le SBAS.

3. CONCLUSION

3.1 L'expérience internationale révèle que le SBAS améliore non seulement la sécurité et l'efficacité des vols mais qu'il peut être utile aussi à l'extérieur des zones de service définies puisqu'il fournit des données essentielles pour les approches en route, de région terminale et classique. Cette caractéristique est particulièrement intéressante pour des pays comme la République dominicaine qui sont en train de restructurer leur espace aérien.

3.2 Pour progresser dans ce sens, il est essentiel que l'OACI et d'autres organisations compétentes continuent de fournir des orientations et du soutien technique aux États, comme cela a été fait en 2013 pour la mise en œuvre des systèmes de renforcement au sol. Une telle démarche permettrait de veiller à ce que les États puissent mettre en œuvre de manière efficace et efficiente des approches prises en charge par le SBAS, ce qui aurait un effet domino sur l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de la navigation aérienne dans le monde.