



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

EXIGENCES OPÉRATIONNELLES DE L'IATA DANS LA RÉGION AFI

(Note présentée par l'Association du transport aérien international)

SOMMAIRE

Le présent document énonce plusieurs exigences opérationnelles de l'IATA pour la Région AFI, qui devraient être prises en considération dans le processus régional de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 Le présent document présente à la réunion spéciale RAN AFI certaines exigences formulées par l'IATA pour le système de navigation aérienne dans la Région AFI, fondées sur des considérations géographiques.

Limitation de la couverture radio VHF (très hautes fréquences)

1.2 Des progrès importants ont été observés dans l'étendue de la couverture radio VHF dans la région AFI. Dans certaines régions FIR, on ne peut étendre davantage la portée VHF à cause d'obstacles naturels ou de la difficulté d'accéder aux emplacements les meilleurs pour les installations (régions forestières, désertiques ou océaniques). Par conséquent, à des fins de planification, les FIR de la Région AFI devraient être classées comme zones continentales éloignées.

Nécessité de la surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) avec communications contrôleurs-pilotes par liaison de données (CPDLC)

1.3 Compte tenu des limitations physiques mentionnées plus haut, les États de la Région AFI devraient mettre en œuvre le système ADS-C/CPDLC, tel que recommandé dans le Plan AFI de navigation aérienne. Le Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) a déjà adopté un Manuel d'exploitation du futur système de navigation aérienne 1/A (FANS – 1/A) applicable à la région.

Nécessité de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)

1.4 Bien que le plan de Communications, Navigation, Surveillance/Gestion du trafic aérien (CNS/ATM) recommande la mise en place graduelle dans la région de l'ADS, incluant l'ADS-B, le Plan de navigation aérienne ne formule pas d'exigence concernant l'ADS-B. Il est proposé que l'APIRG élabore des exigences pour l'ADS-B dans certaines FIR, en étroite coordination avec les utilisateurs de l'espace aérien. L'ADS-B OUT, soit la diffusion des transmissions ADS-B des aéronefs, sans installation d'équipements de réception complémentaires pour traiter et afficher les données ADS-B sur les tableaux de bord des aéronefs, devrait être envisagée en premier lieu.

Nécessité de mettre en œuvre le Système mondial de navigation par satellite (GNSS)

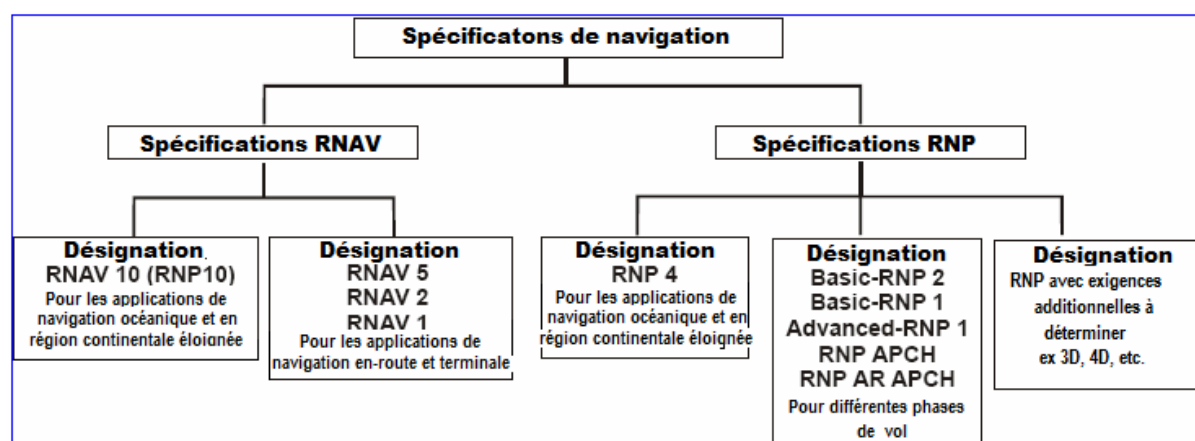
1.5 Le service GNSS devrait être mis en fonction dans la Région AFI, sur la base des systèmes embarqués seulement.

Nécessité d'établir des spécifications de navigation de type PBN (Navigation fondée sur les performances) pour les opérations en-route

1.6 Il est proposé que la Qualité de navigation requise 10 (RNP10) avec 50 NM de séparation latérale soit exigée pour les opérations en-route dans la Région AFI en tant que spécification de navigation appropriée pour les applications de navigation océanique et en zone continentale éloignée (voir le schéma ci-dessous). Cela devrait être considéré comme une étape en vue de la solution finale consistant en des opérations RNP4 avec services de circulation aérienne et minimum de séparation basé sur des communications directes entre pilote et contrôleur (voix ou données) et service ADS (en mode diffusion ou contrat). À cette fin, l'IATA demande que le plan PBN de la Région AFI comprenne des dispositions pour l'établissement de services de circulation aérienne basés sur les opérations RNP4.

Nécessité d'établir des spécifications de navigation de type PBN (Navigation fondée sur les performances) pour la navigation en région terminale et en approche

1.7 La résolution sur la PBN (Résolution 31/1) de la 36e Assemblée générale établit que les PIRG mettront au point d'ici 2009 un plan de mise en œuvre de la PBN pour réaliser la mise en œuvre d'ici 2016 de la RNAV et de la RNP pour les zones terminales, avec des procédures d'approche avec guidage vertical (APV) pour toutes les extrémités de pistes aux instruments, les étapes intermédiaires étant établies comme suit : 30 % d'ici 2010, 70 % d'ici 2014. Les compagnies aériennes ont demandé qu'on mette spécialement l'accent sur la PBN pour les SID, STAR et approches avec guidage vertical. Non seulement s'agit-il d'une question essentielle de sécurité pour plusieurs aéroports africains, mais de plus, la PBN permet des économies substantielles en termes de consommation de carburant et d'émissions. L'IATA demande que le groupe de travail sur la mise en œuvre de la PBN détermine et mette sur pied un plan structuré de mise en œuvre qui comprendrait des orientations sur les approbations opérationnelles pour les aéroports de la Région AFI.



2. **SUITE À DONNER**

2.1 La réunion spéciale RAN AFI est invitée à :

- a) prendre note des exigences d'infrastructure présentées par l'IATA dans ce document ; et à
- b) recommander que ces exigences soient adoptées par l'APIRG en tant que critères pour les opérations de navigation aérienne dans la Région AFI.

— FIN —