



APIRG/17 – WP/33
AGENDA ITEM: 3.4
IATA POSITION ON PBN



APIRG/17

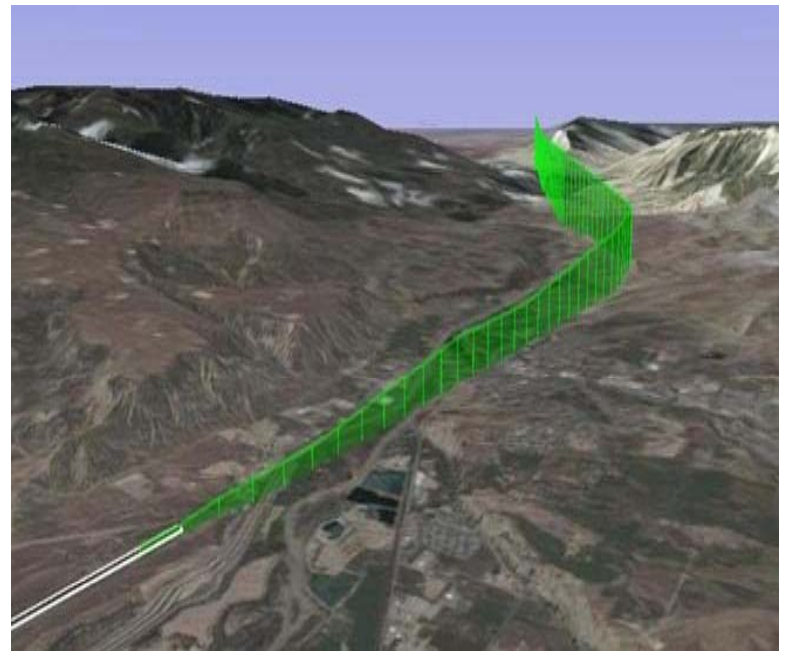
Ouagadougou, Burkina Faso

2-6 aout 2010

Point 3.4 (WP/33)

Perspective IATA/Compagnies
Aeriennes sur les operations PBN

Présentée par l'IATA

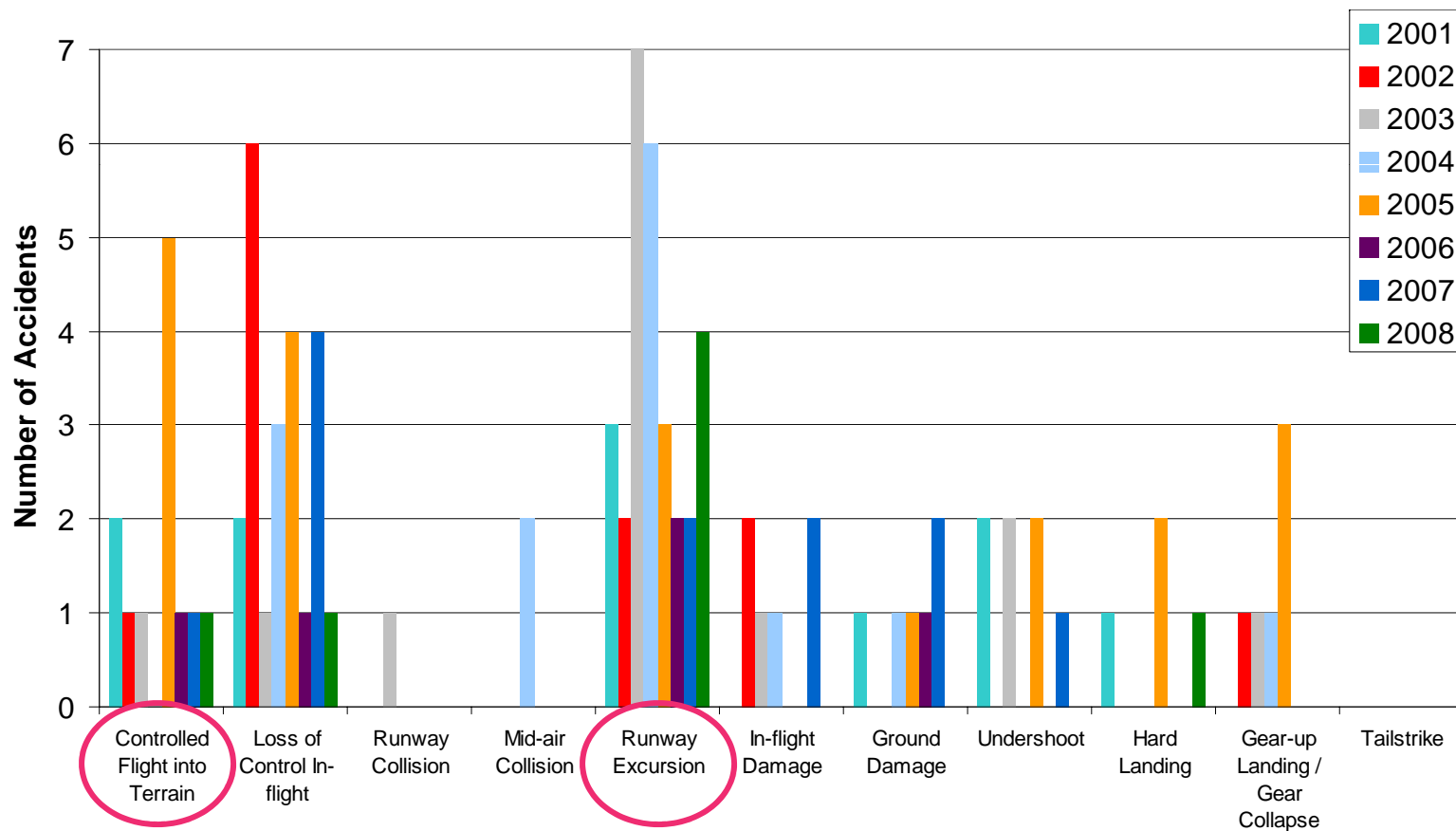


Position de l'IATA sur la PBN

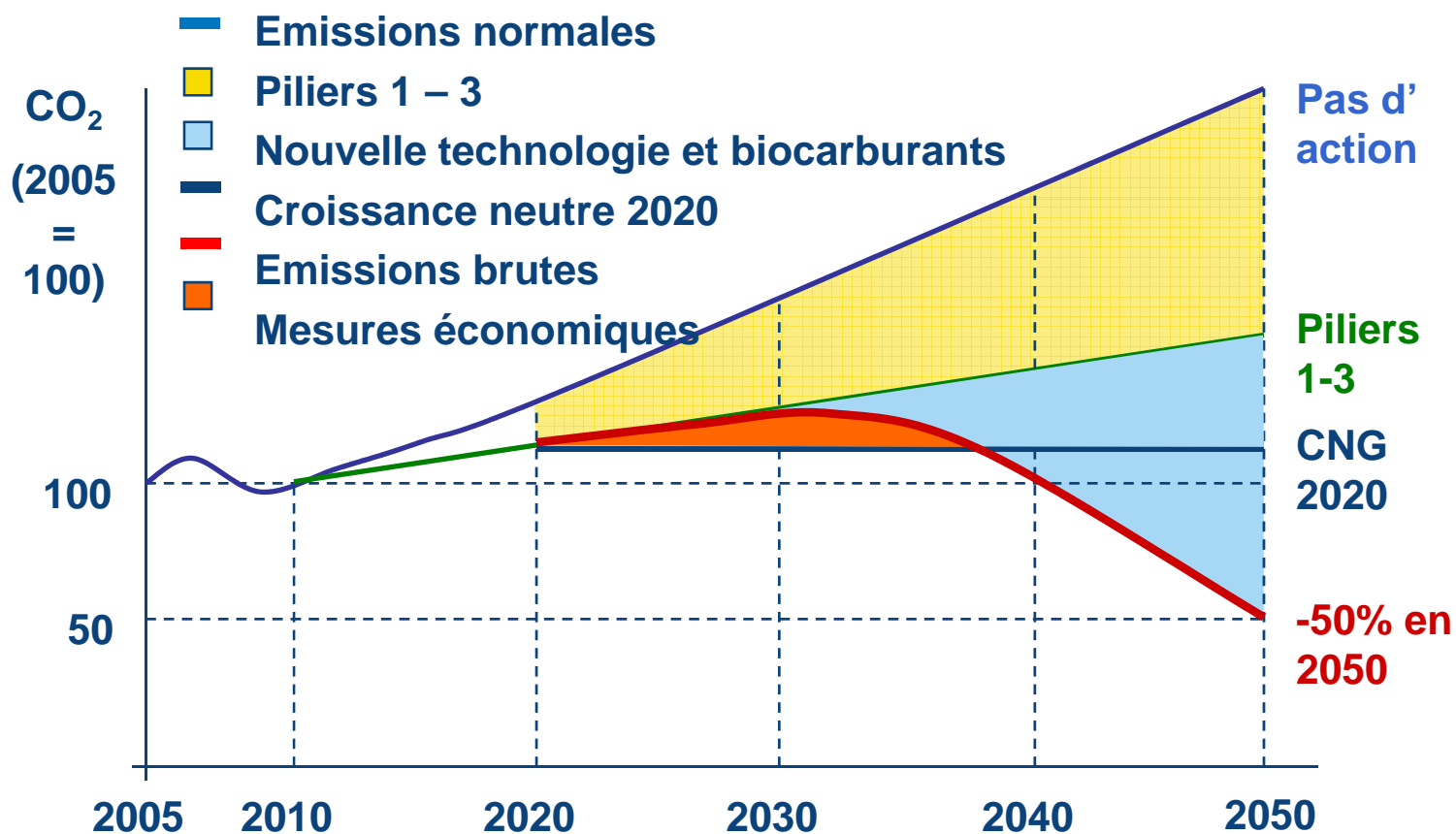
- L'IATA appuie la mise en œuvre dans le monde du concept de la PBN développé par l'OACI
- La PBN crée un environnement sans discontinuité qui permet de réaliser - avec l'application des procédures standard par les pilotes - les opérations les plus efficaces



Sécurité: Accidents par Catégorie



Feuille de route pour la réduction des émissions de CO₂ Cadre de l'Assemblée de l'OACI



Adoptée par AFI DGCA/3, Nov.09

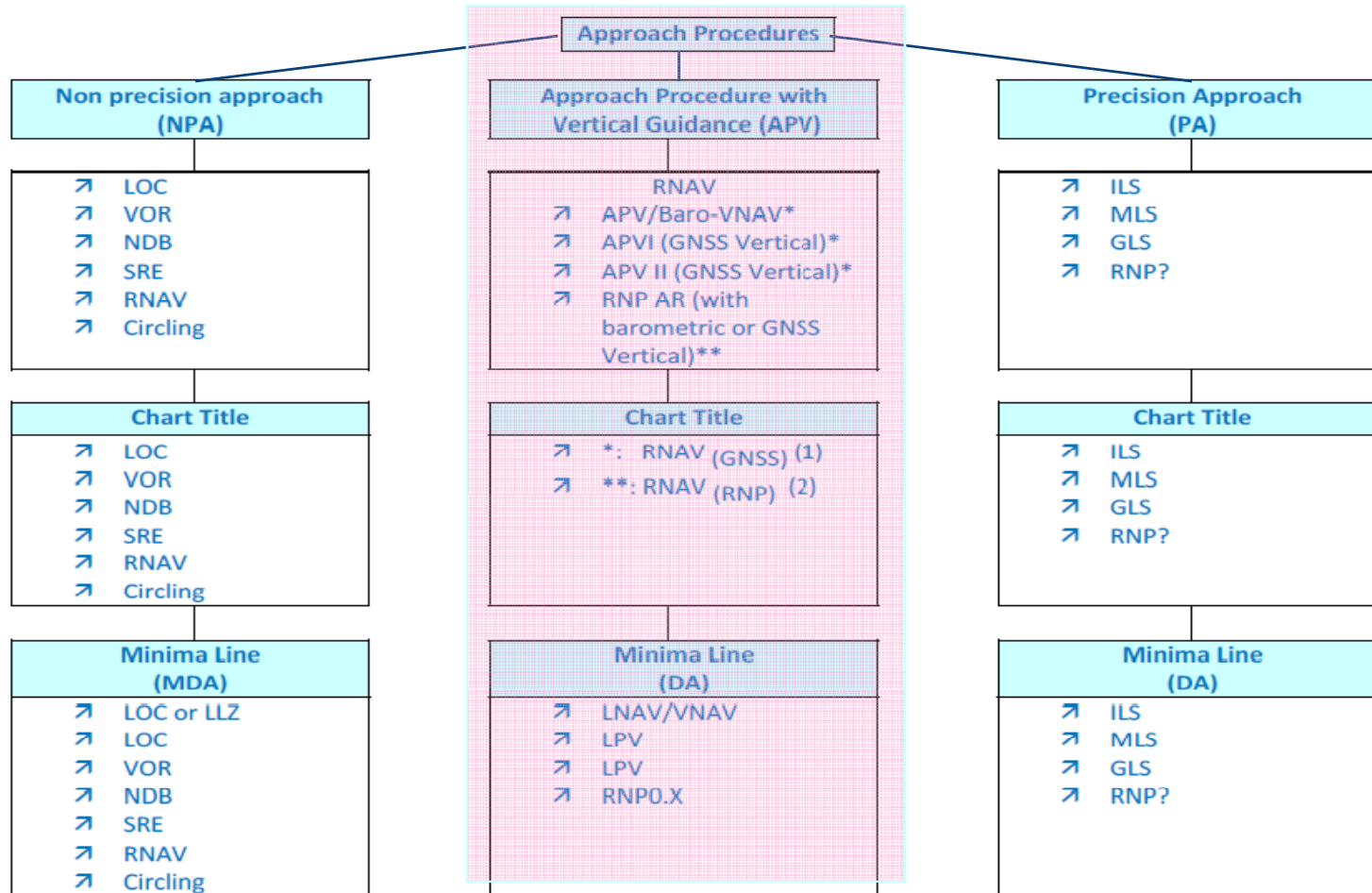


Objectifs de l'OACI pour la PBN – Mise en œuvre de l'APV

- Accent mis sur les coûts et l'efficacité dans les TMA
- Les approches avec guidage vertical (APV) vont remplacer les approches de non-précision (NPA)
 - 30 % à réaliser en 2010 et
 - 70 % en 2014,
 - avec une couverture complète en 2016
- L'IATA a identifié 100+ aéroports où les SID et STAR RNAV et les procédures d'approche peuvent être améliorées



Procédures d'approche



1: Annotation GNSS indicates that the approach procedure has been designed according to GNSS obstacle clearance criteria. DME/DME update is not allowed.

2: Under deliberation by IFPP

Position de l'IATA sur l'APV/Baro-VNAV

- **La première raison pour la mise en œuvre est la sécurité**
 - NPA: grande menace de CFIT(due a l'absence de guidage vertical)
 - La Baro-VNAV fournit une solution a cette menace pour la sécurité
- **La plupart des avions ont la capacité pour les procédures APV Baro-VNAV**
 - Les procédures sont disponibles aujourd'hui
 - Le guidage vertical est fourni sur le dispositif de visualisation de la navigation (ND ou PFD)
 - Le couplage de l'autopilote et du directeur de vol permet une capacité de "quasi précision"
 - Fonctionnement expérimenté depuis plusieurs années
 - Standardisation des procédures du poste de pilotage
 - Mode préféré pour les opérations d'approche RNAV pour les manufacturiers





Position de l'IATA sur l'APV/Baro-VNAV

- **Les approches stabilisées favorisent des minimums opérationnels plus bas**
- Ne pas attendre la RNP, utiliser ce qui est disponible
- **Utiliser l'APV Baro VNAV** comme une solution de transition
- **L'APV Baro-VNAV permet aussi**
 - une plus grande efficacité des vols en espace terminal
 - de réduire les coûts d'exploitation pour les systèmes de navigation des avions et les fournisseurs des services ANS
 - D'avoir une solution de secours lorsque les aides conventionnelles ne sont pas disponibles



Position des compagnies membres de l'IATA sur l'APV / SBAS

- **Le SBAS n'est pas encore une solution globale et n'a pas d'avantages opérationnels significatifs**
 - De nombreux avions commerciaux sont équipés de systèmes inertiels suffisamment précis
 - Les investissements SBAS se justifient difficilement (environ 100.000 USD/avion)
- **Les principales compagnies de transport aérien ne veulent pas payer pour les services SBAS**
 - Les coûts du SBAS ne devraient pas être imputés aux usagers non-équipés de récepteurs SBAS
 - D'autres moyens de financement devraient être trouvés pour appuyer cette technologie y compris la contribution des
- **L'IATA demande**
 - Que chaque fois que les Etats fournissent un guidage SBAS à certains aéroports, ces procédures soient complétées par des procédures Baro-VNAV



Documentation de référence sur la mise en œuvre de l'APV/Baro-VNAV

➤ EASA AMC 20-27

- Approbation de navigabilité et critères opérationnels pour les opérations RNP APPROACH (RNP APCH) y compris les opérations APV BARO-VNAV

➤ EASA AMC 20-26

- Approbation de navigabilité et critères opérationnels pour les opérations RNP Autorisation Requisite (RNP AR)

➤ Germany AIC IFR 3

- Mise en œuvre des procédures d'approche avec guidage vertical (APV) au moyen de la navigation barométrique (Baro-VNAV) dans l'espace de l'Allemagne

➤ USA FAA AC 90-15

- Guide pour l'approbation des opérations RNP et de la navigation barométrique (Baro-VNAV) dans le système de l'espace national des Etats Unis

➤ USA FAA AC 90-101

- Guide pour l'approbation des procédures RNP avec SAAAR

Conclusion

- **L'APV Baro-VNAV est reconnue comme une fonction de navigation qui est arrivée a maturité**
- Les compagnies aériennes expriment le besoin urgent pour les Etats et les fournisseurs des services de la Région AFI de :
 - Etendre la mise en œuvre les procédures APV Baro VNAV sans délai
 - Approuver les exploitants ayant une capacité APV
 - Coordonner la mise en œuvre de procédures APV Baro-VNAV harmonisées a travers APIRG.

Gaoussou Konate

Directeur Régional
Sécurité, Opérations & Infrastructure
Afrique & Océan Indien
(AFI)

