



## DGCA/4 – WP/11

### AGENDA ITEM: 4.2 IATA POSITION ON PBN



## DGCA/4

Quatrième réunion des Directeurs généraux de l'Aviation Civile (DGCA/4) de la Région AFI (Matsapha, Manzini, Swaziland, 8-9 November 2010)

Point 4.2. (WP/11)

Perspective IATA/Compagnies Aériennes sur les opérations PBN

*Présentée par l'IATA*

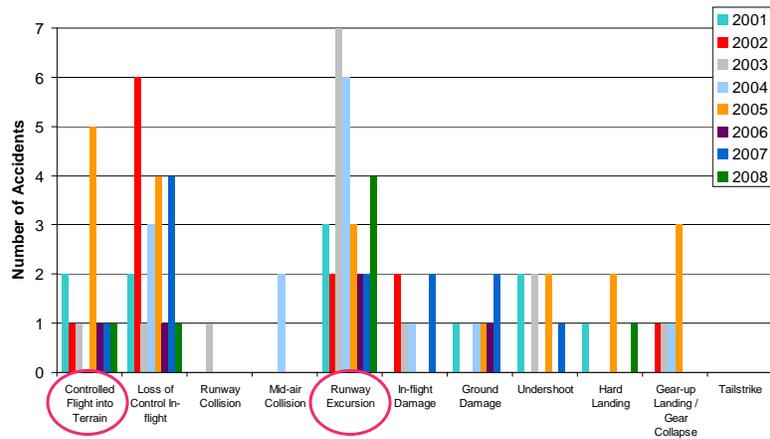


## Position de l'IATA sur la PBN

- 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

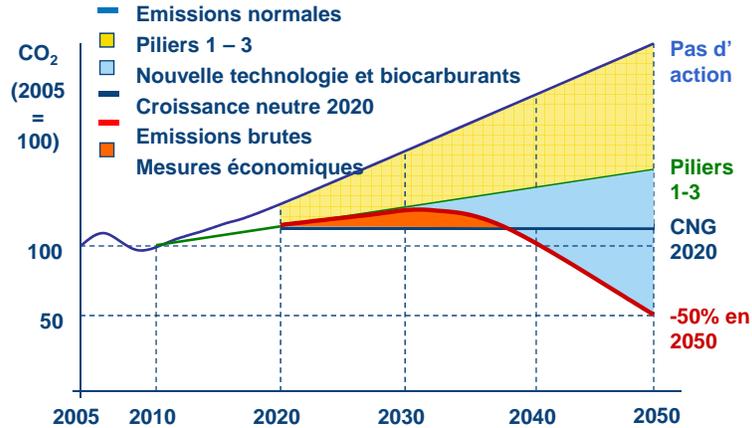


## Sécurité: Accidents par Catégorie





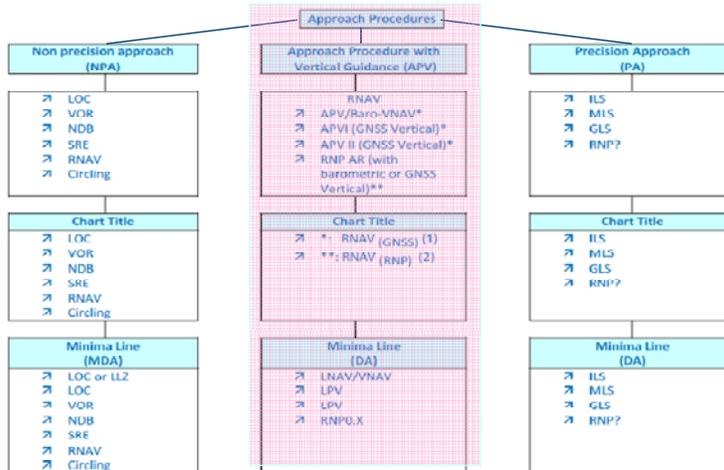
## Feuille de route pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> Cadre de l'Assemblée de l'OACI



## 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 à l'absence de guidage vertical)
  - La Baro-VNAV fournit une solution à 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**
- 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

9



## 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

10

## 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 Requise (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.

**Tanja Grobotek**

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

