



MINISTRE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE**

24 SEPT 2018

Abidjan, le

Décision n° 005352 /ANAC/DG/DSNAA/DTA *✕*
Relative au Guide sur la stratégie pour l'introduction et
l'utilisation d'aides non visuelles d'approche et d'atterris-
sage « RACI 5136 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu Le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'ANAC ;
- Vu le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n° 2014-512 du 15 sept 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 aout 2014 autorisant le Directeur Général de l'ANAC à prendre par décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation des règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;
- Sur proposition de la Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DSNAA), après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité aérienne ;

✕

DECIDE

Article 1^{er}. Objet

La présente décision adopte **la stratégie pour l'introduction et l'utilisation d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage**, en abrégé « RACI 5136 ».

Article 2. Champ d'application

La présente décision est applicable à tous les fournisseurs de service de Communication, Navigation et Surveillance (CNS) sur toute l'étendue du territoire de la République de Côte d'Ivoire.

Article 3. Stratégie pour l'introduction et l'utilisation d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage

Les éléments indicatifs sur la stratégie pour l'introduction et l'utilisation d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage figurent en annexe à la présente décision.

Article 4. Application

La Direction en charge de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports est chargée du suivi de l'application de la présente décision qui sera publiée sur le site web de l'ANAC (www.anac.ci).

Article 5. Entrée en vigueur

La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à la date du 08 novembre 2018



ANNEXE : STRATÉGIE POUR L'INTRODUCTION ET L'UTILISATION D'AIDES NON VISUELLES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

Source : Annexe 10 OACI Volume I – Amendement 91 – Supplément B

1. Introduction

1.1 Plusieurs éléments influent sur la sécurité, l'efficacité et la souplesse de l'exploitation tous temps. Pour tirer pleinement parti des avantages qu'offrent les progrès technologiques, il faut aborder le concept de l'exploitation tous temps en adoptant une méthode souple.

Pour obtenir la souplesse nécessaire, il existe une stratégie à laquelle on peut, grâce à l'énoncé de ses objectifs et des considérations sur lesquelles elle s'appuie, intégrer les progrès techniques ou les nouvelles idées. Cette stratégie ne suppose pas une transition rapide à un système unique établi mondialement ou une sélection de systèmes pour appuyer les opérations d'approche et d'atterrissage.

1.2 Cette stratégie porte sur l'application d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage avec guidage vertical (APV) et approches et atterrissages de précision.

2. Objectifs de la stratégie

La stratégie doit :

a) maintenir au moins le niveau de sécurité réalisé actuellement en exploitation tous temps;

b) maintenir au moins le niveau de service existant ou le niveau de service amélioré prévu ;

c) appuyer le guidage latéral et vertical, comme le prévoit la Résolution A37-11;

d) maintenir l'interopérabilité mondiale;

e) offrir la latitude nécessaire aux régions, grâce à une planification régionale coordonnée ;

f) appuyer les cycles de planification des investissements dans les infrastructures;

g) être actualisée par des examens périodiques ;

3. Considérations

3.1 Généralités

Les considérations ci-après partent de l'hypothèse que le besoin opérationnel existe, que l'engagement nécessaire a été acquis et que l'effort voulu est déployé.

3.2 Considérations relatives à l'ILS

a) Il y a un risque limité de ne pas pouvoir assurer avec sécurité les opérations ILS de catégorie II ou III à certains emplacements.

b) Les récepteurs ILS appliquent les normes de performance d'insensibilité au brouillage énoncées dans le RACI 5004, Volume I, Chapitre 3, § 3.1.4.

c) Dans certaines régions, l'expansion de l'ILS est limitée par le nombre de canaux disponibles (40 canaux ILS/DME appariés).

d) Dans la plupart des régions du monde, l'ILS peut être maintenu dans l'avenir prévisible.

e) Pour des raisons de coûts et d'efficacité, certains États procèdent actuellement à une rationalisation d'une partie de leur infrastructure ILS aux aéroports de catégorie I ayant une utilisation opérationnelle est limitée.

f) Compte tenu de l'équipement des usagers, les approches au GNSS assurant un guidage dans le plan horizontal et la plan vertical peuvent constituer une option économique lorsqu'il est envisagé d'introduire un service d'approche de catégorie I ou lorsqu'il est prévu de remplacer ou de retirer un ILS existant.

3.3 Considérations relatives au MLS

a) Le MLS de catégorie I est opérationnel.

b) Le MLS a été mis en œuvre à certains endroits particuliers pour améliorer l'utilisation des pistes par faible visibilité.

c) Il est peu probable qu'il y ait d'autres déploiements de MLS.

3.4 Considérations relatives au GNSS

a) Les normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au GNSS renforcé pour permettre l'APV et l'approche de précision de catégorie I sont en place

- b) Le GNSS avec système de renforcement satellitaire (SBAS) pour l'APV et l'approche de précision de catégorie I est opérationnel.
- c) Le GNSS avec le système de renforcement basé au sol (GBAS) pour l'approche de précision de catégorie I est opérationnel.
- d) Il est prévu qu'un GBAS accepté à l'échelle internationale, sera disponible pour les opérations de catégories II et III au cours la période 2018-2020.
- e) Les perfectionnements apportés actuellement au GNSS double fréquence et multi constellation (DFMC) amélioreront les performances des renforcements du GNSS et permettront de nouvelles possibilités opérationnelles au cours de la période 2025.
- f) Les questions techniques et opérationnelles concernant les opérations d'approche, d'atterrissage et de départ à l'aide du GNSS, telles que les vulnérabilités dues à la propagation ionosphérique et au brouillage radioélectrique, doivent être traitées en temps opportun.
- g) Les questions concernant le GNSS DFMC doivent être traitées en temps opportun.

3.5 Considérations relatives

Considérations relatives au moyen multimode embarqué d'approche et d'atterrissage La réalisation de la stratégie exige l'utilisation d'un moyen multimode embarqué d'approche et d'atterrissage et il est prévu que ce moyen sera disponible.

3.6 Considérations diverses

- a) La demande d'opérations de catégories II et/ou III est en hausse dans certaines régions.
- b) Le GNSS peut éventuellement offrir des avantages opérationnels incomparables pour les opérations par faible visibilité, notamment en ce qui concerne les procédures complexes, la souplesse d'implantation et le guidage à la surface des aéroports.
- c) On estime que les trois systèmes standard (ILS, MLS et GNSS avec renforcement au besoin) sont les seuls à jouer un rôle dans la prise en charge des opérations tous temps. L'emploi de dispositifs de visualisation tête haute avec la visionique et les systèmes de vision synthétique pourrait peut-être offrir des avantages opérationnels.

d) Une des conséquences de la stratégie mondiale est que la transition de l'ILS au GNSS ou au MLS ne se fera pas rapidement ni complètement. Il est donc essentiel pour la mise en œuvre de la stratégie que les radiofréquences utilisées par tous ces systèmes soient adéquatement protégées.

e) avantages opérationnels éventuels de l'introduction de nouveaux systèmes d'atterrissage pourraient être limités par les contraintes qu'impose l'équipement des aéronefs en systèmes mixtes.

f) Les opérations avec APV peuvent être menées avec le GNSS renforcé comme il est nécessaire ou avec le guidage vertical barométrique, et avec le GNSS avec guidage latéral ABAS.

g) Comparées avec les approches classiques, les opérations avec APV améliorent la sécurité et elles permettent généralement de réduire les minimums d'exploitation.

h) Il faudra assurer une redondance appropriée lorsque les aides de navigation terrestres seront retirées.

i) La rationalisation devrait faire partie d'une stratégie nationale ou régionale sur les aides de navigation terrestres; le Supplément H contient des éléments indicatifs à ce sujet.

4. Stratégie

Compte tenu des considérations exposées ci-dessus et de la nécessité de consulter les exploitants d'aéronef, les exploitants d'aéroports et les organisations internationales, pour assurer la sécurité, l'efficacité et l'économie des solutions proposées, la stratégie mondiale consiste à :

- a) continuer d'utiliser l'ILS au plus haut niveau de service tant qu'il est acceptable pour l'exploitation et économiquement avantageux;
- b) continuer les opérations MLS aux endroits où il est nécessaire pour l'exploitation et économiquement avantageux;
- c) mettre en œuvre le GNSS avec le renforcement nécessaire (ABAS, SBAS, GBAS) pour les opérations APV et d'approche de précision aux endroits où il est nécessaire pour l'exploitation et économiquement avantageux;
- d) promouvoir le développement continu et l'emploi d'un moyen multimode embarqué d'approche et d'atterrissage;

- e) encourager les opérations APV, notamment celles qui utilisent le guidage vertical GNSS, pour améliorer la sécurité et l'accessibilité;
 - f) faire en sorte que chaque région mette sur pied une stratégie de mise en œuvre vers ces systèmes, qui soit harmonisée avec la stratégie mondiale.
-