

FAQ SEMINAIRE UAF

JEUDI 23 AVRIL 2015

Questions et réponses issues du séminaire PSIA-UAF avec la participation active de la DSAC et de la DTA

1	ADQ Comment se passe ailleurs en Europe la mise en œuvre de l'IR ADQ et plus particulièrement les relations entre les fournisseurs de données et leur PSIA. Quelles expériences en tirer ?	<p>Le benchmarking réalisé par Eurocontrol entre les différents collègues PSIA soumis au règlement ADQ, montre que chacun rencontre des difficultés d'application de plusieurs ordres. La mise en œuvre de l'ADQ est un chantier ouvert depuis 3 ans et pour lequel tous les PSIA ont annoncé un retard sur les échéances intermédiaires (juillet 2013 et juillet 2014), sans cependant annoncer à l'avance un retard sur la date finale (juillet 2017) au calendrier.</p> <p>Il est notoire que la relation entre les fournisseurs de données et le PSIA via le protocole est adaptée au contexte réglementaire national ; la proximité des SNA dans le système français est unique.</p>
2	Protocole : périmètre La fermeture de l'information aéronautique des ILS pour les AD contrôlés reste du ressort de la DSNA. Ne faudrait-il pas faire porter la responsabilité à l'exploitant où l'ILS est transféré ?	<p>L'arrêté du 23 mars 2015 portant organisation de l'information aéronautique dispose à son article 9 que « <i>Un prestataire de services de navigation aérienne est fournisseur de données aéronautiques pour ce qui concerne les données relatives aux services de navigation aérienne qu'il fournit.</i> ». Un corollaire de cet article est que c'est le PSNA de l'aérodrome, certifié PCNS, (et non l'exploitant d'aérodrome) qui est responsable de l'information aéronautique relative aux aides radio. Tout au plus l'exploitant pourrait-il être responsable de publier les coordonnées et la hauteur des composants de l'ILS en tant qu'obstacles situés sur l'emprise de l'aérodrome.</p> <p>Le contexte des fermetures d'ILS est particulier Il convient de regarder au cas par cas le prestataire CNS et de convenir de la question dans le protocole à réviser.</p>
3	Protocole -Annexe 6 du projet- le demandeur de la mise à jour est identifié, en revanche il n'y a pas d'identification du « récepteur » des formulaires de « Mise à jour de l'AIP » et de « demande de NOTAM », ce qui peut être problématique en cas de dysfonctionnement. Ces formulaires vont-ils évoluer ?	<p>Les boîtes aux lettres électroniques sont conçues en tant que point unique de contact et ainsi permettent un traitement sans contrainte de disponibilité d'un opérateur particulier. La procédure actuelle prévoit l'initiative du contact avec le demandeur pour résoudre les problèmes éventuels. A défaut de réponse du SNA (tel que prévu dans le protocole), la boîte mel sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr reste le point de contact pour traiter toutes les questions que l'opérateur se pose.</p>
4	NOTAM :	

	<p>appartient-il à l'exploitant de rédiger des demandes de NOTAM au format RQNTM ? Ce qui est indiqué dans le « guide de la demande de NOTAM » (§ 3.3.2) n'est, pour moi, pas très clair.</p> <p>L'exploitant peut-il envoyer une demande claire et en langage courant à l'informateur aéronautique du SNA pour qu'il la traduise ensuite au format RQNTM ?</p> <p>Si le langage RQNTM doit être imposé aux exploitants, il faudra alors que cela soit prévu dans les programmes de formation.</p>	<p>Il n'est pas exigé que tous les demandeurs connaissent le format détaillé des demandes de NOTAM. Le demandeur remplit les champs du formulaire figurant en annexe 6 du protocole, en utilisant le Guide NOTAM pour s'assurer qu'il a bien fourni toutes les informations nécessaires pour le NOTAM demandé.</p>
5	<p>Mise à jour de l'AIP et NOTAM Traductions en anglais: appartient-il à l'exploitant de traduire les informations en anglais. Actuellement, elles sont ensuite traduites par le SIA.</p>	<p>Il peut s'avérer utile sur des demandes complexes de proposer une traduction en langue anglaise aéronautique</p>
6	<p>Mise à jour de l'AIP – Décisions DSAC : le protocole pourra-t-il préciser dans les cas dans lesquels il est attendu de l'exploitant d'aérodrome la fourniture de décisions DSAC pour les mises à jour de l'AIP ? les échéances pourront elles également être affinées afin que le calendrier AIRAC soit respecté ?</p>	<p>Dans le cas d'une demande de publication suite à une mesure conservatoire de la DSAC, l'exploitant d'aérodrome joint à sa demande la copie de la décision de la DSAC. Cet élément est indispensable à la bonne compréhension de la demande par le SIA. Le cas des distances déclarées est traité dans le guide de demande de mise à jour de l'AIP (V3 du 28/02/2014) au paragraphe 6.1.1.2.</p>
7	<p>Mise à jour de l'AIP - approbation DSAC – Un exploitant peut-il publier des procédures GNSS en étant responsable des données (sans approbation DSAC) ?</p>	<p>La publication d'une procédure IFR (GNSS ou non) sans l'approbation préalable de l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente (la DSAC-IR en France métropolitaine et dans les DOM) constitue une non-conformité à l'arrêté du 16 mars 2012 relatif à la conception et à l'établissement des procédures de vol aux instruments.</p> <p>Ce constat est indépendant du fait que l'exploitant d'un aérodrome non contrôlé est responsable des données aéronautiques relatives aux procédures dont il demande la publication à l'AIP (demande de création, vérification/validation, suivi).</p>
8	<p>Mise à jour de l'AIP Quelle est l'étendue de la surveillance des données. Ex : déclinaison magnétique → changement orientation de piste ?</p>	<p>Le SIA procède tous les 5 ans à la mise à jour des valeurs de la déclinaison aéronautique de chaque aérodrome :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il met à la disposition des SNA le tableau des nouvelles valeurs et les alerte sur les

		<p>orientations de piste susceptibles de changer (fichier excel, qui sera également mis à disposition sur le site SIA/Espace réservé).</p> <ul style="list-style-type: none"> - il procède en une seule opération, à la mise à jour en base de données de la déclinaison magnétique et des orientations de piste de tous les aérodromes. Les cartes ne sont mises à jour que lors de la première demande de publication. <p>Le changement de désignation de piste reste de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome, en coordination avec le SNA (notamment pour la mise à jour des procédures de navigation). Cela ne concerne pas seulement des modifications dans les publications mais également une modification du balisage et du panneautage. Cela demande une étude d'impact et un délai d'anticipation pour les travaux de réalisation.</p> <p>Il est attendu que les acteurs concernées réagissent normalement dans une période de 6 mois à 2 ans selon l'impact du changement. Le principal enjeu porte sur la coordination et la communication entre l'exploitant et le PSNA.</p>
9	<p>Mise à jour de l'AIP – tableaux de données</p> <p>dans l'e-AIP, quelle est la marge de manœuvre de l'exploitant d'aérodrome pour demander la publication d'une information dans un champ différent de celui normalement préconisé (ex : pour Paris CDG les infos relatives au dégivrage pourraient-elles être publiées dans la case disponibilités saisonnières-iso service d'assistance en escale ?).</p>	<p>L'objectif de l'AIP est de disposer d'une structure homogène dans les différents pays et qu'un pilote puisse retrouver la même information au même endroit. Si la création de rubriques additionnelles par rapport à celles prévues par l'OACI peut être envisagée en cas de besoin avéré, le PSIA et la DTA ne sont a priori pas favorables au déplacement d'informations d'une rubrique à une autre. D'autre part, les données ou informations ont vocation à être saisies dans un modèle de base de données standard entre les PSIA de manière à satisfaire aux exigences d'interopérabilité requises par le règlement (CE) n° 552/2004.</p> <p>Un argumentaire relatif à la sécurité, évalué conjointement par les 3 acteurs, DSAC, DTA, PSIA pourrait toutefois être étudié.</p>
10	<p>Mise à jour de l'AIP -Longueur de piste – il serait intéressant, pour les usagers, de connaître la longueur de piste utile au décollage depuis les TWY intermédiaires</p>	<p>C'est en effet autorisé et prévu dans l'AD 2.13 « distances déclarées » :</p> <p>« <i>Description détaillée des distances déclarées pour chaque piste, arrondies au mètre ou au pied le plus proche, dans chaque sens d'utilisation :</i></p> <p>[...]</p> <p>3) <i>distance utilisable au décollage et, s'il y a lieu, distances alternatives réduites déclarées ;</i></p> <p>[...]</p> <p>L'exploitant d'aérodrome est fournisseur de données pour ce type de distance. Il faut donc effectuer une demande auprès de l'exploitant de l'aérodrome pour lequel il existe un besoin de publication de distance intermédiaire. Si l'exploitant accepte la requête, il fait ensuite effectuer la mesure de distance intermédiaire et demande sa publication à l'AIP au PSIA.</p>

		Toutefois, la DSAC souligne que ce type de demande ne doit pas être systématique. L'exploitant d'aérodrome ne pourra pas y répondre si les décollages depuis une intersection sont restreints ou interdits par la DSAC en raison de mesures conservatoires. En outre, ces publications peuvent conduire à l'obligation d'installation de panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection
11	Mise à jour de l'AIP Décisions DSAC. Il arrive que l'exploitant fasse une demande de MAJ consécutivement à un écart relevé par la DSAC. Malheureusement nous n'avons pas de retour d'information de la DSAC sur les écarts. Doit-on systématiquement attendre la décision DSAC par rapport à cet écart ? Dans mon cas, j'associe souvent la DSAC à mes demandes de MAJ et elle donne son avis. Cela simplifie le process.	En cas de difficulté pour formuler la demande de mise à jour de l'AIP suite à un écart relevé par la DSAC, il est effectivement conseillé de se coordonner avec la DSAC/IR. La transmission avec la demande, du document DSAC notifiant l'écart, est également de nature à faciliter son traitement par le SIA (lien avec la question 6).
12	Mise à jour de l'AIP longueurs calculées sur la base WGS 84 L'exploitant doit-il remettre en question les distances déclarées publiées dans les cartes d'aérodrome dès lors qu'il s'aperçoit qu'elles ne correspondent pas aux coordonnées stockées dans la base WGS84 ? Cela alors qu'il n'a pas l'historique des distances publiées	Les distances calculées publiées en AD2 .13 doivent être cohérentes avec les caractéristiques physiques de la piste publiées à l'AIP en AD2 .12 (THR, DTHR, SWY, CWY), sauf en cas de mesures conservatoires réduisant ces distances (voir question 6). De nouveaux relevés WGS84 effectués par l'exploitant d'aérodrome peuvent nécessiter la mise à jour des données publiées en AD2 .12 et à révérifier les distances calculées publiées.
13	Obstacles Quels sont les différentes zones sur lesquelles les exploitants sont responsables de la fourniture de données aéronautiques et du suivi d'obstacles Obstacles Abords : Que doivent faire les exploitants d'aérodrome en application des arrêtés Obstacles Abords Terme « le cas échéant » : dans l'arrêté portant sur l'organisation de l'IA, à l'article 8, il est question du « cas échéant, aux abords de l'aérodrome ». Qu'y a-t-il derrière « le cas échéant » ?	L'arrêté du 23 mars 2015 dispose qu'il s'agit des données relatives aux obstacles situés dans l'emprise de l'aérodrome et, « le cas échéant », à ses abords. L'exploitant est donc sans ambiguïté responsable du recueil et du suivi des données obstacles à l'intérieur de l'emprise. Pour ce qui concerne les obstacles situés en dehors de l'emprise, l'exploitant fournit au PSIA les données dont il a connaissance pour ses besoins propres, ce qui permet d'alimenter sa BD obstacles nationale et éviter ainsi des duplications inutiles. Cependant, un travail de clarification est en cours par la DGAC pour définir plus précisément les responsabilités de recueil des obstacles aux abords des aérodromes (hors emprise) ainsi que leurs modalités de publication.
14	e-TOD Abords - Conformément à la position de la DTA	En effet, la mention « et ses abords » sera supprimée. Le projet de protocole type sera proposé

	sur le partage des responsabilités, il faudra que la « Note sur les relevés eTOD » du §4.6 du protocole soit amendé	amendé en conséquence
15	Obstacles – Qui fait la communication sur les obstacles avec un autre pays ? Dans notre cas, Aéroport de Bâle Mulhouse sur territoire français mais avec obstacles en Suisse. Nous comme exploitant ne pouvons pas parler à l’Etat Suisse.	<p>L’arrêté du 23 mars 2015 relatif à l’information aéronautique dispose que «Aux aérodromes situés près de frontières territoriales, le fournisseur de services d’information aéronautique prend les dispositions en vue du partage réciproque des données numériques de terrain et d’obstacles pour la zone 2.»</p> <p>C’est donc la DSNA qui est chargée de contacter les autorités compétentes Suisse pour constituer des ensembles eTOD complets en zone transfrontalière. En cas de non coopération de nos voisins, faire remonter la problématique au DTA ou au DG permettra éventuellement de débloquer la situation</p> <p>La DSNA et skyguide , voire la DSAC et l’OFAC, ont des protocoles de coopération qui peuvent être activés pour résoudre les questions de territorialité et convenir avec l’exploitant de la bonne manière de conduire ou transmettre son relevé.</p> <p>Il en est de même pour Genève, et avec la DFS pour Strasbourg, etc...</p>
16	e-TOD - Quel est le critère de choix des aéroports e-TOD ? Comment expliquer à un exploitant que son aérodrome n’a pas été sélectionné dans la liste des nominés ? EXP : Félix Eboué ?	<p>Les critères de sélection des aérodromes eTOD utilisés par la DTA pour établir la réglementation sont les suivants : il s’agit des aérodromes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ouverts au trafic international et, - pour lesquels des procédures d’approches ou de départ aux instruments sont publiées et, <ul style="list-style-type: none"> • avec plus de 15 000 mouvements commerciaux annuels ou, • avec plus de 10 000 mouvements commerciaux annuels et des contraintes de relief environnant importantes. <p>Les listes fournies en annexe à l’arrêté du 23 mars 2015 relatif à l’information aéronautique sont des listes a minima qui n’interdisent en rien le recueil et la mise à disposition des données eTOD pour d’autres aérodromes, sous réserve de respecter les spécifications applicables à ces ensembles de données numériques.</p> <p>Cayenne Felix Eboué oscille aux alentours de 10 000 mouvements commerciaux mais le relief n’est pas de nature à rendre obligatoire le coûteux recueil et la fourniture d’eTOD zone 2.</p> <p>Le PSNA étudie l’intérêt d’élargir cette liste pour ses besoins propres et notamment la conception de procédures ou la mise en œuvre de MSAW. L’exploitant peut également évaluer son intérêt notamment de disposer d’une AMDB pour l’emprise. Dans ce cas, il conviendrait que les deux entités se coordonnent pour juger l’opportunité d’une publication dans l’AIP.</p>

17	<p>e-TOD Qu'en est-il de la carte type A-OACI ?</p>	<p>Une carte type A est publiée pour les aérodromes recevant du trafic commercial public (sauf s'il n'y a pas d'obstacle).</p> <p>Les relevés e-TOD fournissent les éléments nécessaires à l'élaboration de la carte OACI – type A. Le cahier des charges du SIA relatif à ces relevés contient les spécifications nécessaires au prestataire effectuant les relevés pour l'élaboration de cette carte qui est coordonnée avec le PSIA. La carte type A est reprise directement dans la publication (le SIA rajoutant les éléments complémentaires nécessaires, notamment les distances déclarées).</p> <p>Dans l'état actuel de la réglementation, le recueil des données obstacles permettant la constitution de la carte type A relève :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'exploitant pour ceux qui sont situés dans l'emprise, - de l'exploitant, le cas échéant, pour ceux situés aux abords de l'aérodrome. <p>Il y a donc une clarification à apporter pour publier les obstacles « non eTOD » qui figurent en AD 2.10 ; ainsi qu'une coordination entre l'exploitant et le PSIA pour déclencher le processus d'élaboration</p>
18	<p>relevés géographiques CCTP Type – compte tenu des calendriers de renouvellement des marchés, sous quelle échéance les exploitants d'aérodrome pourront ils disposer d'un CCTP type, voire projet de CCTP, à destination des géomètres ?</p>	<p>L'année 2015 est consacrée à la mise à niveau des protocoles d'information aéronautique et le cas échéant les protocoles ADR. Le SIA dispose d'un CCTP type pour les relevés d'obstacles d'aérodrome. Ce CCTP a été fourni aux exploitants des aérodromes AFIS qui devaient réaliser des relevés d'obstacles en vue d'une étude de procédure IFR faite par la DSNA.</p>
19	<p>Relevés géographiques – CCTP type</p> <p>Pour quelle raison l'Annexe 4 – Exigences de qualité des données fait-elle référence à l'OACI (Annexes 11,14 et 15) et non pas à l'EASA (AMC1 ADR.OPS.A.010) ?</p> <p>En effet, certaines différences apparaissent dans le tableau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur les valeurs : par exemple, la précision de la mesure du seuil de piste est de 1m dans le protocole et de 0.3m dans l'AMC1 ADR.OPS.A.010 - Sur le mode d'obtention des données : par exemple, la longueur de piste est calculée dans le protocole et mesurée dans l'AMC1 ADR.OPS.A.010 	<p>La réglementation nationale applicable pour ce qui concerne les exigences de qualité des données aéronautiques est l'arrêté du 23 mars 2015 relatif à l'information aéronautique qui dispose à son article 5 que :</p> <p><i>« Les exigences de résolution, de précision et d'intégrité figurant dans l'appendice 7 de l'annexe 15, dans l'appendice 5 de l'annexe 11, dans l'appendice 5 de l'annexe 14, volume I, et dans l'appendice 1 de l'annexe 14, volume II, sont applicables aux données aéronautiques créées ou modifiées après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté. »</i></p> <p>Aussi-La précision du seuil de piste réglementairement exigible pour l'ensemble des aérodromes IFR Français est-elle de 0,3 m pour les approches de précision et de 1m pour les autres. Les seuils de piste sont publiés à l'AIP au 1/100^{ème} de seconde.</p> <p>Or, l'AMC1 ADR.OPS.A.010 indique, pour les aérodromes soumis à l'IR ADR, une précision de 0.3m</p>

	<p>Dans cette même Annexe 4 du protocole, il est indiqué que les spécifications des données de terrain et d'obstacles sont reprises dans les cahiers des charges type référencés en Annexe 2 :</p> <p>a. Tout d'abord, ne s'agit-il pas de l'Annexe 1 et non de l'Annexe 2 ?</p> <p>b. Dans le cahier des charges « Exigences pour les relevés géographiques sur les aérodromes (WGS84) », à quel document les données présentées dans les tableaux de la Partie 9 – Mesures et précision requises font-elles référence (OACI, EASA ou autre) ?</p> <p>c. Pour quelle raison la précision demandée dans ce cahier des charges est-elle, dans certains cas, différente des précisions demandées par l'EASA ou l'OACI (par exemple, dans le chapitre 9.2.2 Points sur aérodrome, il est demandé pour l'orientation vraie des pistes une précision de 0.001° dans ce cahier des charges et de 1/100° dans le protocole) ?</p>	<p>pour le seuil de piste. Cette précision semble cohérente avec la résolution de publication demandée par l'Annexe 15 de l'OACI (1/100s équivaut à 0.3m). Le respect de cet AMC permet de respecter la précision requise par la réglementation française.</p> <p>Concernant le mode d'obtention des données, il ne fait pas partie du périmètre de la réglementation française relative à l'information aéronautique. Le mode de mesure de la longueur de piste relève de la réglementation applicable aux aérodromes, c'est-à-dire l'Annexe 14 et l'IR ADR. Ces deux textes qualifient bien la longueur de piste de « mesurée ».</p> <p>Toutefois, l'annexe 4 du protocole mentionne « calculée » car il s'agit d'un calcul de distance entre 2 points mesurés par un géomètre (et non d'une mesure effectuée par le géomètre).</p> <p>Par ailleurs, le règlement AESA ne s'applique pas à tous les exploitants et dans le même délai. Dans l'attente le PSIA justifie la norme OACI de manière à satisfaire aux exigences internationales pour les données qui auraient à être diffusées auprès des exploitants d'aéronefs internationaux.</p> <p>a- C'est effectivement une coquille qui sera corrigée</p> <p>b- Les exigences figurant dans les tableaux Partie 9 sont volontairement plus contraignantes que celles de l'OACI et de l'EASA permettant ainsi à la DSNA d'anticiper toute évolution des spécifications internationales.</p> <p>c- c'est également une coquille qui sera corrigée, il faut lire 0,01</p>
20	<p>Relevés géographiques CCTP Type Pour les pistes en herbe, les mesures doivent être prises début du plot, milieu du plot ou après le plot ?</p>	<p>Pour les pistes en herbe, le repère du seuil est au début physique de la piste au niveau de l'axe de piste, ainsi la mesure se fait à l'extérieur de la marque de manière à obtenir la plus grande distance possible. Le point de mesure sur la marque peut être adapté avec la précision demandée.</p>
21	<p>WGS84.réseau d'appui A la lecture du document « EXIGENCES RELATIVES A LA REALISATION DE RELEVES WGS84 SUR LES AERODROMES ». Le réseau d'appui est fondamental pour mesurer les coordonnées de points WGS84 sur un aéroport (§ 5.1.2). Apparemment, le réseau d'appui est un référentiel de base immuable et pérenne déjà implanté sur les aéroports (§ 5.2.1 & 7.2). Nous avons</p>	<p>Les bornes du réseau d'appui sont des éléments qui implicitement sont transférés dans les actes de l'exploitation de l'aérodrome. Leur entretien ou la modification du réseau d'appui sont de la responsabilité de l'exploitant.</p> <p>Lors de la signature du protocole, il convient que les parties prennent connaissance du réseau d'appui physique et de sa description dans la base de données du SIA. Un extrait de celle-ci peut être ajouté aux échanges.</p>

	<p>vu lors de la présentation que ces points existent dans la base de données WGS84 du SIA, mais qu'ils ne sont pas publiés.</p> <p>Est-ce l'Etat qui a installé ces bornes (SSBA à l'époque) ?</p> <p>L'exploitant doit-il reprendre à sa charge ces bornes ou l'Etat va-t-il continuer à les protéger/maintenir ? Qu'en a-t-il été jusqu'à maintenant ?</p> <p>Comment savoir où sont les bornes du réseau d'appui ?</p> <p>Sur LFML, notre géomètre n'utilise pas ces bornes, il a un autre référentiel. Il y a donc un risque d'écart dans les données et surtout ça veut dire que les mesures ne sont pas effectuées par rapport au réseau d'appui WGS84 de l'aéroport.</p>	<p>Dans le cas LFML, la décision de disposer d'un autre réseau d'appui est légitime. La question doit se poser de maintenir le réseau historique et de coordonner pour saisir dans la base du SIA le réseau d'appui utilisable.</p>
<p>22</p>	<p>Formation des correspondants IA désignés : la DSAC mettra-t-elle à disposition des exploitants d'aérodrome une liste des thèmes que ceux-ci devront aborder dans les formations dispensés ?</p>	<p>⇒ La DSAC n'a pas prévu de lister les thèmes des formations.</p> <p>L'arrêté du 23 mars 2015 ne prévoit pas de modalité d'application supplémentaire. La disposition « <i>Le fournisseur de services d'information aéronautique assure ou fait assurer la formation des fournisseurs de données aéronautiques pour ce qui concerne les modalités de transmission des données aéronautiques et la conformité de ces données avec le règlement (UE) n° 73/2010</i> » se décline par les cinq modules que le PSIA met en ligne et qui sont centrés sur l'objectif pédagogique de la formulation et des modalités de transmission des demandes de publication.</p>