

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*Direction générale de l'Aviation civile*

*Service d'État de l'Aviation civile en Polynésie française*

*Service de la Navigation aérienne*

**Division CA**

**Subdivision Etudes**

**RAPPORT MISSION  
SEMINAIRE / TF 5 - OACI  
7 – 9 NOVEMBRE 2011 - MANILLE, PHILIPPINES**

Copies : FPL 2012 (alias)  
Arch : Final\_Report\_Tahiti\_TF5\_V1R0

*International Civil Aviation Organization*



**The Fifth Meeting of the Asia/Pacific ICAO Flight Plan and ATS Messages Implementation Task Force and Seminar (FPL&AM/TF/5 and Seminar)**

Manila, Philippines, 7 – 9 November 2011

---

**RAPPORT FINAL SUR LA PARTICIPATION DE TAHITI AU SEMINAIRE ET TASK FORCE 5 SUR L'IMPLEMENTATION DU NOUVEAU FORMAT FPL 2012 ET DES MESSAGES ASSOCIES**

**RESUME**

Ce rapport présente les aspects de l'implémentation en région Asie/Pacifique discutés lors du présent meeting.

Il rassemble les principales recommandations et résolutions émises lors des débats.

Plus d'informations peuvent être consultées sur le site Web du meeting à

[http://www.bangkok.icao.int/cns/meeting.do?method=MeetingDetail&meeting\\_id=88](http://www.bangkok.icao.int/cns/meeting.do?method=MeetingDetail&meeting_id=88)

**1. INTRODUCTION**

1.1 Le Séminaire et la Task Force sont présidés par Warren Beeston (ASA) et Len Wicks (OACI)  
Tom Brady représente le siège OACI

1.2 Ce séminaire est présenté comme essentiel dans le suivi de l'implémentation du nouveau FPL 2012 en région Asie / Pacifique ;  
20 pays sont représentés (La Nouvelle Zélande est absente)

1.3 Le prochain meeting est prévu les 27 – 28 mai 2012 (lieu à déterminer)

**2. RECOMMANDATIONS**

2.1 Les formations des personnels doivent tenir compte de toutes les exigences possibles en fonction des procédures opérationnelles envisagées.

2.2 Les usagers de l'espace aérien doivent assurer la prise en compte de leurs tests le plus tôt possible pendant la phase de transition où le nouveau format sera accepté par les systèmes de traitement Plan de Vol des fournisseurs de Service de la Navigation Aérienne.

2.3 Il faudra anticiper les activités relatives aux agendas des tests avec les centres adjacents ; faciliter les procédures de tests avec les opérateurs compagnies en incluant l'aviation générale.

2.4 Les expériences doivent être partagées avec les autres ANSPs ; l'harmonisation des plans d'implémentation des différents états est de grande importance pour la réussite du projet. La FAA US propose la création d'un groupe de coordination pour une approche globale de l'implémentation dans les différentes régions ; l'OACI travaille dans ce sens en encourageant le dialogue, le partage d'information et l'organisation de meetings (Retour APANPIRG/22)

2.5 La date butée du 15 novembre 2012 est signifiée comme incontournable, au risque, si elle n'est pas respectée, de voir des interruptions dans le traitement des vols. Il n'y aura pas de stratégie Go / No-Go (Retour APANPIRG/22)

2.6 Les autorités de l'Aviation Civile sont fortement sollicitées à participer aux différents séminaires et Task Force organisés par l'OACI

2.7 L'introduction du nouveau format a lieu en Phase de transition qui doit être déclarée le 26 juillet 2012 (Date AIRAC)

### 3. RESOLUTIONS

3.1 Un amendement est proposé par l'Australie dans l'APAC Guidance Material pour clarifier la consistance des données incluses dans un plan de vol pour les opérations RVSM (W – Champ 10a / STS/NONRVSM – Champ 18) ; Tahiti a déjà défini une procédure claire pour différencier les vols RVSM, NONRVSM, ou Exemptés.

3.2 Une proposition de revue post implémentation a été retenue sur le principe pour pouvoir identifier les différences appliquées avec l'Amendement 1 et proposer les changements éventuels. Même si nombre de problèmes auront été identifiés et résolus, d'autres pourront apparaître après le basculement vers le nouveau format, entraînant la nécessité d'un travail pour assurer des solutions standardisées ;

- La phraséologie est-elle toujours adaptée aux nouvelles descriptions des capacités Navigation, Communication, Surveillance, notamment en cas de dégradation des capacités embarquées ; Tahiti est déjà impliqué dans ce travail du à l'implémentation des nouvelles procédures RNAV GNSS dans sa FIR ;
- D'autres pistes de réflexion doivent être engagées sur la transmission inter-centres de type de données NAV/COM/SUR ;
- Problèmes liés à la multiplicité des convertisseurs proposés sur le marché : différentes interprétations, différents traitements ;
- L'impact opérationnel du PBN ; Tahiti s'est rapproché du fournisseur THALES pour mettre en exergue la priorité de pouvoir afficher les données PBN pertinentes au contrôleur, dans l'application des séparations océaniques réduites par exemple ; cette fonctionnalité n'est pas incluse dans la version logicielle FPL 2012 alors qu'elle existe dans la version actuelle ; nous ne pouvons admettre une régression dans ce type d'affichage.

3.3 L'indicateur ORGN/ dans le champ 18 : l'Australie demande à clarifier l'emploi de cet indicateur ; après discussions sur l'origine des données (AFTN, téléphone, E-mail,...), le meeting se rapproche d'une utilisation faite en Europe, sans encore préciser de standard.

3.4 L'utilisation du message CHG en remplacement du message DLA pour des retards impliquant un changement de date (au-delà de 0000UTC) ; Tahiti est fortement impliqué dans ce processus puisque 0000UTC est l'équivalent de 14h en heure locale ; Cette résolution est pour se prémunir des problèmes pouvant surgir avec l'insertion d'une DOF/ incorrecte ; néanmoins, l'OACI demande à ce que les systèmes ATM puissent traiter les 2 messages DLA et CHG en réception.

3.5 L'absence de l'indicateur DOF/ dans les messages AIDC est autorisée; cette donnée n'est pas nécessaire car les échanges AIDC concernent des vols déjà décollés ; cette résolution doit faire l'objet d'accord entre ANSPs; Tahiti se rapprochera des ATSU NZZO et KZAK pour formaliser ce point.

3.6 Mise en place de Strategic Support Teams pour aider les états qui en font la demande dans leur processus d'implémentation.

3.7 La Nouvelle Zélande confirme n'avoir pas implémenté la capacité à traiter les FPL avec un EOBT de plus de 24 heures ; Tahiti se rapprochera d'Airways NZ pour plus de précisions sur le sujet.

3.8 Il est convenu de retenir l'ordre du Champ 10a commençant par « S » ; ce qui est consistant avec le système EX de THALES (Par contre, voir avec ATALIS d'EGIS AVIA si un ordre de caractères est spécifiquement défini)

3.9 La FAA US semble avoir centralisé (Washington DC) la coordination pour effectuer les tests externes avec les ANSPs ; Tahiti s'est rapproché durant le meeting des délégués US pour partager les contacts ; la FAA est d'ores et déjà prête à procéder aux tests, ayant finalisé les tests de codes préliminaires.

3.10 Tahiti va diffuser par publication locale et sur son site Internet une Circulaire d'Information locale *Série B* relative au projet FPL 2012 ; une rubrique dédiée au projet sur le site Web sera bientôt créée ; elle rassemblera toutes les informations pertinentes (état d'avancement, programme des tests..), plus particulièrement à destination des usagers locaux (Compagnies, Aviation générale)

3.11 Un guide pour les formations FPL 2012 sera fourni en Décembre 2011 pour aider les états à formaliser leur programme de formation ; il a été aussi mentionné le développement d'un CBT (EAO) : pas d'information précise à l'heure actuelle sur cet outil. Tahiti sera attentif sur la production de ces éléments.

3.12 L'Australie demande à ce que la conversion d'un message CHG en format PRESENT soit codée dans un processus spécifique compte-tenu des dépendances entre Champ 10a / b et Champ 18 afin d'assurer aucune perte de données ; d'après discussions s'ensuivent entre fournisseurs pour expliquer le comportement de leurs systèmes dans pareil contexte ; cela relève plus d'un aspect Engineering qu'opérationnel.

3.13 Tahiti a abordé avec THALES le contexte FPL 2012 en simulateur, plus particulièrement le traitement des bases plans de vol SKPL des exercices existants. Il n'y a pas d'automatisme associé actuellement prévu pour la conversion des plans de vol en format NEW ; et pour cause, quel code attribuer pour les données COM/NAV par exemple ; c'est une situation qui devra être prise en compte par les instructeurs.

## 4. CONCLUSION

4.1 Tahiti a affirmé son concours au niveau régional pour une implémentation progressive et coordonnée du nouveau FPL 2012 et confirmé sa participation future aux meetings programmés.

4.2 Il apparaît clairement deux grands axes essentiels dans la gestion de ce projet:

- Le développement des activités sur site : une mobilisation importante des ressources par domaine d'expertise est nécessaire (Engineering systèmes, Formation, Procédures opérationnelles) ;
- La coordination avec les partenaires externes est obligatoire: la synchronisation des tâches de tests et leur validation, l'harmonisation des procédures d'exploitation, l'identification et la résolution des problèmes.

4.3 De l'avis général, la Task Force s'est déroulée avec succès ; les Etats participants ont une nouvelle fois exprimé leur satisfaction à contribuer à l'harmonisation régionale de l'implémentation du nouveau format FPL 2012

FIN DU DOCUMENT

.....