

## DEFINITIONS

**Aire primaire :** Aire définie située symétriquement de part et d'autre de la trajectoire de vol nominale, à l'intérieur de laquelle une marge constante de franchissement d'obstacles est assurée.

**Aire secondaire :** Aire définie située de part et d'autre de l'aire primaire, le long de la trajectoire de vol nominale, à l'intérieur de laquelle une marge décroissante de franchissement d'obstacles est assurée.

**Altitude :** Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL).

**Altitude d'arrivée en région terminale (TAA) :** Altitude la plus basse qui assurera une marge minimale de franchissement de 300 m (1 000 ft) au-dessus de tous les objets situés à l'intérieur d'un arc de cercle défini par un rayon de 46 km (25 NM) centré sur le repère d'approche initiale (IAF) ou, à défaut d'IAF, sur le repère intermédiaire (IF), et délimité par des lignes droites joignant les extrémités de l'arc à l'IF. Combinées, les TAA associées à une procédure d'approche forment un cercle autour de l'IF.

**Alignement de descente :** Trajectoire de vol définie dans le plan vertical, qui passe par le DCP/RDH sur le segment d'approche finale d'une APV ou PA.

**Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH) :** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

**Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH) :** Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

**Altitude d'un aérodrome :** Altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

**Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH) :** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

**Altitude minimale de franchissement d'obstacles (MOCA) :** Altitude minimale d'un segment de vol défini, qui assure la marge de franchissement d'obstacles nécessaire.

**Altitude minimale de secteur (MSA) :** Altitude la plus basse qui puisse être utilisée et qui assurera une marge minimale de franchissement de 300 m (1 000 ft) au-dessus de tous les objets situés dans un secteur circulaire de 46 km (25 NM) de rayon centré sur une aide de radionavigation.

**Approche :** Phase de vol au cours de laquelle l'aéronef évolue pour se rapprocher de la surface selon des procédures définies, en vue d'effectuer soit des manœuvres d'atterrissage réelles ou simulées, soit d'autres manœuvres.

**Arrivée normalisée aux instruments (STAR) :** Route désignée d'arrivée, suivie conformément aux règles de vol aux instruments (IFR), reliant un point significatif, normalement situé sur une route ATS, à un point où peut commencer une procédure d'approche aux instruments.

**Complément géostationnaire européen de navigation (EGNOS) :** Système de renforcement satellitaire assurant un service de navigation conforme aux spécifications de l'Annexe 10 dans la Région Europe.

**Départ normalisé aux instruments (SID) :** Route désignée de départ, suivie conformément aux règles de vol aux instruments (IFR), reliant l'aérodrome ou une piste spécifiée de l'aérodrome à un point significatif spécifié, normalement situé sur une route ATS désignée, auquel commence la phase en route d'un vol.

**Distance DME :** Distance optique (distance oblique) entre la source d'un signal DME et l'antenne de réception.

**Distance minimale de stabilisation (MSD) :** Distance minimale à l'intérieur de laquelle une manœuvre de virage doit être achevée et après laquelle une nouvelle manœuvre peut être amorcée. La distance minimale de stabilisation est utilisée pour calculer la distance minimale entre points de cheminement.

**Extrémité départ de la piste (DER) :** Limite de l'aire déclarée appropriée pour le décollage (extrémité de la piste ou du prolongement dégagé)

**Global Navigation Satellite System (GNSS) :** Système mondial de navigation par satellite. Certaines procédures d'approche aux instruments sont basées sur ce système.

**Hauteur :** Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

**Infrastructure d'aides à la navigation :** On entend par infrastructure d'aides à la navigation les aides de navigation, spatiales ou au sol, disponibles pour satisfaire aux exigences d'une spécification de navigation.

**Instrument Landing System (ILS) :** Système d'atterrissage aux instruments utilisé lors de la phase finale d'atterrissage et permettant aux avions de connaître leur position par rapport à l'axe d'atterrissage et au plan de descente.

**Marge minimale de Franchissement des Obstacles (MFO) :** Distance verticale spécifiée, destinée à compenser, pour le survol des obstacles en vol aux instruments, les tolérances et les imprécisions admises dans l'évaluation de la position verticale et dans la conduite d'un aéronef.

**Mille nautique ou mille marin (abréviation : Nm) :** Unité de mesure équivalant à 1852 mètres et utilisée en navigation aérienne pour exprimer une valeur de distance.

**Nœud (abréviation : kt) :** Unité de mesure de vitesse. L'unité internationale de la vitesse s'exprime en mètre/seconde. 1 noeud = 1 mille marin = 1852 mètres/heure.

**Non Directional Beacon (NDB) ou Locator (L) :** Radiobalise de portée réduite émettant un signal permettant aux avions de connaître leur distance par rapport à ce moyen de radionavigation.

**NOTAM :** Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

**Navigation de surface (RNAV) :** Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture des aides de navigation à référence sur station, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.

**Opérations RNAV :** Opérations aériennes utilisant un système de navigation de surface pour des applications RNAV. Les opérations RNAV incluent l'utilisation de la navigation de surface pour des opérations qui ne sont pas mises au point en accord avec le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613).

**Opérations RNP :** Opérations aériennes utilisant un système fondé sur la RNP pour des applications de navigation RNP.

**Point d'approche interrompue (MAPt) :** Point d'une procédure d'approche aux instruments auquel ou avant lequel la procédure prescrite d'approche interrompue doit être amorcée afin de garantir que la marge minimale de franchissement d'obstacles sera respectée.

**Procédure d'approche aux instruments (IAP) :** Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection

spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.

**Procédure d'approche classique (NPA) :** Procédure d'approche aux instruments qui utilise le guidage latéral mais pas le guidage vertical.

**Procédure d'approche avec guidage vertical (APV) :** Procédure d'approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical mais ne répond pas aux spécifications établies pour les approches et atterrissages de précision.

**Procédure d'approche de précision (PA) :** Procédure d'approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical de précision en respectant les minimums établis selon la catégorie de vol.

**Procédure d'approche de précision :** Procédure d'approche aux instruments qui utilise les informations d'azimut et de trajectoire de descente fournies par un ILS ou un PAR.

**Procédure d'approche interrompue :** Procédure à suivre lorsqu'il est impossible de poursuivre l'approche.

**Procédure d'attente :** Manœuvre prédéterminée exécutée par un aéronef pour rester dans un espace aérien spécifié en attendant une autorisation.

**Pied (abréviation : ft) :** unité de mesure équivalant à 0,3048 mètres et utilisée pour exprimer une valeur de hauteur ou d'altitude.

**Qualité de navigation requise (RNP) :** Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.

**Route :** Projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille).

**Route à navigation de surface :** Route ATS établie à l'usage des aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

**Route RNP :** Route ATS établie à l'usage des aéronefs qui respectent une spécification de navigation RNP prescrite.

**Seuil :** Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

**Système RNAV :** Système de navigation qui permet des vols sur n'importe quelle trajectoire voulue à l'intérieur de la couverture d'aides de navigation à référence sur station

ou dans les limites des capacités d'aides autonomes, ou une combinaison des deux. Un système RNAV peut être inclus dans le cadre d'un système de gestion de vol (FMS).

**Système RNP :** Système de navigation de surface qui prend en charge la surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances.

**VHF Omni-Range (VOR) :** Le radiophare omnidirectionnel VHF est un système de navigation permettant à un avion de connaître sa position par rapport à cette balise. Cet équipement est souvent co-implanté avec un mesureur de distance (DME).