



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### ACCÈS À DES DONNÉES ESSENTIELLES POUR LE TRAITEMENT AUTOMATIQUE DU NOUVEAU MODÈLE DE PLAN DE VOL

(Note présentée par Cuba, avec le soutien des États suivants : Aruba, Belize, Bolivie, Brésil, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail propose de créer une base de données en ligne, dont les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne ont besoin pour accéder aux paramètres techniques des derniers modèles d'aéronef, et donc faciliter et assurer le traitement automatique des données de plan de vol présentées dans le nouveau modèle, pour une interopérabilité renforcée.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à recommander que l'OACI se coordonne avec l'industrie aux fins du développement possible d'une base de données en ligne, d'un site web ou d'un système similaire qui fournisse les données visées aux paragraphes 2.5 et 2.6 de la présente note, pour chaque type d'aéronef ;
- b) à permettre aux États d'accéder gratuitement à cet outil, par l'intermédiaire de coordonnateurs dont les noms seront notifiés à l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Le développement de l'outil susmentionné aura certaines incidences financières. Une analyse coûts-avantages est nécessaire.
<i>Références :</i>	Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Doc 4444 de l'OACI, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien</i> Doc 8643 de l'OACI, <i>Indicatifs de types d'aéronef</i>

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par Cuba.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les exigences croissantes du trafic aérien entre les régions d'information de vol (FIR) s'accompagnent de la nécessité d'accroître les capacités, l'efficacité et la sécurité dans les organismes des services de la circulation aérienne. C'est pourquoi il importe d'avoir un site permettant de mettre à jour des bases de données sur les types et les indicatifs d'aéronef, de façon à harmoniser les systèmes et les procédures et à assurer une interopérabilité transfrontière.

## 2. ANALYSE

2.1 Tous les systèmes de contrôle de la circulation aérienne qui sont d'une quelconque manière automatiques ont connu, à un certain point, des difficultés pour traiter les plans de vol (FPL) ou pour réaliser une coordination manuelle ou automatique en raison de l'absence de mise à jour des bases de données sur les aéronefs et les indicatifs, les paramètres techniques d'aéronefs ou les modifications d'aéronefs et les modifications d'indicatifs qui en résultent.

2.2 Par exemple :

- a) dans un échantillon de 30 jours de données de plan de vol dans la FIR de La Havane, il y a eu 900 rejets (ERR\_FIELD\_INVALID\_MODEL) pour différentes nomenclatures de type d'aéronef, qui ont eu une incidence sur la production de messages de type REJ FPL (rejet de plan de vol) et de messages de type LRM (rejet logique) lors d'une coordination automatique ;
- b) l'analyse de ces données a mis en évidence les causes suivantes :
  - 1) une erreur opérationnelle due à l'inscription d'une nomenclature incorrecte de type d'aéronef ;
  - 2) dans certains cas, la saisie était correcte mais elle n'a pas été trouvée dans les bases de données sur les types et les indicatifs d'aéronef ;
  - 3) le modèle et le descripteur TYP (type) n'ont pas été saisis dans le champ 18 du FPL, et ZZZZ n'a pas été saisi dans le champ 9 du FPL.

2.3 À l'heure actuelle, les paramètres techniques utilisés par les systèmes vont des paramètres standards, soit les plus basiques, aux plus complexes :

- a) indicatif d'aéronef ;
- b) catégorie de sillage ;
- c) vitesse de croisière maximale ;
- d) vitesse de croisière minimale ;
- e) niveau de vol maximal ;
- f) vitesse ascensionnelle ;
- g) vitesse descensionnelle ;
- h) vitesse minimale d'approche.

2.4 Les systèmes les plus avancés de contrôle de la circulation aérienne utilisent ces paramètres en plus d'autres variables plus complexes qui permettent des calculs et des prévisions plus précis des conditions de vent et de température et des niveaux de vol, les variables les plus précises étant utilisées pour les prévisions.

2.5 Les publications électroniques du Doc 8643 de l'OACI, *Indicatifs de types d'aéronef*, fournissent les données suivantes :

- a) nom du fabricant ;
- b) modèle
- c) indicatif ;
- d) description ;
- e) type et nombre de moteurs ;
- f) catégorie de turbulence de sillage (WTC).

2.6 Les paramètres ci-après, qui peuvent être considérés comme des paramètres techniques standards, ne sont pas publiés :

- a) vitesse de croisière maximale et minimale ;
- b) niveau de vol maximal ;
- c) vitesses ascensionnelle et descensionnelle standards ;
- d) vitesse d'approche minimale.

### 3. CONCLUSION

3.1 Au vu de ce qui précède, pour que les organismes des services de la circulation aérienne fonctionnent de manière efficace et efficiente, il est capital qu'ils aient les outils adéquats pour pouvoir accéder à toutes les données susmentionnées afin d'éviter les erreurs, dans la mesure du possible, lors de la coordination automatique des messages de plan de vol.