

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 6 : Questions de navigation aérienne

POSITION DE L'IATA SUR LES AIDES NON VISUELLES D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE CAT II/III

(Note présentée par l'IATA)

SOMMAIRE

Les transporteurs aériens membres de l'IATA sont en faveur de la mise en œuvre d'un GNSS mondialement harmonisé, compatible et interopérable pour toutes les phases du vol. En ce qui concerne les solutions GNSS pour les approches CAT II/III, les transporteurs aériens s'inquiètent des retards sur le calendrier et de l'augmentation prévue des coûts totaux.

Les transporteurs aériens membres de l'IATA demandent confirmation de l'efficacité et de la rentabilité des solutions GNSS CAT II/III avant d'engager des fonds dans l'équipement GNSS CAT II/III et d'accepter la mise hors service des ILS.

Les transporteurs aériens membres de l'IATA estiment que l'examen des interférences à proximité des aéroports est requise de toute urgence afin de pouvoir prolonger le cycle de vie des opérations ILS CAT II/III.

La mise en œuvre des MLS devrait se faire uniquement lorsque les besoins des usagers de l'espace aérien l'imposent et seulement dans les cas particuliers où une installation CAT II/III ne peut pas être maintenue tandis que les avantages opérationnels et/ou économiques du MLS ont été démontrés. La mise en œuvre d'une installation MLS seule ne devrait pas justifier la réduction des services offerts aux aéronefs qui ne sont pas équipés de récepteurs MLS.

La décision de la Conférence figure au paragraphe 4.

¹ Les versions anglaise, arabe, espagnole et française sont fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Les participants de la réunion spéciale de la division Communications/Opérations de l'OACI tenue en 1995 ont élaboré une stratégie pour l'adoption et l'application d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage qui était fondée sur la disponibilité du GNSS CAT II/III en 2005. Bien qu'on s'attende maintenant à disposer des services GNSS CAT I en 2006, il est maintenant évident que le GNSS CAT II/III ne sera probablement pas disponible avant 2015.

2. STRATÉGIE À LONG TERME

2.1 L'IATA favorise la mise en œuvre d'un GNSS mondialement harmonisé, compatible et interopérable pour toutes les phases du vol, y compris les approches GNSS CAT II/III, dans la mesure où l'efficacité et la rentabilité de ces dernières ont été démontrées.

2.2 Les États et les organismes qui jouent un rôle déterminant, tels que la FAA ou Eurocontrol, et qui élaborent actuellement des solutions GNSS CAT II/III doivent partager leurs ressources de R&D en vue d'obtenir une indication précise de la viabilité de la solution GNSS CAT II/III et du calendrier possible d'une mise en œuvre acceptable pour tous les usagers.

2.3 Les États doivent collaborer avec les usagers de l'espace aérien quand sont envisagées les solutions GNSS CAT II/III afin de s'assurer qu'elles procurent effectivement des avantages évidents et prouvés en termes d'efficacité et de rentabilité par rapport aux installations ILS ou MLS conventionnelles existantes.

3. SOLUTION TEMPORAIRE

3.1 Les transporteurs aériens membres de l'IATA préfèrent une stratégie de risque minimum qui favorise le maintien des opérations CAT II/III de façon à éviter toute éventuelle réduction de capacité ou d'efficacité opérationnelle aux aéroports.

3.2 Le passage au système autre que l'ILS ne devrait commencer qu'après que la preuve de faisabilité a été établie, que l'efficacité et la rentabilité de l'autre système ont été confirmées et que les parties ont formellement adopté un plan arrêté de transition avec des engagements fermes. Pendant la période de transition, la mise hors service des installations ILS ne doit pas entraîner une dégradation des services associés aux aides non visuelles d'approche et d'atterrissage.

3.3 Des mesures d'urgence contre les interférences causées par les travaux de construction et autres sources de radiation à proximité des aéroports sont requises afin de pouvoir prolonger le cycle de vie des opérations ILS CAT II/III.

3.4 Les services MLS devraient être envisagés après consultation des usagers de l'espace aérien concerné et seulement aux aéroports particuliers où l'ILS CAT II/III ne peut pas être maintenu et où les avantages opérationnels et/ou économiques du MLS ont été démontrés. Si un MLS est installé, l'ILS devrait être maintenu pendant la période de transition s'étendant jusqu'à l'arrivée d'un système d'atterrissage GNSS (GLS), à condition que ce maintien soit techniquement possible et qu'il y ait une demande suffisante de la part des usagers.

4. DÉCISION DE LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) noter que l'objectif à long terme des transporteurs aériens membres de l'IATA est la mise en œuvre de procédures GNSS mondialement harmonisées, compatibles et interopérables pour toutes les phases du vol, y compris les opérations CAT II/III, à condition que l'efficacité et la rentabilité de ce système aient été démontrées;
- b) recommander aux États de collaborer avec les usagers de l'espace aérien en vue d'établir si une solution proposée entraîne effectivement des améliorations en terme d'efficacité et de rentabilité avant de considérer la mise hors service des installations CAT II/III;
- c) recommander aux États de veiller à ce qu'il n'y ait pas de dégradation de service associée aux aides non visuelles d'approche et d'atterrissage pendant la phase de transition;
- d) recommander aux États de prendre des mesures contre les interférences causées par les travaux de construction et autres sources de radiation à proximité des aéroports afin de pouvoir prolonger le cycle de vie des opérations ILS CAT II/III;
- e) recommander aux États de ne considérer la mise en œuvre du MLS que dans certains particuliers où une installation CAT II/III ne peut pas être maintenue ou lorsque les avantages opérationnels et/ou économiques du MLS ont été démontrés. La mise en œuvre d'une installation MLS seule ne devrait pas justifier la réduction des services offerts aux aéronefs qui ne sont pas équipés de récepteurs MLS.

— FIN —