

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 3 : Objectifs de performance de la gestion du trafic aérien (ATM) en matière de sécurité, d'efficacité et de régularité, et rôle du concept de performances requises de l'ensemble du système (RTSP) à ce sujet

LE RÔLE DES RASP ET DES RTSP DANS LE PROCESSUS DE CONCEPTION DU SYSTÈME ATM MONDIAL

(Note présentée par la Fédération de Russie)

SOMMAIRE

On a évoqué la question d'éléments indicatifs relatifs à l'utilisation pratique du concept opérationnel d'ATM mondiale, prenant en compte les exigences en matière de performances requises du système ATM (RASP) et de performances requises de l'ensemble du système (RTSP) dans le processus de sélection d'une stratégie de développement et la conception du futur système.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La définition des exigences en matière de performances requises du système ATM (RASP) et de performances requises de l'ensemble du système (RTSP) et leur utilisation ultérieure sont abordées dans le concept opérationnel d'ATM mondiale, mais pas d'une manière suffisamment spécifique; une définition plus précise est nécessaire.

2. ANALYSE

2.1 Une caractéristique particulière des RASP est qu'il ne s'agit pas seulement d'une liste d'exigences formulées par les États et les utilisateurs de l'espace aérien en ce qui concerne le futur système ATM mondial. Les SARP représentent un système d'indicateurs reliés entre eux, dans lequel la modification d'un seul paramètre peut conduire à des modifications considérables des autres paramètres. La Figure 1 représente les relations entre les exigences de base qui constituent le fondement des RASP. Elle montre que les niveaux de sécurité et de capacité sont directement définis par les indicateurs économiques du système et que les ressources financières peuvent devenir un facteur limitant dans la réalisation de la qualité souhaitée de son fonctionnement.

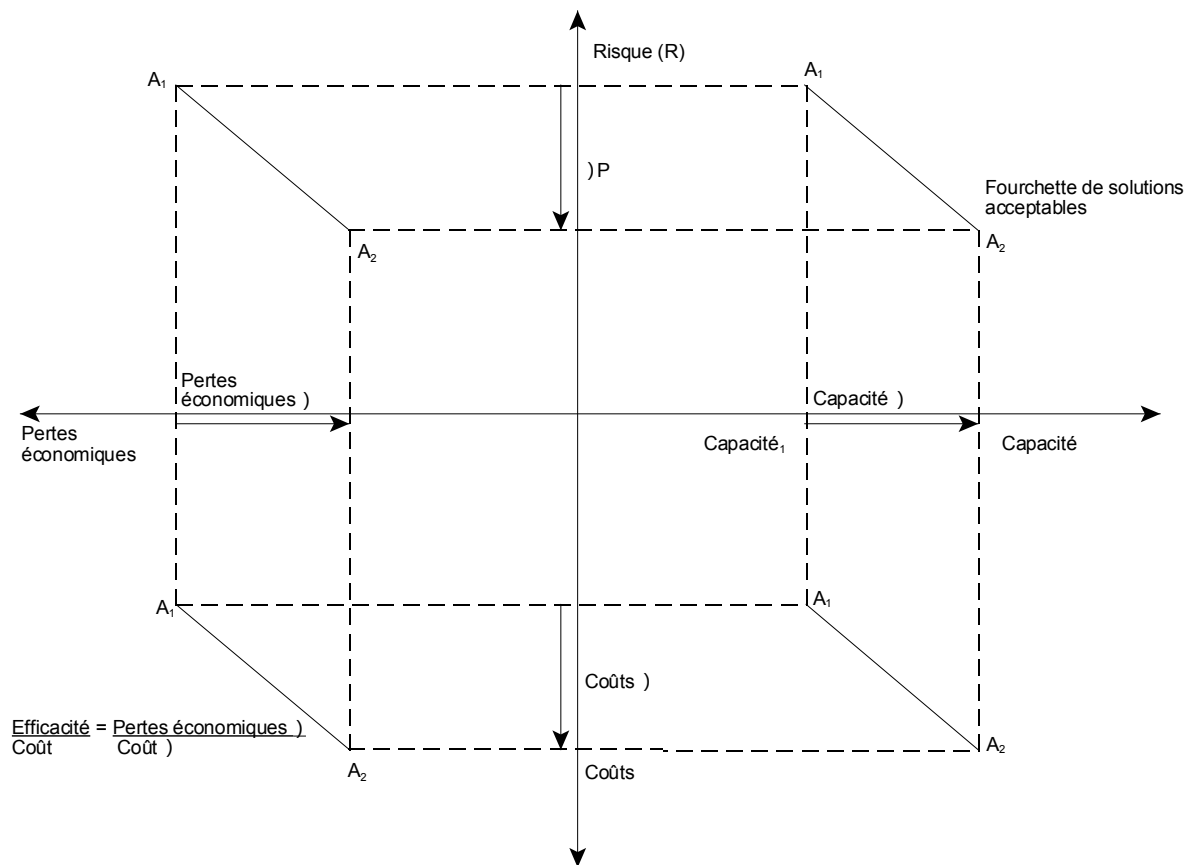


Figure 1. Relations entre les indicateurs de base du système ATM mondial (RASP)

2.2 Subjectivement, les exigences en matière de RASP peuvent être très élevées et souvent techniquement et financièrement irréalisables. Elles nécessitent donc une validation préliminaire. L'objet de cette validation est d'établir quelles exigences pour le système seraient réalisables de façon réaliste lorsqu'il y a pénurie de ressources et assureraient les meilleurs indicateurs selon le critère d'efficacité économique.

2.3 Le problème est résolu du point de vue méthodologique sur la base de l'emploi des exigences RTSP par l'analyse d'un certain nombre d'options privilégiées pour le développement du système ATM mondial, suivie de la sélection de l'une d'elles qui a la plus haute efficacité au cours d'une période de planification donnée. Les exigences RASP obtenues devraient se situer dans la fourchette de valeurs acceptables, en premier lieu en ce qui concerne la sécurité du trafic aérien.

2.4 Il ne faut pas exclure la possibilité que la fourchette acceptable d'exigences RASP ne corresponde pas aux ressources techniques et financières disponibles, comme il a été mentionné ci-avant. Dans ce cas, ayant pris la sécurité du trafic aérien comme priorité, on devra apporter une correction aux autres exigences RASP. Ceci influencera d'une manière générale les indicateurs économiques du système.

2.5 La principale difficulté dans le processus de validation des exigences RASP qui a été présenté est le fait qu'elles sont établies pour le système ATM mondial dans son ensemble, tandis que les exigences RTSP dépendent de l'étape de vol, de l'infrastructure de la zone locale du système, de la densité du trafic aérien et d'autres facteurs. En ce sens, il n'y a pas d'exigences communes pour le système ATM mondial dans son ensemble et les relations entre RASP et RTSP seront mises en œuvre selon le schéma que présente la Figure 2.

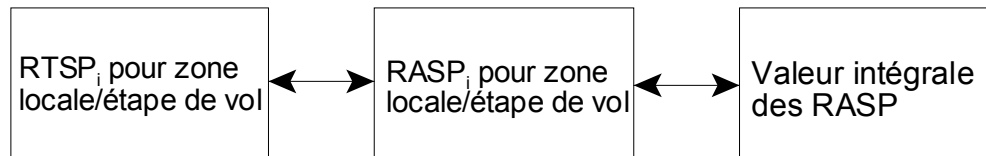


Figure 2. Relations entre RASP et RTSP pour une des options du système ATM mondial

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à recommander que les considérations exposées à la section 2 de la présente note soient employées comme éléments indicatifs relatifs au concept opérationnel d'ATM mondiale.