

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 3 del orden del día: Objetivos de performance de la gestión del tránsito aéreo (ATM) para la seguridad operacional, la eficiencia y la regularidad y el correspondiente concepto de performance del sistema total requerida (RTSP)

LA FUNCIÓN DE LA RASP Y DE LA RTSP EN EL PROCESO DE DISEÑO DEL SISTEMA ATM MUNDIAL

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

Se ha planteado la necesidad de elaborar textos de orientación sobre el uso práctico del concepto operacional del sistema ATM mundial, teniendo en cuenta los requisitos de performance requerida del sistema ATM (RASP) y la performance del sistema total requerida (RTSP) en el proceso de selección de una estrategia de desarrollo y en el diseño del futuro sistema.

Las medidas recomendadas a la Conferencia figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La definición y la utilización subsiguiente de la performance requerida del sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) (RASP) y los requisitos de performance del sistema total requerida (RTSP) están planteados en el concepto operacional global ATM, pero no en forma suficientemente específica por lo que requiere una definición más precisa.

2. ANÁLISIS

2.1 Una característica particular de la RASP es que no consiste únicamente de una lista de requisitos formulados por el Estado y los usuarios del espacio aéreo para el futuro sistema ATM mundial. La RASP es un sistema de indicadores interrelacionados en el que el cambio de un parámetro puede producir cambios considerables en otros. En la Figura 1 se muestra la interrelación de los requisitos básicos que constituyen la base de la RASP. La figura demuestra que el nivel de seguridad operacional y de capacidad está directamente determinados por los indicadores económicos del sistema y que los recursos financieros pueden limitar el logro de la calidad deseada de su funcionamiento.

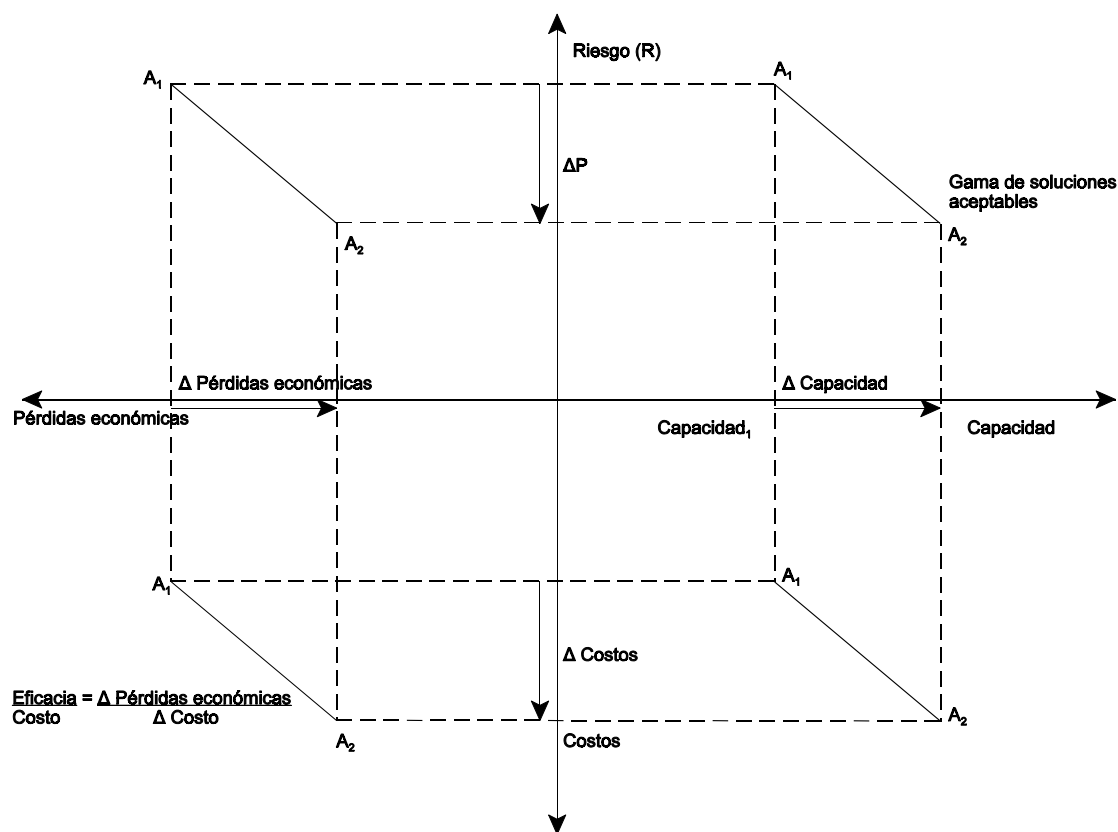


Figura 1. Interrelación de los indicadores básicos del sistema ATM mundial (RASP)

2.2 Subjetivamente, los requisitos RASP pueden ser muy elevados y a menudo no son viables desde los puntos de vista técnico y financiero. En consecuencia, los requisitos RASP necesitan una validación preliminar. La finalidad de esta validación es establecer los requisitos del sistema que serían realísticamente factibles cuando exista una escasez de recursos y asegurarían los mejores indicadores de conformidad con el criterio costo/eficacia.

2.3 El problema se resuelve metodológicamente basándose en la utilización de los requisitos RTSP en el análisis de un número de opciones preferibles para el desarrollo del sistema ATM mundial, con la selección subsiguiente de una de las opciones que sea la más eficaz en un determinado período de planificación. Los requisitos RASP obtenidos deberían estar dentro de límites de valores aceptables y, en primer lugar, con respecto a la seguridad del tránsito aéreo.

2.4 No debe excluirse la posibilidad de que la gama aceptable de requisitos RASP no corresponda a los recursos técnicos y financieros disponibles, como se había mencionado anteriormente. En este caso, considerando la seguridad del tránsito aéreo como una prioridad, debe hacerse una corrección a los requisitos RASP restantes. Esto por lo general influirá en los indicadores económicos del sistema.

2.5 La principal dificultad que se presentó en el proceso de validación de los requisitos RASP fue el hecho de que estos requisitos se han establecido para el sistema ATM mundial en su totalidad,

mientras que los requisitos RTSP dependen de la etapa de vuelo, la infraestructura del área local del sistema, la densidad del tránsito aéreo y otros factores. En este sentido, no hay requisitos comunes para el sistema ATM mundial en su totalidad y la interrelación de RASP y RTSP se llevará a la práctica según el diagrama que se presenta en la Figura 2.

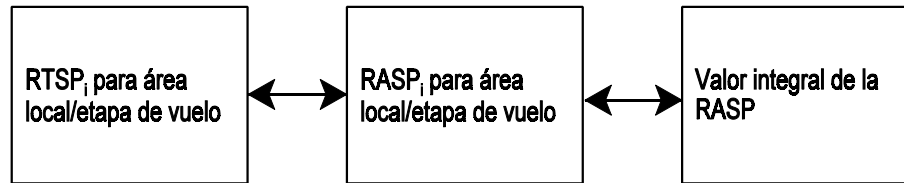


Figura 2. Relación entre la RASP y la RTSP para una de las opciones del sistema ATM mundial

3. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a que recomiende la utilización de la postura indicada en la sección 2 de esta nota de estudio como texto de orientación relativo al concepto operacional global ATM.

— FIN —