



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE (WACAF)
Séminaire Régional de l'OACI sur la Coordination ATS/MET/Pilotes
(Yaoundé, Cameroun, 23 – 25 August 2010)



Point 1 de l'Ordre du Jour : Généralités

**OBJECTIFS ATS ET BESOINS EN MATIERE DE RENSEIGNEMENTS
METEOROLOGIQUES DESTINES AUX USAGERS AERONAUTIQUES**

(Présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Cette note introduit le séminaire sur la coordination ATS/MET/Pilotes/2010 et donne des généralités sur les principaux thèmes inscrits à l'ordre du jour en mettant l'accent sur le besoin de coordination entre l'autorité de gestion du trafic aérien et l'autorité météorologique pour la fourniture de l'assistance météorologique en vue de la sécurité, de la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Référence :

- Annexe 3 - Assistance météorologique à la navigation aérienne
- Annexe 11 - Services de la circulation aérienne
- Annexe 12 - Recherches et sauvetage
- Annexe 15 - Services d'information aéronautique
- Doc. 9377 -AN/915 -Manuel de coordination entre les services de la circulation aérienne et les services d'information aéronautique et les services météorologiques aéronautiques
- Doc. 4444 PANS-ATM - Règles de l'Air et services de la circulation aérienne
- Doc. 9766 - Manuel de la veille des volcans le long des voies aériennes

1. Introduction

1.1 La Conclusion 14/42 de la 14^{ème} Réunion du Groupe régional AFI de Planification et de mise en œuvre (APIRG/14, Yaoundé 2003), exhorte l'OACI à organiser dans la Région AFI, de concert avec l'OMM, des séminaires sur la coordination ATS/MET/Pilote. Par ailleurs, la Conclusion 17/64 de la Réunion APIRG/17 (Ouagadougou, 2-6 août 2010), encourage les Etats de la région à organiser régulièrement ce type de séminaire pour contribuer à améliorer la disponibilité des données OPMET non-régulière.

1.2 Il est également rappelé que la 7^{ème} Réunion régionale de navigation aérienne AFI, Abuja 1997 ainsi que la Réunion régionale restreinte de Navigation aérienne (COM/MET/RAC) Lomé, 1988 avaient aussi recommandé l'organisation par l'OACI des séminaires de coordination ATS/MET/Pilote. En réponse à ces décisions, le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) avait organisé des séminaires de coordination ATS/MET/Pilote à Dakar en novembre 1991, à l'EAMAC Niamey en mars 1998, à Douala en Septembre 2001 et à Niamey en avril 2006. Ces différents séminaires avaient mis l'accent sur la disponibilité et les procédures d'établissement des comptes rendus réguliers (AIREP) et spéciaux d'aéronef.

1.3 La coordination entre les services de la circulation aérienne et les services météorologiques aéronautiques est traitée dans plusieurs documents de l'OACI, notamment dans les Annexes 3, 11, 12 et 15 ainsi que dans les Doc. 4444-PANS-RAC, 9377 *Manuel de coordination entre services de la circulation aérienne, les services d'information aéronautique et services météorologiques aéronautiques* et 9766 *Manuel de la veille des volcans le long des voies aériennes*.

1.4 Le présent Séminaire est devenu nécessaire en raison des changements notables intervenus dans l'Annexe 3 (Amendement 75 – suppression des AIREP régulier vocaux, Doc 9377 – 4^{ème} édition 2008, Doc 9766 – modification Appendice 1, etc..).

2. Discussion

2.1 Les objectifs des services de la circulation aérienne sont les suivants :

- a) prévenir les collisions entre les aéronefs en vol ou sur l'aire de manœuvre d'un aéroport ;
- b) prévenir les collisions entre les aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre et les obstacles existant sur cette aire ;
- c) accélérer et maintenir l'écoulement ordonné de la circulation aérienne ;
- d) fournir des avis et des renseignements qui aident à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- e) prévenir les organismes compétents qu'une opération de recherches et sauvetage doit être lancée et les assister selon les besoins..

2.2 Naturellement, pour réaliser ces objectifs de façon efficace, les organismes des services de la circulation aérienne (ATS) ont grand besoin de renseignements et de services météorologiques. Cela est admis dans les spécifications relatives à l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, qui indiquent comment les exploitants, les membres des équipages de conduite, les organismes ATS, les centres de recherches et sauvetage, les administrations aéroportuaires et d'autres parties que la navigation aérienne internationale intéresse doivent recevoir les renseignements météorologiques nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

2.3 Les renseignements météorologiques nécessaires aux organes des services de la circulation aérienne se répartissent en deux catégories :

- a) renseignements météorologiques nécessaires à l'accomplissement des fonctions de gestion du trafic aérien (par exemple les données sur le vent de surface servant au choix de la piste à utiliser, les données radar météorologiques destinées à guider les aéronefs, les prévisions en altitudes pour prise de décision tactique ;
- b) renseignements météorologiques nécessaires à l'information des aéronefs en vol (en route, à l'atterrissage ou au décollage).

2.4 Au fil des ans, les données météorologiques dont les organismes ATS ont besoin pour remplir les deux fonctions en question sont devenues de plus en plus nombreuses et complexes. En raison du recours aux communications vocales (HF et VHF) et de la mise en œuvre des communications par liaison de données, les organismes ATS sont devenus d'importants intermédiaires dans la transmission des données météorologiques aux aéronefs. Même lorsque les renseignements sont émis à l'intention de tous les aéronefs, les organismes ATS sont en général chargés d'effectuer certaines de ces émissions (par exemple émissions régulières de renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol [VOLMET] et émissions du service automatique d'information de région terminale [ATIS]) et aussi de recevoir les renseignements météorologiques communiqués par les aéronefs, normalement sous forme de comptes rendus en vol (AIREP). Ces derniers sont très importants, car ils constituent dans une grande mesure le seul moyen de prévoir et de confirmer la survenance de certains phénomènes météorologiques tels que la turbulence, le givrage et le cisaillement du vent à basse altitude.

2.5 Du fait de la réduction des minimums d'utilisation d'aérodrome et de la possibilité d'une exploitation tous temps, on a davantage besoin de renseignements précis et disponibles en temps voulu sur les conditions météorologiques aux aérodromes qui s'obtiennent au moyen d'instruments météorologiques et de systèmes d'observation automatiques. Les échos météorologiques étant éliminés sur beaucoup de radars ATS, il est nécessaire de fournir aux contrôleurs des renseignements provenant des radars météorologiques et des réseaux de radars météorologiques. Beaucoup de ces renseignements sont intégrés à des données météorologiques traitées obtenues par satellite. En vue d'une gestion efficace des courants de trafic et d'un bon choix des routes par les services ATS centralisés, il devient de plus en plus nécessaire d'introduire dans les ordinateurs du contrôle de la circulation aérienne des prévisions numérisées du vent en altitude et de la température en altitude aux points de grille qui sont fournies par le système mondial de prévisions de zone (WAFS).

2.6 Pour que les échanges de renseignements météorologiques puissent s'effectuer rapidement et efficacement, il faut naturellement que la coordination entre les services de la circulation aérienne, les services météorologiques et les administrations dont ils dépendent soit efficace. Les spécifications explicites ou implicites relatives à cette coordination figurent dans de nombreuses parties de l'Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*, de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, de l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage* et des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444).

2.7 Pour donner des renseignements généraux suffisants en vue de l'examen de la coordination entre les services de la circulation aérienne et les services météorologiques, il faut indiquer notamment :

- a) l'organisation des services de gestion du trafic aérien et des services météorologiques ;
- b) les renseignements météorologiques que les centres et les stations météorologiques doivent fournir aux organes des services de la circulation aérienne et des services de recherches et de sauvetage ;
- c) les renseignements météorologiques recueillis par les organes des services de la circulation aérienne à d'autres sources

2.8 Il est envisagé que le système ATS actuel sera profondément amélioré par la mise en œuvre des technologies de communications, de navigation et de surveillance (CNS) pour faire face à la croissance prévue des opérations aériennes dans toutes les régions. La planification continue du nouveau système de gestion du trafic aérien (ATM) et sa mise en œuvre contribueront aussi à l'absorption de cette augmentation. C'est pourquoi l'ordre du jour de ce séminaire contient un chapitre qui décrit les sources, les plans et les futurs besoins de l'assistance météorologique au nouveau système ATM

3. Conclusion

3.1 Cette note introductive a donné des généralités sur les principaux thèmes soumis à l'ordre du jour tout en mettant l'accent sur les objectifs des services de la circulation aérienne, les deux catégories de renseignements MET fournis aux services ATS ainsi que l'évolution des besoins ATS en matière de météorologie.

3.2 Les participants sont invités à prendre note des objectifs des services de la circulation aérienne et de l'évolution des besoins ATS en matière de météorologie.