

la technologie actuelle et la couverture insuffisante du système ne permettent pas de mettre pleinement à profit l'automatisation qui existe à la fois au sol et à bord des aéronefs.

Ces études démontrent également que le manque de saisie et de traitement de l'information en temps réel nécessite l'utilisation de méthodes de gestion du trafic aérien basées sur des procédures et que ces méthodes sont intrinsèquement insuffisantes.

## ÉVOLUTION DE L'AVIONIQUE

Depuis des décennies, l'OACI consacre une grande partie de ses activités à normaliser les systèmes radio pour que les avions de tous pays puissent voler n'importe où dans le monde. Le but visé est de leur permettre d'utiliser la même avionique (équipement électronique de bord), indépendamment de la courbe du globe terrestre, de la limite de propagation des ondes radio et d'autres obstacles géographiques.

Depuis les années 40, l'avionique se présente sous forme d'aides radio, de radars, d'aides de navigation comme le LORAN (dérivé de l'anglais "long range navigation" ou navigation longue portée) qui est en fait une famille de systèmes de radio-navigation, établissant la position de l'aéronef par la mesure du décalage de temps entre les impulsions synchronisées provenant d'au moins deux émetteurs fixes.

Depuis les années 60, les équipements et méthodes perfectionnés de guidage inertiel sont venus compléter l'avionique. La combinaison de tous ces moyens permet aux équipages d'aéronefs de connaître facilement leur position et de le guider jusqu'à leur destination.

Bien que le système mondial actuel permette d'assurer un niveau de sécurité plus que suffisant, il le fait aux dépens de la plus grande efficacité des profils de vol et de l'utilisation optimale de la capacité. Car il faut en général planifier les vols pour qu'ils passent par des points de cheminement intermédiaires, au lieu de suivre les routes les plus directes et il n'est guère possible de modifier les profils de vol autorisés.

De plus, cette situation a des conséquences négatives sur les coûts d'exploitation: augmentation de la durée des vols, plus grande consommation de carburant, encombrement et retards dans certaines régions puisque tous les avions utilisent la même route, et plus grande usure du matériel.

L'OACI estime que la mise en oeuvre et l'exploitation d'un système de satellites ne coûteront pas plus cher que le système actuel et, qu'à l'échelle mondiale, les avantages à en tirer s'élevaient à quelque cinq milliards de dollars par an. L'OACI insiste également sur le fait que l'on pourrait faire profiter le voyageur des économies de carburant, de temps et de matériel.

## CRÉATION DU COMITÉ "FANS"

En 1983, l'OACI a institué un Comité spécial des futurs systèmes de navigation aérienne, connu sous le sigle FANS, chargé d'étudier les questions techniques, opérationnelles, institutionnelles et économiques, de mettre en évidence et d'évaluer de nouveaux concepts et

**Thomas  
Cook**

**As a world leader in the travel industry  
we salute ICAO  
on the historic occasion of  
its 50th Anniversary  
and we congratulate the Organization  
for its achievement in helping  
to safely unite the skies.**

**Leisure Travel • Travel Management  
Foreign Exchange • Travelers Cheques**

*En tant que chef de file  
dans l'industrie du voyage  
nous félicitons l'OACI  
qui célèbre fièrement 50 années  
à unir le ciel dans l'harmonie*

**Voyages-vacances • Voyages d'affaires  
Changes étrangers • Chèques de voyageurs**

**Thomas Cook Group (Canada) Ltd  
Travel Management**

**1000 Ouest Sherbrooke West Tel.: (514) 285-8102  
Suite 1608 Telex: 05-24513  
Montréal, Québec H3A 2R2 Fax: (514) 285-6758**