

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Глобальная система организации воздушного движения (ОрВД)****ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ГАРМОНИЗАЦИИ МЕА НА РЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТАХ RNAV С ЦЕЛЬЮ РАСШИРИТЬ ИХ ОГРАНИЧЕНИЕ ПО ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ ЗА ВЕРХНИЕ ПРЕДЕЛЫ ВЫСОТЫ, ОПРЕДЕЛЕННОЙ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО RVSM**

(Представлено Боливарианской Республикой Венесуэла)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе предлагается гармонизация минимальной абсолютной высоты полета по маршруту (МЕА) на региональных маршрутах RNAV в регионах CAR и SAM с целью добиться успешной реализации PBN с целью предоставить пользователям воздушного пространства возможность выполнения полетов в этих регионах как при наличии сертификата PBN, так и RVSM/PBN. Также предлагаются альтернативные меры на случай чрезвычайных обстоятельств для воздушных судов, выполняющих полеты по маршрутам RNAV в воздушном пространстве, исключительно предназначенном для полетов по RVSM в тех случаях, когда потеряна возможность полетов по RVSM.

Действия: Ассамблее предлагается:

- побудить Совет рассмотреть предложение в качестве рекомендованного метода для применения в тех государствах и регионах, где воздушное пространство RVSM находится исключительно в структуре маршрутов RNAV. Это поможет обеспечить полеты воздушных судов, которые обладают характеристиками PBN, требующимися для полета по этим маршрутам, но у которых нет сертификата для полетов по RVSM;
- поручить Совету рассмотреть настоящее предложение с точки зрения возможной меры на случай чрезвычайных обстоятельств для воздушных судов, выполняющих полеты по маршрутам RNAV исключительно в воздушном пространстве RVSM, когда эти маршруты не имеют параллельных маршрутов RNAV ниже эшелона полета ЭП 290 и выше ЭП 410;
- указать аналогичные ситуации в других регионах, которые могли бы поддержать настоящее предложение.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D "Эффективность. Повышать эффективность авиационной деятельности"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимы
<i>Справочный материал</i>	Региональный аэронавигационный план, Дос 8733 Доклад совещания AP/ATM10, связанного с региональным проектом RLA 98/003 Доклад совещаний SAN/IG 1 и 5, связанных с региональным проектом RLA 06/901

* Оригинал настоящего рабочего документа был представлен на испанском языке.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Растущая потребность в использовании воздушного пространства в результате роста авиационной отрасли побудила ИКАО и его государства-члены принять меры по увеличению числа воздушных судов в том же воздушном пространстве без ущерба для эксплуатационных мер безопасности полетов в процессе производства полетов.

1.2 Внедрение маршрутов RVSM и RNAV относится к мерам, принятым регионами CAR и SAM в результате проведенной в этих регионах работы, которая была облегчена за счет выполнения региональных проектов технического сотрудничества, таких как RLA/98/003. В результате этих проектов было введено 77 маршрутов RNAV, 58 маршрутов было усовершенствовано и семь неиспользуемых или малоиспользуемых маршрутов - ликвидированы, что в свою очередь позволило ежегодно сокращать эмиссию углерода на 134 360 т и экономить более 80 млн долл. США в год. Кроме того, в настоящее время в южноамериканском регионе с помощью группы SAM/IG продолжается выполнение программы RLA/06/901, и ее работа направлена на выполнение действий, предпринятых в рамках программы RLA/98/003, включая введение PBN, реализацию ATFM, усовершенствование систем CNS и взаимосвязанность автоматизированных систем.

2. АНАЛИЗ

2.1 В рамках регионального проекта CAR/SAM RLA/98/003 вслед за внедрением маршрутов RNAV и RVSM, совещание AP/ATM10 проанализировало влияние этих мероприятий на пользователей воздушного пространства и отметило, что ограничения маршрутов RNAV между эшелонами 209 и 410 вместе с внедрением RVSM оказывает влияние на полеты воздушных судов, исключая из указанного воздушного пространства воздушные суда, сертифицированные для полетов по маршрутам RNAV, но не для полетов по RVSM.

2.2 В связи с этим совещание пришло к следующим выводам:

Вывод AP/ATM/10/7

Нижние и верхние пределы маршрутов RNAV

"Просьба к государствам, территориям и международным организациям региона CAR/SAM, которые еще не сделали этого, рассмотреть предложение об установлении и публикации к 27 сентября 2005 года нижнего предела маршрутов RNAV, с тем чтобы он соответствовал установленному для РПИ нижнему пределу верхнего воздушного пространства и выходил за верхние пределы эшелона ЭП 410."

2.3 В 1991 году регион SAM в соответствии со своими природными условиями, такими как протяженность горного хребта Анд, согласился уточнить нижний предел верхнего воздушного пространства для эшелона ЭП 245. В связи с этим Венесуэла приняла меры, в соответствии с которыми используемый минимальный уровень полета верхнего воздушного пространства был установлен на эшелоне полета ЭП 250.

2.4 Исследование, связанное с изучением структуры воздушного пространства в регионе CAR показало, что некоторые государства Карибского бассейна и Центральной Америки,

например, Куба, Доминиканская республика и государства CANAMER установили нижний предел верхнего воздушного пространства на эшелоне полета ЭП 195.

2.5 Приняв меры, предлагаемые в выводе AP/ATM/10/7, Венесуэла приступила к опубликованию к согласованной дате в своих аэронавигационных картах и публикациях AP изменения маршрутов RNAV с установлением MEA на эшелоне полета ЭП 250. Даже если проект RLA/98/003 (совещания AP/ATM) и являлся проектом CAR/SAM, тем не менее государства Карибского бассейна не приняли эту меру.

2.6 Принятие обеими регионами вышеупомянутого вывода в форме текста, несомненно, вызвало расхождение, поскольку проходящие на высоте MEA маршруты RNAV, были определены в регионе SAM на уровне ЭП 250, а тот же самый маршрут в регионе CAR был определен для высоты MEA на эшелоне ЭП 200. Однако регион CAR не принял эту меру, и поэтому существует несоответствие: та же самая MEA в регионе SAM находится на эшелоне ЭП 250, а в регионе CAR - на эшелоне ЭП 290.

2.7 Своевременное внедрение RVSM позволило государствам-членам принять ее в двух формах: полет по маршруту **не только с применением RVSM** и полет по маршруту **только с применением RVSM**. В первом случае поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) позволяют не сертифицированным для RVSM воздушным судам осуществлять производство полетов с соответствующим выдерживанием расстояния эшелонирования в 2000 фут от другого воздушного судна, которое может выполнять полеты в том же самом воздушном пространстве. Во втором случае ПАНО не разрешают не сертифицированным воздушным судам выполнять полеты, обязывая эксплуатантов и пользователей авиации общего назначения выбирать эшелоны, отличающиеся от эшелонов полета, находящихся между ЭП 290 и ЭП 410. В обоих случаях разрыв эшелонирования в 2000 фут применяется для государственных воздушных судов в воздушном пространстве RVSM при доставке нового воздушного судна или полета с целью оказания гуманитарной помощи.

2.8 Государства, которые соседствуют с обеими регионами, такие как Колумбия и Венесуэла (которые обе приняли RVSM в различных вариантах) сталкиваются с трудной ситуацией, когда дело доходит до передачи воздушного судна сопредельному РПИ в этом регионе, ввиду того, что действующие процедуры координации не учитывают вылетающие по маршруту RNAV из региона SAM в регион CAR воздушные суда, которые сертифицированы для процедур RNAV, но не имеют сертификата для полета по RVSM, т. е. между ЭП 250 и ЭП 280 или выше ЭП 410.

2.9 Важно помнить о том, что в этих двух регионах парк действующих воздушных судов предназначен для полетов не только между обеими регионами, но кроме того выполняет рейсы на территорию Северной Америки и в обратном направлении, а также в Европу и другие страны, что требует гармонизации значений MEA с целью предоставить возможность пользователям воздушного пространства выполнять полеты по маршрутам RNAV с требующейся сертификацией PBN и без действующих сертификатов RVSM.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Принятие предлагаемых ограничений по вертикали выше ЭП 410 и ниже ЭП 290 для региональных маршрутов с использованием RNAV позволит пользователям этих маршрутов выполнять полеты при условии наличия у них сертификата для полетов с применением PBN, что

соответствует эксплуатационным техническим требованиям даже в том случае, если у них нет сертификата RVSM, а полет должен выполняться по маршруту только с применением RVSM.

3.2 Установление MEA между эшелонами полета ЭП 250 и ЭП 280 или выше ЭП 410 на региональных маршрутах RNAV будет представлять собой преимущество в эксплуатационном плане для тех воздушных судов, которые в случае потери возможности выполнять полеты с использованием RVSM по этим маршрутам в воздушном пространстве, в котором применяются только требования RVSM, смогли бы использовать вышеупомянутые эшелоны полетов в чрезвычайных обстоятельствах и избегать предъявления к ним требования изменять свой маршрут полета, увеличивать время нахождения в пути и нести дополнительные расходы за использованное топливо.

— КОНЕЦ —