



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

Пункт 1 повестки дня. Стратегические вопросы, касающиеся проблем интеграции, взаимодействия и гармонизации систем в поддержку концепции "единого неба" для международной гражданской авиации

1.1 Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) – рамки деятельности для глобального планирования:

f) "дорожная карта" в области управления аэронавигационной информацией (УАИ)

СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе содержатся материалы о работах, проводимых в Российской Федерации по созданию системы управления сбором, передачей, обработкой, хранением и распространением аэронавигационной информации.

Действия: Конференции предлагается принять во внимание материалы и выводы, содержащиеся в данном рабочем документе.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С ростом интенсивности воздушного движения в воздушном пространстве России в целях сохранения достигнутых уровней безопасности, регулярности и экономичности полетов и дальнейшего улучшения этих показателей, потребителям аэронавигационной информации, таким как авиакомпании, экипажи воздушных судов, диспетчерские службы или органы планирования полетов, требуется все более качественная и своевременная аэронавигационная информация (АНИ) в сравнении с той, которой поставщики могут обеспечить сегодня.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Вследствие структурных изменений и разделения хозяйственной деятельности российских летных авиапредприятий, аэропортов и их служб, функции органов аэронавигационной информации на всех уровнях претерпели коренные изменения, что привело к стихийному появлению ряда разрозненных предприятий по обработке и представлению аэронавигационной информации.

2.1.1 Часть этих предприятий, создаваемых на различной организационной и правовой основе, зачастую не располагает необходимой материально-технической базой, не укомплектована в полной мере квалифицированными специалистами и лишь частично решает задачи обеспечения аэронавигационной информацией пользователей воздушного пространства.

2.2 В целях упорядочения деятельности в сфере обслуживания аэронавигационной информацией в Российской Федерации предпринимается ряд действий организационного и производственного характера с обеспечением финансирования, направленных в конечном счете на переход к системе управления передачей, обработкой, хранением и распространением аэронавигационной информации.

2.3 Предпринимаемые действия осуществляются с учетом существующего состояния российской службы аэронавигационной информации, действующих Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, правил и процедур ЕВРОКОНТРОЛЯ, RTCA, EUROCAE в области аэронавигационной информации, общей стратегией ИКАО в сфере развития аэронавигации, внедрения систем CNS/ATM, применения безбумажных технологий.

2.4 Российской промышленностью выполнена разработка комплексов автоматизированной системы аэронавигационной информации с использованием модели обмена аэронавигационной информацией AIXM версии 5.1, функционирующей на аэродромном, региональном и федеральном уровнях. Одновременно с этой разработкой проводились работы по созданию подсистем AIP, x-NOTAM и eTOD.

2.5 Создание подсистемы eAIP осуществлялось по спецификации "Eurocontrol Specification for the Electronic Aeronautical Information Publication (eAIP)" в редакции 2.0 от 14 февраля 2011 года, подсистемы xNOTAM – по спецификации ЕВРОКОНТРОЛЯ и ФАУ США "AIXM version 5.1. Digital NOTAM Event Specification - *Increment 1*-" в редакции 1.0 от 08 июня 2011 года и подсистемы eTOD - с использованием проекта руководства ЕВРОКОНТРОЛЯ "Terrain and Obstacle Data Manual" в редакции 1.0 от 07 июня 2010 года.

2.6 Таким образом, все эти работы проводились с использованием документации, не имеющей нормативного статуса. В текущем году начата работа по дальнейшему комплексов аэронавигационной информации с использованием технологии сервис-ориентированной архитектуры (COA) для повышения качества, достоверности и актуальности аэронавигационных данных в авиационной аппаратуре потребителей и повышения оперативности в ее получении.

2.6.1 По завершении этой работы пользователи воздушного пространства получают ряд преимуществ, таких как:

- a) онлайн-доступ к актуальной аэронавигационной информации путем использования средств COA и веб-технологий;
- b) автоматизированный контроль непротиворечивости и целостности поступающих данных;
- c) электронный сборник аэронавигационной информации и цифровой NOTAM с отображением аэронавигационной информации на карте;
- d) использование механизмов обеспечения целостности и прослеживаемости авторства при управлении данными.

2.7 Работы по последовательному введению в российской гражданской авиации цифровой обработки аэронавигационных данных согласуются с использованием механизмов применения модулей В0-30, В1-30 и В1-31 ASBU и подлежат учету при разработке комплексов аэронавигационной информации.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Российская Федерация поддерживает реализацию в краткосрочной и среднесрочной перспективе модулей В0-30, В1-30 и В1-31 ASBU.

3.2 Работы, выполняемые в Российской Федерации в области аэронавигационной информации, способствуют постепенному введению цифровой обработки аэронавигационных данных и переходу от САИ к УАИ, что согласуется с работами, предусмотренными модулем В0-30, с последующим переходом к внедрению модулей В1-30 и В1-31.

3.3 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 1/х. Создание системы аэронавигационной информации

Конференции предлагается поручить ИКАО ускорить процесс придания нормативного статуса следующим документам: "Eurocontrol Specification for the Electronic Aeronautical Information Publication (eAIP)" в редакции 2.0 от 14 февраля 2011 года, спецификации ЕВРОКОНТРОЛЯ и ФАУ США "AIXM version 5.1. Digital NOTAM Event Specification - *Increment 1*-" в редакции 1.0 от 08 июня 2011 года и проекта руководства ЕВРОКОНТРОЛЯ "Terrain and Obstacle Data Manual" в редакции 1.0 от 07 июня 2010 года.

— КОНЕЦ —