



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности глобальной аэронавигационной системы

3.5. Прочие вопросы ОрВД

БУДУЩЕЕ УКАЗАТЕЛЕЙ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ

(Представлено Германией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе определены некоторые ограничения существующей системы указателей местоположения ИКАО, обусловленные увеличением объемов воздушного движения, в частности на небольших аэродромах и вертодромах, а также требованиями в отношении кодирования схем полетов. Различные государства находят различные решения этих проблем, и в данном документе содержится призыв к ИКАО обеспечить разработку и применение глобально согласованных решений указанных проблем

Действия: Конференции предлагается:

- а) принять к сведению представленную информацию;
- б) обратиться к ИКАО с просьбой разработать положения, позволяющие расширить действующую схему указателей местоположения, при этом сохраняя совместимость с существующей схемой, что необходимо для поддержания глобальной интероперабельности и единообразия;
- с) изучить возможность более долгосрочного решения, в частности рассмотрев ограничения действующей схемы, надлежащим образом учитывая проблемы автоматизации и использования цифровых технологий в различных группах заинтересованных сторон в авиации.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Аэродромам и другим географическим объектам по всему миру, таким как районные диспетчерские центры (АСС), ответственные за районы полетной информации (FIR) и верхние районы полетной информации (UIR), присваивается четырехбуквенный указатель местоположения. Эти коды определяются Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и публикуются в руководстве *Указатели (индексы) местоположения* (Doc 7910).

1.2 Разработка системы указателей местоположения, включая принципы составления и присвоения таких кодов, начала проводиться в основном во исполнение рекомендаций Специализированных совещаний по связи, в частности прошедшего в 1957 году шестого совещания.

1.3 Эти коды состоят из сочетания четырех букв. Первая буква соответствует области маршрутизации авиационной фиксированной службы (AFS) и представляет страну или группу стран в пределах региона. За некоторыми исключениями, вторая буква обычно представляет страну внутри этого региона, а оставшиеся третья и четвертая буквы используются для указания аэродрома или иного географического объекта. Дублирование в схеме указателей местоположения аэродромов не допускается.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Хотя действующая схема указателей местоположения имеет множество преимуществ, у нее есть и свои ограничения.

2.2 Для тех государств, у которых первые две буквы заранее определены, существующая схема указателей местоположения ИКАО предлагает самое большее 676 индикаторов. Это считается недостаточным для поддержки всех аэродромов (например, вертодромов, аэродромов авиации общего назначения) или географических объектов, для которых такой указатель может потребоваться в будущем.

2.3 Для преодоления недостатков, связанных с действующей системой, некоторые государства уже создали собственные национальные системы. Такие национальные системы различаются и не следуют одним и тем же принципам, что затрудняет получение в полной мере выгоды от автоматизации и цифровых технологий в различных группах заинтересованных сторон на национальном, региональном или глобальном уровнях.

2.4 В целях содействия широкому внедрению навигации, основанной на характеристиках (PBN), в частности для заходов на посадку с вертикальным наведением и заходов на посадку по приборам, необходимо расширение существующей системы указателей местоположения ИКАО с тем, чтобы обеспечить все аэродромы указателями местоположения.

2.5 Важным источником информации являются извещения NOTAM. Название объекта, которому не присвоен указатель местоположения, должно вноситься в NOTAM открытым текстом в соответствии с местными правилами правописания и при необходимости транслитерироваться латинским алфавитом. При анализе/обработке информации, представленной в подобном формате "свободного текста", в автоматизированных системах NOTAM и полетного инструктажа возникают серьезные трудности.

2.6 Учитывая, что указатели местоположения связаны с эксплуатацией воздушных судов, управлением воздушным движением, деятельностью авиакомпаний, управлением аэронавигационной информацией и многими другими областями, разработка и внедрение надлежащих альтернативных концепций считается очень длительным процессом. Поэтому подготовку решений следует начать как можно раньше.

3. БУДУЩАЯ ПРОГРАММА

Среднесрочная перспектива

3.1 Начальные исследования по вопросу решений на среднесрочную перспективу уже проведены Исследовательской группой ИКАО по службам аэронавигационной информации – системе управления аэронавигационной информацией (AIS-AIM SG) и Группой экспертов по схемам полетов по приборам (IFPP). Эта работа, однако, еще не привела к подготовке пересмотренных положений ИКАО.

3.2 Поэтому предлагается разработать новые положения ИКАО, позволяющие расширить действующую схему указателей местоположения при сохранении совместимости с существующей схемой. Это необходимо для поддержания глобальной интероперабельности и единообразия. В ходе этой деятельности следует уделить должное внимание результатам предыдущих исследований, проведенных в рамках ИКАО.

Решение на долгосрочную перспективу

3.3 В будущем нехватка указателей местоположения, обусловленная естественным отсутствием ключей, может быть смягчена введением уникальных идентификаторов, сгенерированных с помощью компьютера, таких как универсальные уникальные идентификаторы (UUID), уникальность которых не зависит от центрального уполномоченного регистрационного органа или от скоординированных действий сторон, генерирующих эти идентификаторы. Однако необходимость в сохранении удобопроизносимых указателей местоположения останется, поскольку люди будут продолжать взаимодействовать с системой.

3.4 Разработка новых, глобально согласованных положений должна обеспечить полный учет проблем, вызываемых постоянно нарастающей автоматизацией и распространением цифровых технологий. Например, необходимо на начальных этапах провести консультации с пользователями воздушного пространства, аэропортами и службами воздушного движения, с тем чтобы обеспечить совместимость их информационных систем с какими-либо новыми положениями.

4. ВЫВОД

4.1 Конференции предлагается согласиться с действиями, изложенными в краткой справке.

— КОНЕЦ —