



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы

3.1. Предложения по повышению эффективности аэронавигационного обслуживания, способствующие достижению LTAG

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО
ПРОСТРАНСТВА ПРИ ПОМОЩИ ЗОНЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ВЕЩАНИЯ (MBZ)**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом документе внедрение зон обязательного вещания (MBZ) предлагается в качестве метода повышения эффективности воздушного пространства, снижения эмиссии авиации общего назначения и повышения безопасности полетов в сложных сегментах воздушного пространства. В этом документе содержится призыв к сотрудничеству между ИКАО, государствами-членами и Объединенными Арабскими Эмиратами в целях разработки необходимых стандартов и правил, что позволит использовать опыт Объединенных Арабских Эмиратов в качестве ресурса.

Действие: Конференции предлагается поощрять разработку всеобъемлющих стандартов и правил, необходимых для внедрения предлагаемой концепции MBZ во всем мире.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Быстрый рост глобального воздушного движения ставит задачу обеспечения эффективного использования воздушного пространства для полетов различных типов пользователей воздушного пространства – от авиации общего назначения до коммерческой авиации – в соответствии с принципами гибкого использования воздушного пространства (FUA). Это должно быть достигнуто без ущерба для безопасности полетов, авиационной безопасности или усложнения использования воздушного пространства при обеспечении эффективности потоков воздушного движения.

1.2 Использование MBZ является обоснованным решением для интеграции больших объемов полетов на преимущественно малых высотах, выполняемых по правилам визуальных полетов (ПВП), в существующие системы организации воздушного движения (ОрВД) с учетом рисков для безопасности полетов, особенно в густонаселенных городских условиях.

1.3 MBZ можно рассматривать как ключевой фактор масштабируемости. Это способствует повышению ситуационной осведомленности, полезной для реализации концепции перспективной аэромобильности (ААМ).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Нынешняя классификация воздушного пространства, изложенная в Приложении 11 ИКАО *"Обслуживание воздушного движения"*, разделяет воздушное пространство на классы от А до G, где класс А является наиболее регулируемым, а класс G – наименее регулируемым. В классе G, обычно классифицируемом как неконтролируемое воздушное пространство, действует служба полетной информации (FIS), но не требуется разрешений, не указывается эшелонирование, а непрерывная двусторонняя связь требуется только для воздушных судов, следующих правилам полетов по приборам (ППП). Можно утверждать, что в ограниченном воздушном пространстве с большими объемами полетов согласно ПВП на малых высотах вблизи аэропортов со значительным коммерческим движением воздушное пространство класса G предоставляет свободу пользователям. Однако в таких условиях безопасность полетов и эффективность являются ограниченными.

2.2 Объединенные Арабские Эмираты предлагают внедрить концепцию MBZ в воздушном пространстве класса G, а также в любом прилегающем воздушном пространстве для обеспечения их эффективного и безопасного использования. Предлагаемая концепция MBZ должна позволить определить границы, выделенную радиочастоту и маршруты полетов согласно ПВП или контрольные пункты в интересах пользователей, если это будет сочтено необходимым.

2.3 Предлагаемая концепция создания MBZ даст возможность пилотам взять на себя ответственность за обеспечение собственной безопасности при полетах в воздушном пространстве класса G. В пределах MBZ ответственность за передачу информации о воздушном движении и предотвращении столкновений лежит на всех пилотах, работающих на частоте, выделенной для этой цели. Поскольку информация о воздушном движении будет доступна без необходимости связываться по перегруженным частотам с органом управления воздушным движением (УВД), можно будет избегать любых ненужных задержек, уменьшая воздействие авиации общего назначения на окружающую среду.

2.4 Предоставление FIS в пределах MBZ не требуется. Тем не менее Объединенные Арабские Эмираты установили процедуры предоставления FIS по запросу через выделенные частоты. Кроме того, орган УВД может контролировать и транслировать информацию и инструкции на соответствующих частотах MBZ. Предложенная концепция оказала положительное влияние на рабочую нагрузку органов УВД, уменьшила перегрузку на занятых частотах, тем самым повысив эффективность и сократив эмиссию авиации.

2.5 Объединенные Арабские Эмираты опубликовали конкретные процедуры MBZ в сборнике аэронавигационной информации Объединенных Арабских Эмиратов (AIP), включая рекомендуемые маршруты и рекомендации по предотвращению столкновений для пилотов, выполняющих полеты согласно ПВП. Это обеспечивает эффективное планирование полетов, уменьшая воздействие авиации общего назначения на окружающую среду, а также увеличивает ситуационную осведомленность пилотов, тем самым повышая уровень безопасности полетов.

2.6 Предлагаемая концепция MBZ значительно улучшает использование воздушного пространства. Она позволяет более эффективно использовать воздушные суда при сохранении или повышении уровня безопасности полетов.

3. ВЫВОД

3.1 Внедрение концепции MBZ представляет собой значительный прогресс в управлении воздушным пространством, особенно в сложных условиях с интенсивным воздушным движением. Предоставляя пилотам возможность взять на себя ответственность за собственную

безопасность и обеспечивая структурированную основу для связи и координации, MBZ повышает как эффективность, так и безопасность использования воздушного пространства. Опыт Объединенных Арабских Эмиратов показывает, что MBZ могут эффективно снизить воздействие авиации общего назначения на окружающую среду, уменьшить нагрузку на органы УВД и повысить ситуационную осведомленность пилотов.

3.2 В настоящем документе содержится призыв к совместным усилиям ИКАО, государств-членов и Объединенных Арабских Эмиратов по разработке и стандартизации необходимых нормативных актов для глобального внедрения MBZ. Используя успешный опыт такого внедрения в Объединенных Арабских Эмиратах в качестве модели, мировое авиационное сообщество может обеспечить более безопасное, эффективное и экологически устойчивое управление воздушным пространством.

– КОНЕЦ –