



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы
3.2. Поэтапный вывод из эксплуатации устаревших систем

СРОКИ ОТКАЗА ОТ ПЛАНА ПОЛЕТА 2012

(Представлено
Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА),
Международным советом деловой авиации (МСДА)
Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного
движения (ИФАТКА) и
Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Внедрение концепции полетов и потоков движения в совместно используемой среде (FF-ICE) в качестве замены процесса составления плана полета является необходимым шагом на пути к внедрению операций, основанных на траектории полета (ТВО). Это может принести пользу пользователям воздушного пространства только в том случае, если государства будут использовать дополнительную информацию, предоставляемую в рамках FF-ICE, и, если услуга планирования, предлагаемая к внедрению в качестве опции в дополнение к "Правилам аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM, Doc 4444), будет внедрена государствами. Пользователи воздушного пространства понимают, что не все государства могут внедрить FF-ICE одновременно, но при переходе на FF-ICE им необходимо будет поддерживать возможность передачи сообщений FPL2012, а также поддерживать сервисы FF-ICE. Поэтапный и длительный переходный период увеличивает риск недостаточной гармонизации. Хотя пользователи воздушного пространства поддерживают уход от FPL2012, они хотели бы, чтобы ИКАО и государства рассмотрели возможность ограничить переходный период, а также настоятельно призвать к внедрению услуги планирования.

Действие: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, приведенной в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Недавно ИКАО одобрила несколько предложений по поправкам, касающимся внедрения FF-ICE. Эти поправки не обязывают государства внедрять FF-ICE, а скорее рекомендуют государствам, которые в состоянии это сделать, использовать FF-ICE в качестве механизма для составления плана полета. Вспомогательный инструктивный материал содержит исчерпывающее описание того, как осуществить переход с FPL 2012 на FF-ICE.

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

1.2 В *Глобальном аэронавигационном плане* (ГАНП, Дос 9750) FF-ICE используется в качестве основы для внедрения ТВО. FF-ICE реализует совместную координацию и ведение расширенной полетной информации для планирования, перепланирования и организации потока воздушного движения (ОПВД). ОПВД учитывает предпочтения эксплуатанта в отношении рейсов и оптимизацию баланса пропускной способности и спроса (более эффективное использование пропускной способности) благодаря своевременной и точной информации о рейсах.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Пользователи воздушного пространства поддерживают внедрение FF-ICE, поскольку это решение рассматривается в качестве механизма согласования намеченной траектории полета с ограничениями воздушного пространства, а также для предоставления службам организации воздушного движения (ОрВД) дополнительной информации о возможностях воздушного судна, что позволяет предлагать более качественное обслуживание.

2.2 Добровольное внедрение, рекомендованное ИКАО, предполагает поэтапный подход, что является губительным для достижения преимуществ, которые предполагает FF-ICE. Это проявляется в двух аспектах. Первый – это тот факт, что лишь немногие услуги FF-ICE являются обязательными, в то время как некоторые дополнительные услуги, такие как услуга планирования FF-ICE, предоставят дополнительные преимущества пользователям воздушного пространства. Эта услуга, если она будет внедрена, позволит пользователям воздушного пространства лучше планировать свои полеты, поскольку она обеспечивает совместный процесс планирования для оптимизации плана и уменьшения непредвиденных изменений маршрута, высоты или скорости после отправки составленного плана полета. Поскольку на данный момент пользователи воздушного пространства не имеют представления о том, когда государства будут внедрять дополнительные услуги, им трудно планировать обновление своих систем планирования полетов.

2.3 Другой проблемой, вызывающей озабоченность, является отсутствие четкого плана перехода ряда государств на FF-ICE, что усложняет использование преимуществ FF-ICE, когда слишком много государств в пределах заданного региона по-прежнему не способны обрабатывать сообщения FF-ICE, что не позволяет пользователям воздушного пространства в полной мере оптимизировать запас топлива на борту для конкретного рейса. Это также приводит к тому, что пользователям воздушного пространства приходится вести постоянно меняющийся список возможностей государств по планированию полетов, чтобы каждое государство получало составленный план полета в поддерживаемом формате (FF-ICE или FPL2012). Чем дольше длится переход, тем больше времени потребуется для достижения преимуществ эффективности, присущих FF-ICE.

3. ВЫВОД

3.1 Учитывая вышеизложенное, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) приветствует рекомендацию, содержащуюся в рабочем документе AN-Conf/14-WP/11, о согласовании даты окончания переходного периода для ограничения его продолжительности. ИАТА рекомендует принять во внимание следующие суждения.

3.1.1 Желательно сократить продолжительность перехода, учитывая, что пользователи воздушного пространства предпочли бы задавать траекторию, которая, как они уверены, будет предоставляться органами ОрВД с минимальными изменениями, что повысит эффективность.

3.1.2 Чтобы свести к минимуму последствия длительной работы в смешанном режиме во время перехода на FF-ICE, могут быть приняты региональные планы перехода на FF-ICE. Это позволит обеспечить единый процесс составления полетного плана для всех рейсов, выполняемых в данном регионе.

3.1.3 Государствам следует рассмотреть возможность внедрения услуги планирования, поскольку эта дополнительная услуга FF-ICE помогает пользователям воздушного пространства лучше планировать свои полеты и оптимизировать расход топлива во время полета.

4. **ДЕЙСТВИЯ СОБРАНИЯ:**

4.1 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Государствам:

- a) в срочном порядке приступить к планированию внедрения FF-ICE на региональном уровне, чтобы свести к минимуму продолжительность переходного периода;
- b) рассмотреть определение временных границ для внедрения дополнительных услуг FF-ICE, включая услугу планирования.

ИКАО:

- c) рассмотреть смещение сроков отказа от FPL2012 на более раннюю дату, чем 2034 год;
- d) разработать положения, необходимые для того, чтобы помочь государствам понять, как отменить FPL 2012 и связанные с ним сообщения;
- e) предоставить государствам руководящие указания и поддержку в отношении того, как эффективно перейти от FPL2012 к FF-ICE.

— КОНЕЦ —