

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт № 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению  
Технической комиссией**

**ДОСТУП К ОСНОВНЫМ ДАННЫМ ДЛЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКИ  
ПЛАНА ПОЛЕТА НОВОГО ФОРМАТА**

(Представлен Кубой, поддержан Арубой, Белизом, Боливией, Бразилией, Венесуэлой, Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Мексикой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Перу, Сальвадором, Ямайкой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе предлагается создать онлайн-базу данных, необходимую государствам и поставщикам аэронавигационного обслуживания для получения доступа к информации о технических параметрах самых последних моделей воздушных судов и, таким образом, упрощения и обеспечения автоматической обработки данных планов полета в новом формате в целях повышения степени интероперабельности.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) подготовить рекомендацию о том, чтобы ИКАО осуществляла координацию деятельности с отраслью для возможной разработки онлайн-базы данных, веб-сайта или аналогичного механизма, обеспечивающих предоставление данных по каждому типу воздушного судна, о которых говорится в пп. 2.5 и 2.6 настоящего документа;
- б) обеспечить государствам возможность бесплатного доступа к этому инструментарию или через координаторов, информация о которых будет предоставлена ИКАО.

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <i>Стратегические цели</i>    | Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями  |
| <i>Финансовые последствия</i> | Разработка инструментария будет иметь определенные финансовые последствия. Необходимо провести анализ затрат/выгод  |
| <i>Справочный материал</i>    | Приложение 11 <i>Обслуживание воздушного движения</i><br>Дос 4444 ИКАО, <i>Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения</i><br>Дос 8643 ИКАО, <i>Условные обозначения типов воздушных судов</i> |

<sup>1</sup> Вариант документа на испанском языке представлен Кубой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Возрастающий спрос на воздушное движение между районами полетной информации (РПИ) обуславливает необходимость повышения пропускной способности, эффективности и уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения. В этой связи важно иметь сайт для обновления баз данных о типах и условных обозначениях воздушных судов, с тем чтобы обеспечить возможность согласования систем и процедур и трансграничную интероперабельность.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Все в определенной степени автоматизированные системы управления воздушным движением на том или ином этапе испытывают трудности с обработкой планов полета (FPL) или осуществлением координации в ручном или автоматическом режиме, поскольку базы данных о воздушных судах и условных обозначениях, технических параметрах воздушных судов или модификациях воздушных судов и соответствующих изменениях условных обозначений не обновляются.

2.2 Ниже приводится один пример данной проблемы:

- a) в течение 30 дней в РПИ Гавана имели место 900 случаев отклонения данных планов полета (ERR\_FIELD\_INVALID\_MODEL) различных типов воздушных судов, в результате чего при осуществлении координации в автоматическом режиме формировались сообщения типа REJ FPL (отклонение плана полета) и LRM (логическое сообщение об отклонении);
- b) анализ этих данных выявил следующие причины:
  - 1) ошибка оператора при внесении условного обозначения типа воздушного судна;
  - 2) в некоторых случаях ввод информации был осуществлен правильно, однако в базах данных отсутствовала информация о типе и условном обозначении воздушного судна;
  - 3) в поле 18 FPL не были внесены дескриптор TYP (тип) и модель, а в поле 9 FPL не внесены буквы ZZZZ.

2.3 В настоящее время технические параметры, используемые системами, находятся в диапазоне от стандартных (или наиболее базовых) до наиболее сложных:

- a) условное обозначение воздушного судна;
- b) категория турбулентности следа;
- c) максимальная крейсерская скорость;
- d) минимальная крейсерская скорость;

- e) максимальный эшелон полета;
- f) скорость набора высоты;
- g) скорость снижения;
- h) минимальная скорость захода на посадку.

2.4 Наиболее современные системы управления воздушным движением используют эти параметры в дополнение к другим более сложным переменным, что позволяет выполнять более точные расчеты и прогнозировать ветровые и температурные условия и эшелоны полета, используя для составления прогнозов более точные переменные.

2.5 В электронных публикациях Doc 8643 ИКАО "Условные обозначения типов воздушных судов" содержатся следующие данные:

- a) изготовитель;
- b) модель;
- c) условное обозначение;
- d) описание;
- e) тип и количество двигателей;
- f) категория турбулентности следа (WTC).

2.6 В данной публикации отсутствуют перечисленные ниже параметры, которые можно рассматривать в качестве стандартных технических параметров:

- a) максимальная и минимальная крейсерская скорость;
- b) максимальный эшелон полета;
- c) стандартные скорости набора высоты и снижения;
- d) минимальная скорость захода на посадку.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Учитывая вышеизложенное, для эффективной и действенной работы органов обслуживания воздушного движения крайне важно обеспечить наличие у них надлежащих средств, позволяющих проводить оценку всех вышеупомянутых данных в целях избежания, по возможности, ошибок при согласовании сообщений о планах полета в автоматическом режиме.