

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

Пункт 3 повестки дня. Целевые показатели характеристик организации воздушного движения (ОрВД), касающиеся безопасности, эффективности и регулярности полетов, а также роль в этой связи требуемых характеристик полной системы (RTSP)

РОЛЬ RASP И RTSP В ПРОЦЕССЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОрВД

(Представлено Российской Федерацией)

АННОТАЦИЯ

Поднят вопрос относительно инструктивного материала по практическому применению эксплуатационной концепции глобальной системы ОрВД с учетом требований RASP и RTSP в процессе выбора стратегии развития и при проектировании перспективной системы.

Действия Конференции приводятся в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 1.1 Вопросы определения и последующего использования требований RASP и RTSP даны в эксплуатационной концепции глобальной системы ОрВД недостаточно конкретно и нуждаются в уточнении.

2. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

2.1 Особенностью RASP является то, что они не являются только лишь перечнем требований, предъявляемых государством и пользователями воздушного пространства к перспективной глобальной системе ОрВД. RASP – это система взаимосвязанных показателей, в которой изменение одного параметра может привести к существенному изменению других. Взаимосвязь основных требований, составляющих основу RASP, приведена на рис.1. Из рисунка видно, что как уровень безопасности и пропускной способности непосредственно определяют экономические показатели системы, так и финансовые возможности могут стать ограничением в достижении желаемого качества ее работы.

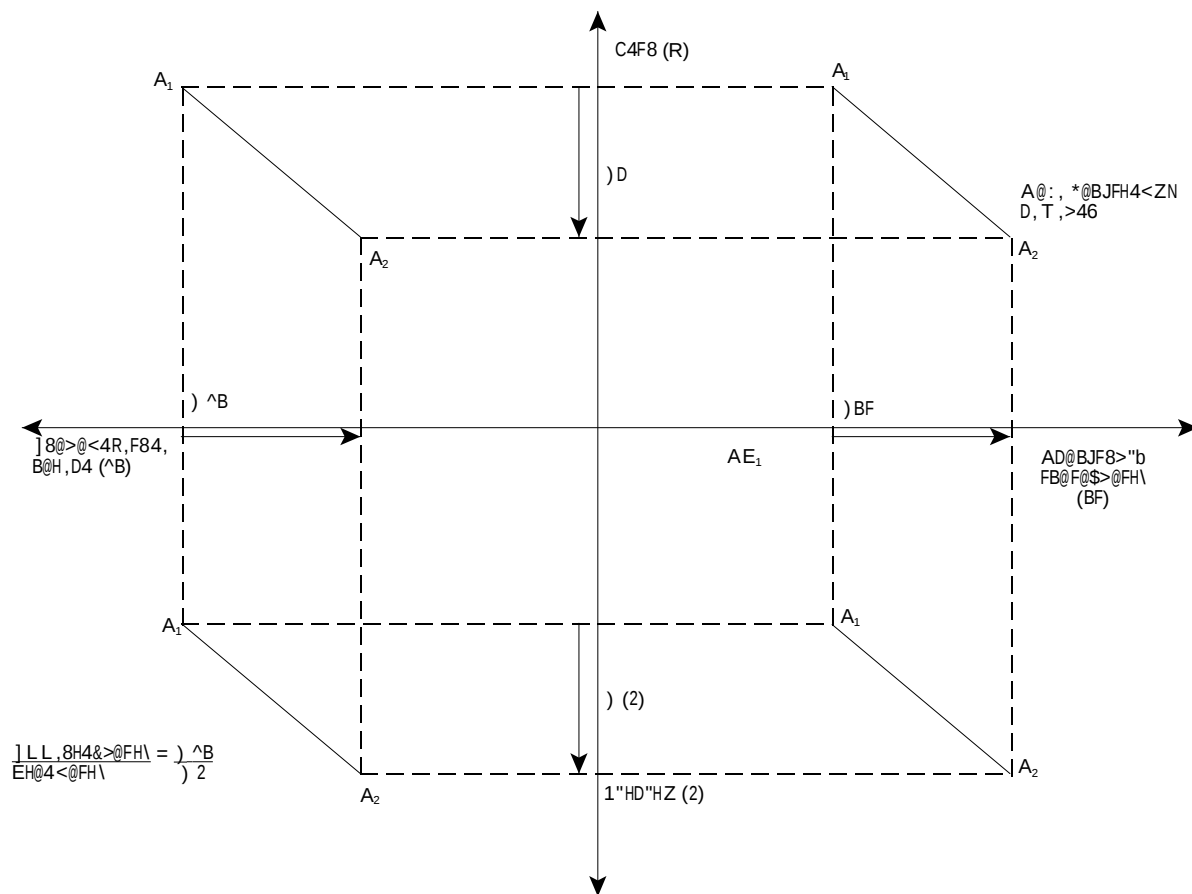


Рис. 1. Взаимодействие основных показателей глобальной системы ОрВД (RASP)

2.2 Субъективно требования RASP могут быть весьма высокими и зачастую технически и финансово нереализуемыми. Вследствие этого требования RASP нуждаются в предварительном обосновании. Целью такого обоснования является установление таких требований к системе, которые были бы реально достижимыми в условиях дефицита средств и обеспечивали бы наилучшие показатели в соответствии с критерием эффективность/ стоимость.

2.3 Методически задача решается на базе использования требований RTSP путем анализа ряда предпочтительных вариантов развития глобальной системы ОрВД с последующим выбором одного из них, обладающего наивысшей эффективностью на заданном периоде планирования. Полученные при этом требования RASP должны находиться в поле допустимых значений и, в первую очередь, применительно к безопасности воздушного движения.

2.4 Нельзя исключить возможность, что поле допуска для требований RASP не будет соответствовать имеющимся техническим и финансовым ресурсам, о чем говорилось выше. В этом случае, взяв в качестве приоритета безопасность воздушного движения, необходимо провести

корректировку остальных требований RASP, что, как правило, скажется на экономических показателях системы.

2.5 Основная сложность в представленном процессе обоснования требований RASP заключается в том, что эти требования предъявляются к глобальной системе ОрВД в целом, в то время как требования RTSP зависят от этапа полета, инфраструктуры локального района системы, плотности воздушного движения и других факторов. В этом смысле единых требований для глобальной системы ОрВД в целом не существует и взаимосвязь RASP и RTSP будет осуществляться в соответствии со схемой, представленной на рис.2.

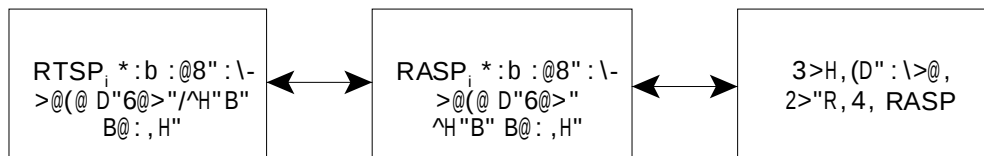


Рис. 2. Связь RASP и RTSP для одного из вариантов глобальной системы ОрВД

3. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

3.1 Конференции предлагается рекомендовать использовать положения раздела 2 настоящего рабочего документа в качестве инструктивного материала, относящегося к эксплуатационной концепции глобальной системы ОрВД.

– КОНЕЦ –