المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٤: تدابير تعزيز الطاقة الاستيعابية
٤-٢: التدابير الاقليمية

توحيد منهجية تعيين مستوى الطيران عبر حدود اقليم معلومات الطيران

(مقدمة من الولايات المتحدة)

ملخص

تعرض هذه الوثيقة وجهة نظر الولايات المتحدة حول الحاجة الى توحيد اجراءات تعيين مستوى الطيران عند تطبيق الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي، وتوصي بالتطبيق العالمي لنظام مستويات الطيران المستقيم المنصوص عليها في جدول مستويات الطيران المستقيم، في المرفق (٣) بالملحق الثاني — *قواعد الطيران*.

يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

١- مقدمة

١-١ خلال السنوات العشر الماضية، زاد بصورة كبيرة حجم الحركة الجوية التي تعبر الحدود الدولية بين الدول والأقاليم المتجاورة. وخلال الفترة ذاتها، تحققت انجازات كبيرة في مجال تخفيض الحدود الدنيا للفصل الأفقي، وأحدثت تحسينات في أجهزة الملاحة على متن الطائرات، وأدى ذلك الى تخفيض هامش الخطأ عند تطبيق اجراءات مراقبة الحركة الجوية.

١-٢ وفي الوقت ذاته، تم في دول ومناطق عديدة تطبيق حد أدنى مخفض للفصل الرأسي، وذلك بغرض لزيادة تعزيز كفاءتها في تقديم الخدمات للمنتفعين بالمجال الجوي. وأحد العناصر الرئيسية لهذا الجهد هو ادخال نظام جديد لتعيين مستويات الطيران المستقيم لتنظيم تدفقات الحركة بصورة آمنة. ويرد في المرفق (٣) بالملحق الثاني جدول مستويات الطيران المستقيم، الذي يوفر اطار عمل موحد لادخال هذه القاعدة القياسية.

٢- مناقشة

٢-١ وفي مناطق عديدة من العالم، يتم تحديد مستويات الطيران المستقيم المناسبة للطائرات التي تشغل في اتجاه معين، وذلك بموجب خطابات أو مذكرات اتفاق بين تسهيل وآخر. وتأخذ تلك التعليمات المحددة بالاعتبار تدفقات الحركة الرئيسية داخل الأقاليم وفيما بينها، وكذلك الخصائص الفريدة لاجراءات الطيران المستقيم في كل دولة.

٢-٢ ويتم في كثير من الأحيان تقليل الفروقات بين اجراءات مستوى الطيران المستقيم التي يتبعها كل تسهيل من تسهيلات الحركة الجوية، وذلك طريق تعقيم الارتفاعات ضمن اقليم معلومات الطيران أو كلا اقليمي معلومات الطيران. ويحد أسلوب العمل هذا من السعة والمرونة في حين يتم الانتقال حاليا الى بيئة لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية تتسم بقدر أكبر من الحيوية.

٢-٣ الا أن هامش تغطية الفروقات بهذه الطريقة يكاد يزول نظرا لادخال الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي بين الطائرات. وحيث أن المسافة التي تفصل مستويات الطيران المستقيم عن بعضها البعض لم تعد تتجاوز ٣٠٠ متر (١٠٠٠ قدم)، فانه يجب بذل كل جهد لتوحيد الاجراءات وتبسيطها. وسيخفف ذلك من التعقيد بالنسبة لمراقبي الحركة الجوية وأطقم الطيران.

٢-٤ ويؤدي تطبيق مستويات الطيران المستقيم المنصوص عليها للحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي بين مستوى ٨٨٥٠ مترا (FL 290) ومستوى ١٠٠ ١٣ متر (FL 430) الى اثارة المخاوف بصورة خاصة. ويبين الجدول التالي الفرق الدقيق في مستويات الطيران المعبر عنها بالأقدام والمستويات المقابلة لها المعبر عنها بالأمتار، وذلك بالصورة الموصى بها في المرفق الثالث بالملحق الثاني:

FL	بالأمتار	بالأقدام	الفرق بين مستويات الطيران المعبر عنها بالأقدام والمستويات المقابلة لها المعبر عنها بالأمتار	اتجاه الطيران
290	8 850	29 000	-10 metres (-33 ft)	→
300	9 150	30 000	-6 metres (-20 ft)	←
310	9 450	31 000	-1 metres (-3 ft)	→
320	9 750	32 000	+4 metres (+13 ft)	←
330	10 050	33 000	+8 metres (+26 ft)	→
340	10 350	34 000	+13 metres (+43 ft)	←
350	10 650	35 000	+18 metres (+59 ft)	→
360	10 950	36 000	+23 metres (+75 ft)	←
370	11 300	37 000	-22 metres (-72 ft)	→
380	11 600	38 000	-18 metres (-59 ft)	←
390	11 900	39 000	-13 metres (-43 ft)	→
400	12 200	40 000	-8 metres (-26 ft)	←
410	12 500	41 000	-3 metres (-10 ft)	→
430	13 100	43 000	6 metres (+20 ft)	←

٢-٥ وكما يتضح من الجدول مستويات الطيران الوارد في الملحق الثاني، فان الحد الأعلى للفرق في مستوى الطيران المستقيم الذي تحلق عليه أي طائرة عند التحويل بين الأمتار والأقدام لا يتجاوز ٢٣ مترا (٧٥ قدما). وعلى العكس من ذلك، فان الفرق في مستوى الطيران المستقيم يصل الى حد ٢٨٧ مترا (٩٤١ قدما) ويتجاوز في المتوسط ١٦٥ مترا (٥٤١ قدما) وذلك عند بعض الحدود الاقليمية التي يتم التحويل عندها في الوقت الحاضر باستخدام اجراءات محددة من قبل الدول للفصل الرأسي التقليدي (٥٠٠ مترا أو ٢٠٠٠ قدم).

٢-٦ وتقوم الغالبية العظمى للطائرات التوربينية النفاثة المشغلة على الرحلات الدولية بالطيران المستقيم في طبقة الارتفاع هذه بين مستوى FL 290 ومستوى FL 430.

٢-٧ ويمكن لجميع الطائرات التكيف مع اعتماد مستويات الطيران المستقيم وفقا للارشادات الواردة في المرفق (٣) بالملحق الثاني، سواء أكانت تلك المستويات مقيسة بالأمتار أم بالأقدام. ولا توجد حاجة لاضافة معدات جديدة للملاحة الالكترونية على متن الطائرات أو للنظم الأرضية لادارة الحركة الجوية. وفي بعض الحالات، سيتم تبسيط عملية وضع خوارزميات لكشف التضارب وايجاد حل له نظرا لأنه سيصبح بالامكان تجنب وضع قواعد خاصة بتحويل مستوى الطيران المستقيم.

٢-٨ ان اعتماد هذا الاجراء المشترك لمستوى الطيران المستقيم سيؤدي الى تعزيز السلامة، وسيؤدي في الوقت ذاته الى تخفيض أعباء عمل المراقبين وأعضاء طاقم الطيران وتقليل التعقيد خلال الانتقال الى الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي.

٣- الاجراء المعروض على المؤتمر

٣-١ المؤتمر مدعو الى الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٤/×× — توحيد منهجية تعيين مستوى الطيران عبر حدود معلومات الطيران

ان الايكاو:

أ) تشجع الدول على استخدام اجراءات تحديد مستوى الطيران المستقيم الواردة في المرفق (٣) بالملحق الثاني — *قواعد الجو*، لجميع العمليات التي تتم باستخدام الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي.

ب) تنظيم العمل لضمان التخطيط الاقليمي لهذا العمل التنفيذي المهم حيثما يجري النظر في استخدام الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي.

— انتهـــى —