

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации****ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ВНЕСЕНИЮ ПОПРАВОК В ТОМ I ПРИЛОЖЕНИЯ 14
"АЭРОДРОМЫ" И ДОКУМЕНТ 9830, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ
A-SMGCS УРОВНЯ 5**

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель настоящего документа состоит в том, чтобы предложить поправки к тому I Приложения 14 "Аэродромы" и к документу Doc 9830 "Руководство по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним", необходимых для того, чтобы внедрение A-SMGCS уровня 5 повысило наземную безопасность воздушного судна и транспортных средств, а также эффективность работы аэропортов для восстановления спроса на авиаперевозки.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию, представленную в настоящем документе;
- б) рассмотреть и прокомментировать предложенные поправки к тому I Приложения 14 и документу Doc 9830, содержащиеся в добавлении.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Не определены
<i>Справочный материал</i>	Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Doc 9830, <i>Руководство по A-SMGCS</i> Doc 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i> Doc 10020, <i>Руководство по электронным полетным планшетам</i> Doc 10044, <i>Руководство по системе аэропортовой подвижной авиационной связи</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Для предотвращения несанкционированного выезда на ВПП или рулежные дорожки используются различные методы, такие как электронные полосы, A-SMGCS или AMAN/DMAN, в то время как для пилотов наземная эксплуатация по-прежнему зависит от голосовой связи, освещения и знаков.

1.2 Для решения этой проблемы Республика Корея внедрила систему "Следуй за зеленым" (20.4) после неустанного развития A-SMGCS с момента создания A-SMGCS уровня 4 (17.12) и достигла впечатляющих результатов, сократив случаи несанкционированного выезда на ВПП или рулежные дорожки более чем на 70 %.

1.3 Однако по-прежнему существуют проблемы, связанные с отражением солнечного света, трудностями в обеспечении видимости из-за низкой видимости, отклонениями от маршрутов и выездами на ВПП.

1.4 Поэтому Республика Корея совместно с корпорацией международного аэропорта Инчхон реализует проект A-SMGCS уровня 5 для укрепления безопасности на земле, увеличения пропускной способности аэропорта и сокращения эмиссии углерода и расхода авиационного топлива в эпоху после пандемии.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Для реализации A-SMGCS уровня 5 необходимо чтобы бортовое оборудование в кабине летного экипажа обеспечивало пилотов информацией о маршруте наземного движения в режиме реального времени, движении окружающих воздушных судов и системах безопасности аэропорта, таких как система предупреждения об отклонении от маршрута и выезде на ВПП, на основе информации, генерируемой A-SMGCS.

2.2 После проведения испытания с использованием транспортных средств аэропорта и буксируемых воздушных судов информация A-SMGCS будет передаваться на реально эксплуатируемые воздушные суда через переносные электронные полетные планшеты в кабине летного экипажа для тестирования.

2.3 Это важный фактор, поскольку он символизирует переход от аналоговой среды, которая основана на голосовой связи и огнях, к цифровой операционной среде, и речь идет о первой создаваемой платформе обмена информацией между кабиной летного экипажа и системой управления воздушным движением.

2.4 Одна из проблем, с которой столкнулась Корея в ходе реализации проекта, заключается в том, что Приложение 14 и документ Doc 9830 предусматривают необходимость связи A-SMGCS только с бортовым оборудованием.

2.5 Эксплуатанты аэропортов, авиакомпании и аэропортовые службы практикуют метод проб и ошибок из-за недостаточного количества нормативных документов, касающихся типов бортового оборудования, имеющегося в кабине летного экипажа, и методов передачи данных, которые могут быть использованы для соединения оборудования с A-SMGCS, а также оценки уровня безопасности полетов.

2.6 В частности, в связи с недавним резким ростом кибертерроризма, необходимо установить правила по методам передачи данных, которые будут включать проверку безопасности и надежности соединения между бортовым оборудованием и A-SMGCS.

2.7 Для решения вышеупомянутых вопросов в документе предлагается пересмотреть том I Приложения 14 и документ Doc 9830.



< Инфраструктура аэропорта, ориентированная на будущее >

Добавление

А. Дополнение А. Дополнительный инструктивный материал к тому I Приложения 14 "Аэродромы"

Новый добавленный текст выделен серым цветом.

23. Картографические данные аэродромов

23.3 Определение аэродромов, которые следует рассматривать в контексте сбора элементов картографических данных аэродрома

Для определения аэродромов, приемлемых для реализации видов применения, требующих учета элементов картографических данных аэродрома, можно рассмотреть перечисленные ниже характерные особенности аэродрома:

- риски для безопасности полетов на аэродроме;
- условия видимости;
- схема аэродрома;
- плотность движения;
- система передачи данных между A-SMGCS и портативными электронными полетными планшетами.

Авиационная подвижная аэропортовая система связи (AeroMACS) является стандартизированной ИКАО системой линии передачи данных для обеспечения безопасности и регулярности полетов в условиях аэродрома (аэропорта).

Примечание. Дополнительные инструктивные указания, касающиеся картографических данных аэродрома, приводятся в части 8 "Эксплуатационные службы аэропортов" Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137), электронных полетных планшетов – в Руководстве по электронным полетным планшетам (Doc 10020), и AeroMACS – в Руководстве по системе аэропортовой подвижной авиационной связи (Doc 10044).

В. Документ *Руководство по A-SMGCS (Doc 9830)*

3.6.3.4 В том случае, если A-SMGCS спроектирована с одним или несколькими функциональными элементами в зависимости от бортового оборудования, она должна иметь способность безопасно обрабатывать воздушные суда при наличии вышедшего из строя оборудования. Портативные электронные полетные планшеты могут использоваться в качестве одного из элементов бортового оборудования.

а) Для использования портативных электронных полетных планшетов эксплуатантам аэропортов или поставщикам аэронавигационного обслуживания следует провести оценку факторов риска для безопасности полетов и получить утверждение от соответствующего полномочного органа.

б) Следует проводить оценку риска для безопасности полетов применительно к входящим/исходящим помехам бортового электронного оборудования.

Примечание. См. Руководство по системе аэропортовой подвижной авиационной связи (Doc 10044), Руководство по электронным полетным планшетам (Doc 10020) и Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

– КОНЕЦ –