



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДАННЫХ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ**

(Представлено МСА, КАНСО, ИККАИА)

КРАТКАЯ СПРАВКА

МСА, КАНСО и ИККАИА настоятельно обращаются с призывом использовать данные о безопасности полетов для того, чтобы определять спецификации проектирования аэропортов в соответствии с требованиями по безопасности полетов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поддержать работу, проводимую под руководством Аэронавигационной комиссии, по пересмотру спецификации проектирования аэропортов, с большим приоритетом на применении информации и данных по безопасности полетов;
- b) поддерживать обмен информацией по безопасности полетов между государствами, аэропортами, местными организациями-партнерами и международными организациями, которые могли бы способствовать достижению этих целей.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Нет
<i>Справочный материал</i>	

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Исследование, проведенное авиационной индустрией, уже предоставило ИКАО убедительные доказательства того, что разделительные расстояния между РД могут быть уменьшены без снижения уровня безопасности, так как обнаруженные отклонения воздушного судна от осевой линии оказались меньше, чем предполагалось, когда предварительно определялся резерв безопасности. Недавно опубликованные поправки к Приложению 14 соответственно включают в себя сокращенные минимальные разделительные расстояния между РД и РД до некоторого объекта.

1.2 Сокращение разделительного расстояния между РД, как ожидается, будет весьма выгодным для операторов аэропортов, предоставляя тем самым возможность большей гибкости при проектировании примыкающих к РД терминалов и сооружений, например, возможность использовать существующие РД самолетами с большим размахом крыльев и размещать более длинные самолеты на стоянке, а также более эффективно использовать существующую инфраструктуру. Кроме того, ожидается уменьшение стоимости размещения больших типов воздушных судов в существующих аэропортах и при строительстве новых объектов.

1.3 В настоящее время основной акцент в работе направлен к остальным спецификациям проектирования, описанным ниже. Современные воздушные суда имеют системы, которые обеспечивают очень точное управление при посадке и взлете, а также рулении, что требует своевременно провести пересмотр всех спецификаций проектирования в Приложении 14 на основе имеющихся данных о безопасности полетов. Данные, охватывающие многие годы деятельности, показывают, что некоторые положения Приложения 14 выходят за рамки того, что необходимо для обеспечения безопасности.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 АНК согласилась с рабочей карточкой о необходимости пересмотра методов проектирования Кодового обозначения аэродрома и управления параметрами для обеспечения положения, пригодного для разработки и развития аэродромной инфраструктуры и объектов, а также внести поправки в соответствующие подробные спецификации проектирования с использованием эксплуатационно-обоснованного подхода, чтобы исключить любые чрезмерные положения, влияющие на безопасность.

2.2 Эта задача будет включать в себя обзор проектных спецификаций, таких как ширина взлетно-посадочной полосы, ширина РД, ширина боковой полосы безопасности ВПП и РД, ширина летной полосы и полосы РД, минимальные разделительные расстояния от РД до ВПП и поверхностей ограничения препятствий. Целевая группа изучает соответствующие этим спецификациям данные о безопасности с учетом технологий, имеющихся в аэропортах и на борту воздушных судов, и с учетом фактической оперативной деятельности.

2.3 Данная работа имеет огромную поддержку МСА, КАНСО и ИККАИА. Как это было сделано для разделительного расстояния между РД, эксплуатационная безопасность и данные о характеристиках воздушного судна, а также данных об инцидентах, должны быть использованы для определения уровня безопасности, связанного с критериями проектирования Аэродрома, и обмен подобной информацией о безопасности полетов между всеми сторонами, которые могли бы способствовать обеспечению безопасности.

2.4 МСА, КАНСО и ИККАИА просит поддержки со стороны государств о продолжении работы по реализации целей, упомянутых выше, которые уже поддержаны целым рядом государств, участвующих в Группе экспертов по проектированию и эксплуатации аэродромов и АНК.

— КОНЕЦ —