

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации****ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ В АЭРОПОРТАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ПЛАТО**

(Представлено Китаем)

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Китай, имеющий большое количество расположенных на плато аэропортов, обслуживающих значительные пассажиропотоки, накопил богатый опыт производства полетов в таких аэропортах. В настоящем рабочем документе изложен используемый ведомством гражданской авиации Китая (СААС) подход к организации полетов в расположенных на плато аэропортах, заключающийся в установлении условий для получения допуска к полетам, отличающихся от применяемых в обычных аэропортах, и особых требований к полетам для уменьшения риска для безопасности полетов и обеспечения безопасного и бесперебойного производства полетов в аэропортах, расположенных на плато. СААС хотело бы поделиться с ИКАО и другими государствами-членами своим опытом организации работы и стандартами в этой области, с тем чтобы содействовать повышению уровня безопасности полетов в аэропортах, расположенных на плато, в остальных регионах мира.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) рассмотреть принимаемые Китаем основные принципы и меры в отношении производства полетов в аэропортах, расположенных на плато, и рекомендовать заинтересованным государствам-членам принять аналогичные организационные меры;
- б) уделять больше внимания производству полетов в аэропортах, расположенных на плато, и рекомендовать ИКАО разработать соответствующий инструктивный материал;
- в) рекомендовать ИКАО разработать единые стандарты и пособия в целях содействия укреплению потенциала в сфере производства полетов в аэропортах, расположенных на плато.

<i>Стратегические цели</i>	Данный информационный документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 6

¹ Текст на китайском языке представлен Китаем.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Производство полетов в аэропортах, расположенных на плато, осуществляется в сложных эксплуатационных условиях и характеризуется следующими особенностями по сравнению с обычными аэропортами:

- a) аэропорты расположены на возвышенности, где плотность воздуха ниже, и это влияет на летно-технические характеристики воздушных судов;
- b) аэропорты зачастую расположены в горах и окружены препятствиями, что требует построения сложных схем полетов и усложняет полеты;
- c) неустойчивые погодные условия и сложные условия местности с резкими перепадами по высоте часто являются причиной турбулентности, сдвига ветра и плохой видимости;
- d) трудности с размещением навигационных средств, а также отражение и блокировка радиосигналов элементами местности;
- e) разреженный воздух приводит к кислородному голоданию в организме человека, в результате чего замедляются мыслительные способности и рефлексы людей, делая их склонными к ошибкам, недосмотру и упущениям.

1.2 Вышеперечисленные характеристики затрудняют производство полетов в аэропортах, расположенных на плато, делают их более рискованными и менее доступными. Если их работу организовать по аналогии с обычными аэропортами, то вероятность летных происшествий будет более высокой. По соображениям безопасности полетов для производства полетов в аэропортах, расположенных на плато, устанавливается большое количество ограничений, зачастую в ущерб эффективности полетов.

1.3 В западной части Китая расположен горный район, в котором имеется 34 аэропорта, расположенных на плато, в том числе 18 расположены на высоте более 2438 м (8000 фут). В стремлении устранить проблемы, связанные с полетами в аэропортах, расположенных на плато, СААС провело комплексные исследования и с учетом накопленного опыта полетов выпустило и ввело в действие документы: *Положения по организации полетов в аэропортах, расположенных на плато; Классификационные критерии и эксплуатационные требования в отношении специальных аэропортов и Медицинские рекомендации по установке и использованию кислородных систем в аэропортах, расположенных на плато*. В 11 аэропортах со сложными условиями местности применяются навигационные технологии RNP AR. Несколько аэропортов в настоящее время оборудованы системами аварийного торможения (EMAS), изготовленными из искусственных материалов. Все эти меры способствовали безопасному выполнению полетов в аэропортах, расположенных на плато, и значительному повышению их эффективности.

1.4 В последние годы объемы перевозок в аэропортах Китая, расположенных на плато, увеличивались в год более чем на 15 %. В 2015 году через эти аэропорты прошло 6,56 млн пассажиров, причем пассажиропоток через аэропорты, расположенные на высокогорных плато, составил 6,3 млн. Это в значительной степени стимулировало у жителей высокогорных районов желание путешествовать и способствовало социально-экономическому развитию на местах. Проблемы производства полетов в аэропортах, расположенных на плато, успешно решаются.

1.5 По всему миру аэропорты, расположенный на плато, распространены в основном в Азии, Южной и Северной Америке и в Африке. Среди них выделяются такие страны, как Китай, Непал, Мексика, Эфиопия, Перу, Боливия и Эквадор. Согласно статистическим данным существует по крайней мере 45 аэропортов, расположенных на высокогорных плато, а количество аэропортов, расположенных на менее высоких плато, составляют сотни. Проблемы, с которыми они все сталкиваются, похожи, и решить их можно проверенными эффективными способами.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Определения. Согласно нормам СААС к аэропортам, расположенным на плато, относятся аэропорты, расположенные на высоте более 1524 м (5000 фут). Аэропорты, расположенные на высотах в диапазоне от 1524 м (5000 фут) до 2438 м (8000 фут) определяются как обычные аэропорты, расположенные на плато, а те, которые расположены выше 2438 м (8000 фут) – как высокогорные аэропорты на плато.

2.2 Условия допуска к полетам. Согласно нормам СААС эксплуатанты, подающие заявку на производство полетов в аэропортах на плато или на высокогорных плато, должны отвечать временным и количественным требованиям в отношении эксплуатационного опыта, взлетов и посадок. Руководящий состав, необходимый для организации производства полетов на высокогорных плато, должен обладать надлежащим опытом управленческой работы с учетом полетов такого рода.

2.3 Требования в отношении руководств и процедур. Согласно нормам СААС эксплуатанты должны включать в свои эксплуатационные руководства специальные положения по производству полетов на плато. Кроме того, СААС устанавливает четкие требования применительно к отбору членов экипажей, поддержанию летной годности и техническому обслуживанию, работе диспетчерской службы УВД и действиям в аварийной ситуации.

2.4 Требования к воздушным судам. Согласно нормам СААС диапазоны режима полета при взлете и посадке, характеристики пролета препятствий, система подачи кислорода, системы наддува кабины, возможности средств связи и эксплуатационные возможности RNP должны соответствовать требованиям, предъявляемым к полетам в аэропорты на плато. СААС также разработало технические требования в отношении перечня основных бортовых систем и установки чувствительных компонентов.

2.5 Требования к персоналу. СААС установило требования в отношении пилотов с точки зрения их квалификации, годности по состоянию здоровья, времени, потраченному на теоретическую подготовку на земле и налет часов на тренажерах. Существуют также требования в отношении персонала по техническому обслуживанию, диспетчеров и членов кабинного экипажа.

2.6 Эксплуатационные требования в отношении специальных аэропортов. В СААС подготовлен перечень специальных аэропортов, для которых установлены специальные требования, например требование в отношении разработки процедуры взлета с одним неработающим двигателем и применение процедур RNP AR.

2.7 В ходе постоянной исследовательской работы СААС также разрабатывает строительные нормы в отношении аэропортов, расположенных на плато, и соответствующие правила проведения аварийно-спасательных операций в таких аэропортах.

3. **ВЫВОД**

3.1 Рассматриваемая в настоящем документе тематика может быть полезна для других стран, формулирующих свою собственную политику в отношении производства полетов в аэропортах, расположенных на плато. СААС готово предоставить любой запрашиваемый материал по теме.

3.2 Во всем мире аэропорты, расположенные на плато, сталкиваются с одинаковыми проблемами. Принятые СААС меры могут послужить образцом для производства полетов на плато во всем мире.

— КОНЕЦ —