

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

Пункт 2 повестки дня. Безопасность полетов и авиационная безопасность при организации воздушного движения (ОрВД)

Пункт 2.1 повестки дня. Системы и программы обеспечения безопасности полетов

ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БОРТОВОЙ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

АННОТАЦИЯ

В рабочем документе рассматриваются первоочередные меры, которые необходимо предпринять в целях совершенствования и унификации порядка использования TCAS (ACAS).

Действия Конференции приводятся в п.3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Существующие стандарты и рекомендуемая практика использования TCAS на различных этапах полета позволяют существенно уменьшить риск опасных сближений воздушных судов. Однако столкновение в воздушном пространстве Германии самолетов Ту-154М и Boeing-757 1 июля 2002 года, оборудованных этими системами, а также опасное сближение воздушных судов над Японией 31 января 2001 года показали, что в настоящее время отдельные правовые, организационные и технологические вопросы, связанные с эксплуатацией TCAS, остались нерешенными.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В целях совершенствования и унификации порядка эксплуатации TCAS целесообразно критически пересмотреть имеющиеся ранее программы первоначальной и периодической подготовки членов летного экипажа по летной эксплуатации TCAS и привести их в соответствие с положениями, изложенными в письме Генерального Секретаря ИКАО от 30 августа 2002 г. № AN-11/19-02/82.

¹ Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом.

2.2 Авиаккомпаниям с участием фирм-разработчиков и изготовителей воздушных судов следует пересмотреть руководства по летной эксплуатации в части выполнения летным экипажем эксплуатационных процедур с TCAS с целью их унификации. Такая работа в странах Содружества Независимых Государств уже проводится.

2.3 Необходимо обеспечить регулярный сбор донесений от летных экипажей о фактах выдачи рекомендаций по расхождению воздушных судов (RA), считая каждый случай срабатывания системы в качестве инцидента, подлежащего расследованию в соответствии с национальными правилами для выработки соответствующих рекомендаций.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Конференции предлагается рассмотреть вопрос о создании рабочей (специальной) группы экспертов по отработке единой методологии использования бортовой системы предупреждения столкновений на основе анализа случаев срабатывания системы TCAS.

3.2 Предлагается ИКАО предпринять дополнительно следующие действия в перспективном плане:

- a) разработать механизм формирования указания диспетчера УВД, директив TCAS и решения экипажа, исключающий возможность выдачи разнополюсных команд (уточнение приложений 2, 10, 11 и соответствующие PANS);
- b) издать соответствующий документ по подготовке летного и диспетчерского персонала по действиям в случае срабатывания (RA) TCAS;
- c) вынести на рассмотрение Группы экспертов по самописцам предложение об обязательной регистрации бортовым параметрическим самописцем информации о командах (RA) в полете для ВС, оборудованных системами TCAS;
- d) рассмотреть вопрос о необходимости разработки и внедрения автоматических систем получения службами УВД информации о командах (RA) TCAS в цифровом виде.

– КОНЕЦ –