

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

**ПОВЫШЕНИЕ СТАНДАРТИЗАЦИИ ПРИ ПУБЛИКАЦИИ
КАРТ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ILS КАТ. II/III: НАИМЕНОВАНИЕ И МИНИМУМЫ**

(Представлено Саудовской Аравией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе освещается вопрос о согласовании документации ИКАО, касающейся правил наименования и обозначения минимумов для карт захода на посадку с использованием системы посадки по приборам (ILS) категорий II и III (кат. II/III). Несоответствия между Приложением 4 "Аэронавигационные карты", PANS-OPS (Дос 8168, тома I и II) и *Руководством по аэронавигационным картам* (Дос 8697) привели к различиям в практике применения в разных государствах, что может повлиять на понятность при эксплуатации, удобство использования карт и безопасность полетов.

Поскольку во всем мире все чаще производятся полеты в условиях ограниченной видимости, отсутствие единого инструктивного материала по наименованию карт и установлению минимумов для захода на посадку кат. II/III препятствует стандартизации и обеспечению совместимости.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению несоответствия в документации ИКАО в отношении наименования схем кат. II/III и установления минимумов;
- предложить ИКАО приступить к комплексному обзору Приложения 4, Дос 8168 и Дос 8697 в целях согласования инструктивных материалов по наименованию карт и обозначению минимумов;
- поддержать разработку согласованных на глобальном уровне стандартов составления карт для обеспечения последовательного, безопасного и совместимого представления информации о точном заходе на посадку.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет безопасен и защищен"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия будут осуществляться в рамках существующей программы работы и бюджета ИКАО
<i>Справочный материал</i>	Приложение 4 "Аэронавигационные карты" Дос 8168 "Правила аэронавигационного обслуживания", том I "Правила производства полетов" и том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам" Дос 8697 "Руководство по аэронавигационным картам"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Публикация точных стандартизированных схем захода на посадку с использованием системы посадки по приборам (ILS), особенно для полетов категорий (кат.) II и III, крайне важна с точки зрения безопасности полетов, предсказуемости эксплуатации и согласованности на международном уровне.

1.2 Согласно действующим положениям ИКАО такие схемы должны составляться в соответствии с *"Правилами аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов"* (Дос 8168), однако расхождения сохраняются. Например, в то время как в главе 9 тома II *"Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам"* документа Дос 8168 содержатся рекомендации по наименованию карт с указанием минимумов кат. II/III, образцы карт в *Руководстве по аэронавигационным картам* (Дос 8697) не соответствуют этим рекомендациям. Кроме того, в томах I и II имеется противоречивая информация о том, как в полях минимумов должна отображаться информация кат. III.

1.3 Эти несоответствия могут приводить к различиям во внедрении на национальном уровне, вызывая обеспокоенность среди эксплуатантов, поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и поставщиков карт. Возникла насущная потребность в согласованном авторитетном инструктивном материале, особенно ввиду того, что во всем мире расширяется применение усовершенствованных методов точного захода на посадку.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Несогласованность в практике наименования карт

2.1.1 В главе 9 тома II Дос 8168 предлагается, чтобы в случае включения минимумов кат. II и/или III в заглавии карты указывалось следующее: "ILS Rwy XX CAT II" или "ILS Rwy XX CAT II/III". Однако в материалах ИКАО в этом отношении наблюдается непоследовательность. В частности, образец карты № 9 в Дос 8697 включает минимумы кат. II, но имеет заглавие "ILS RWY 24R" без указания кат. II.

2.1.2 Это расхождение может привести к путанице среди пилотов, диспетчеров управления воздушным движением и интеграторов данных, особенно при толковании применимости минимумов в условиях ограниченной видимости.

2.2 Неясность в представлении минимумов кат. III

2.2.1 В п. 1.1.4.4 главы 1 раздела 1 части II тома II документа Дос 8168 указано, что "ОСА/Н не связывается с полетами по кат. III". Однако в томе I в таблице II-5-2-1 содержатся обозначения кат. III A/B/C наряду с соответствующими значениями минимумов.

2.2.2 В результате такого несоответствия возникают практические вопросы:

- а) Следует ли отображать схемы кат. III без числовых значений минимумов?
- б) Предназначены ли заглавия кат. III только для ссылки на схемы?

- с) Как эти схемы должны отображаться в глобальных наборах данных и сборниках аэронавигационной информации?

2.3 Эксплуатационные последствия и соображения безопасности полетов

2.3.1 Из-за несогласованности правил составления карт может быть затруднена ситуационная осведомленность пилотов и увеличена нагрузка на них, особенно на критических этапах полета в условиях ограниченной видимости.

2.3.2 Различия в наименованиях и в представлении минимумов могут также усложнить обучение, подготовку на тренажерах, кодирование баз данных системы управления полетом (FMS) и трансграничные полеты, что в конечном итоге скажется на глобальной совместимости и безопасности полетов.

2.4 Аргументы в пользу согласованности стандартов

2.4.1 ИКАО достигла заметного прогресса в стандартизации аэронавигационной информации, в том числе благодаря положениям Приложения 4 *"Аэронавигационные карты"* и документа Doc 8697. Однако более существенная согласованность необходима, в частности, для карт кат. II/III.

2.4.2 Разработка согласованных стандартов позволит:

- a) повысить ясность и сократить количество ошибочных толкований;
- b) стимулировать согласование практики составления карт в глобальном масштабе;
- c) обеспечить целостность данных в системах службы аэронавигационной информации (САИ) и FMS;
- d) повысить безопасность полетов при выполнении точных заходов на посадку.

3. ВЫВОД

3.1 В настоящем документе выявлены критически значимые пробелы и несоответствия в документации ИКАО в отношении наименования и маркировки карт точного захода на посадку кат. II/III.

3.2 Для авиационного сообщества была бы полезна проведенная под руководством ИКАО комплексная работа по пересмотру и согласованию соответствующих SARPS и инструктивных материалов. Такая инициатива способствовала бы безопасному, последовательному и эффективному опубликованию и использованию схем кат. II/III во всем мире.