



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 25 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

ПОЛЕТЫ САНАВИАЦИИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ОЧКОВ НОЧНОГО ВИДЕНИЯ (NVG) НА ВИНТОКРЫЛЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ И НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ С НЕПОДВИЖНЫМ КРЫЛОМ

(Представлено Колумбией при поддержке государств – членов ЛАКГА²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом рабочем документе представлены соображения, относящиеся к эксплуатации, регулированию и безопасности полетов с использованием очков ночного видения (NVG) на винтокрылых воздушных судах и воздушных судах с неподвижным крылом, выполняющих полеты санавиации.

Отсутствие специальной глобальной нормативной базы по различным эксплуатационным, техническим, правовым и человеческим аспектам полетов с использованием NVG на таких рейсах создает риски для интероперабельности, безопасности полетов и эффективности оказания скорой медицинской помощи в ночное время.

Колумбия предлагает ИКАО разработать специальные стандарты или рекомендации для ведомств гражданской авиации и эксплуатантов гражданских воздушных судов в отношении этих специализированных полетов, выполняемых в ночное время, в условиях ограниченной и низкой видимости, создающей серьезную угрозу безопасности экипажей и пациентов.

Действия: Ассамблее предлагается поручить Секретариату разработать Стандарты, Рекомендуемую практику или инструктивные материалы для последующего утверждения соответствующим органом, в том числе:

- a) минимальные требования к применению NVG на самолетах и вертолетах при выполнении полетов санитарной авиации;
- b) Стандарты, обеспечивающие, что очки ночного видения совместимы с бортовым медицинским оборудованием, а кабины совместимы с оборудованием NVG, а также включающие специальные разрешения для медицинского персонала на борту, а также процедуры захода на посадку в зонах без соответствующей инфраструктуры;
- c) процедуры для сертификации в сфере эксплуатации и летной годности;
- d) управление безопасностью полетов санавиации с использованием NVG.

¹ Испанская версия предоставлена Колумбией.

² Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Каждый полет безопасен и защищен" и "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Приложение 6 Эксплуатация воздушных судов Приложение 8 Летная годность воздушных судов Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов" RAC 135 Ар. 20, RAC 121

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В регионах со сложными географическими условиями, особенно в труднодоступной или неосвещенной местности, характерной для нашей колумбийской топографии, где наблюдается разнообразие сценариев, незначительный охват наземной инфраструктурой и необходимость оказания неотложной медицинской помощи, полеты скорой воздушной помощи стали важным инструментом.

1.2 На значительной части территории Колумбии ночные полеты необходимы для обеспечения равного доступа к неотложной помощи.

1.3 Очки ночного видения (NVG) улучшают ситуационную осведомленность пилота и позволяют увеличить период времени для выполнения таких полетов, обеспечивая более оперативное реагирование медиков.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Ведомство гражданской авиации Колумбии оценивает и разрешает полеты в режиме санитарной авиации как на самолетах, так и на вертолетах, применяя строгие требования к подготовке, техническому обслуживанию и надзору за выполнением полетов, но с ограничениями применительно к ночным полетам.

2.2 Внедрение NVG в полеты, выполняемые для оказания скорой медицинской помощи, показало следующие преимущества:

- a) снижение количества авиационных происшествий и инцидентов, связанных с потерей видимости объектов;
- b) повышенные эксплуатационные возможности в темное время суток или в пороговых условиях (правила визуальных полетов в ночное время);
- c) более эффективное предоставление медицинской помощи в случае возникновения чрезвычайных ситуаций сельских или удаленных районов;
- d) поддержка поисково-спасательных операций (SAR) и медицинской эвакуации (MEDEVAC) в неблагоприятных сценариях, например в географических условиях Колумбии.

2.3 Несмотря на преимущества, эти полеты не имеют согласованной на глобальном уровне нормативно-правовой базы, что приводит к вызовам, связанным с:

- a) техническими согласованиями оборудования NVG и модификацией воздушных судов;
- b) подготовкой и квалификационной оценкой экипажа, использующего NVG;
- c) модификацией салона и внешнего освещения;
- d) координацией с медицинскими службами и командами управления воздушным движением;
- e) оценкой рисков производства полетов в ночное время и планами действий в чрезвычайных ситуациях.

2.4 Федеральное управление гражданской авиации (ФАУ) и Агентство Европейского союза по безопасности полетов (EASA) внедрили специальные рекомендации для эксплуатантов вертолетов, выполняющих полеты чрезвычайного характера. Эти рекомендации могут быть адаптированы к колумбийской модели таким образом, чтобы свести к минимуму эксплуатационные риски.

2.5 В Приложениях ИКАО отсутствуют Стандарты или Рекомендуемая практика, связанные с использованием NVG при выполнении рейсов савиации.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Ночные полеты скорой медицинской помощи на винтокрылых воздушных судах и воздушных судах с неподвижным крылом с использованием NVG позволяют оказывать более качественную неотложную медицинскую помощь в удаленных и труднодоступных районах Колумбии, а также проводить воздушную медицинскую эвакуацию (MEDEVAC), тем самым снижая заболеваемость и смертность, обычно вызванные отсутствием своевременной медицинской помощи. В связи с этим существует потребность в четких, согласованных на глобальном уровне стандартах для регулирования таких полетов.

3.2 Колумбия вновь заявляет о своей готовности продолжать играть активную роль в разработке технических и нормативных руководящих принципов данному вопросу в рамках ИКАО, обеспечивая безопасное и согласованное применение международных стандартов.

— КОНЕЦ —