



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ТУРБОВИНТОВЫХ САМОЛЕТОВ

(Представлено Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международным советом деловой авиации (МСДА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Региональная связность воздушных перевозок открывает возможности для экономического развития, стимулирует туризм и способствует улучшению доступа к образованию, здравоохранению и культуре. Взаимосвязь городов вторичного и третичного значения позволяет населению каждого из них поддерживать связь и извлекать выгоду из мирового экономического роста, и может быть фактором устойчивого развития. Турбовинтовые самолеты представляют собой все более эффективное средство для удовлетворения этой потребности. Тем не менее, несмотря на заметные улучшения, показатели безопасности полетов турбовинтовых самолетов не сопоставимы с уровнем безопасности полетов, достигнутым другими сегментами всей отрасли. ИКАО, национальные ведомства гражданской авиации (ВГА), авиационная отрасль и другие заинтересованные стороны в гражданской авиации должны уделять первоочередное внимание совместным мерам по повышению уровня безопасности полетов в региональном турбовинтовом сегменте.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) просить ИКАО сделать безопасность полетов турбовинтовых самолетов приоритетным пунктом своей программы работы;
- б) просить Совет настоятельно призвать государства-члены сотрудничать со своими поставщиками аэронавигационного обслуживания для разработки схем полетов по приборам с вертикальным наведением (наземного или спутникового базирования) в аэропортах, обслуживающих коммерческие полеты;
- в) поручить Генеральному секретарю продолжать взаимодействие со всеми заинтересованными сторонами в целях анализа имеющихся данных, чтобы в будущей работе по совершенствованию полетов региональных турбовинтовых самолетов наибольшее внимание уделялось тем областям, в которых можно извлечь наибольшую выгоду.

¹ Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИККАИА.

<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>	Деятельность, упоминаемая в данном документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов.
<i>Справочный материал:</i>	Дос 10115, Доклад Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13), исправления № 1 и 2 и дополнение № 1. Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 По данным Организации Объединенных Наций по состоянию на 2018 год 55 % населения планеты проживали в городских районах. Ожидается, что эта доля увеличится до 68 % к 2050 году. Прогнозы показывают, что урбанизация, постепенное перетекание населения из сельской местности в города вместе с общим ростом населения мира могут добавить к городским районам еще 2,5 млрд человек к 2050 году, причем почти 90 % этого роста будет приходиться на Азию и Африку. Транспорт будет иметь важнейшее значение в сокращении загруженности и стресса крупных городских районов. Наличие быстрого и эффективного воздушного транспорта может играть важную роль в развитии городов, предлагая предприятиям возможность создавать офисы за пределами крупных городских районов, сохраняя при этом быстрый доступ к этим крупным городским центрам.

1.2 Региональная связность воздушных перевозок открывает возможности для экономического развития, стимулирует туризм и способствует улучшению доступа к образованию, здравоохранению и культуре. Взаимосвязь городов вторичного и третичного значения позволяет населению каждого из них поддерживать связь и извлекать выгоду из мирового экономического роста, и может быть фактором устойчивого развития. Турбовинтовые самолеты представляют собой все более эффективное средство для удовлетворения этой потребности. Но несмотря на заметные улучшения, показатели безопасности полетов турбовинтовых самолетов не сопоставимы с уровнем безопасности полетов, достигнутым другими сегментами отрасли в целом.

1.3 В развивающихся государствах спрос на региональные рынки, обслуживаемые турбовинтовыми самолетами, растет быстрыми темпами. Развивающиеся рынки выросли на 4,6 % с 2011 года. Это увеличение объясняется в основном растущими рынками Китая и Индии. Половина новых полетов турбовинтовых самолетов связана с созданием авиакомпаниями новых маршрутов в рамках стратегии развития своей воздушной сети. Другая половина приходится на более широкое использование турбовинтовой технологии в уже существующих сегментах.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Данные отрасли, ИКАО и ИАТА свидетельствуют о том, что при производстве полетов региональных турбовинтовых самолетов количество авиационных происшествий выше, чем у реактивных самолетов. Следует отметить, что турбовинтовые самолеты сертифицируются по тем же стандартам летной годности, что и реактивные самолеты. Таким образом, необходим

тщательный анализ всех имеющихся данных о региональных полетах, чтобы определить коренные причины очевидно повышенной аварийности региональных турбовинтовых полетов по сравнению с полетами самолетов с реактивными двигателями. Анализ должен учитывать обычно более короткую продолжительность полета турбовинтовых самолетов по сравнению с реактивными. В результате этих более коротких полетов более высокий процент времени полета турбовинтовых самолетов связан с критическими фазами полета (то есть, взлетом и посадкой) по сравнению с реактивными самолетами.

2.2 Будет крайне важно, чтобы ИКАО, национальные ВГА, авиационная отрасль и другие заинтересованные стороны в гражданской авиации сотрудничали, чтобы повышать уровень безопасности полетов в региональном сегменте турбовинтовых перевозок и разрабатывали практические и устойчивые положения политики, подходы и меры для повышения уровня безопасности полетов, в том числе в сфере подготовки, инфраструктуры и наращивания потенциала на местах. Учитывая взаимозависимость различных частей глобальной экосистемы гражданской авиации, решение этих проблем потребует тесной координации.

2.3 Имеющиеся статистические данные подтверждают, что вопрос безопасности полетов турбовинтовых самолетов следует сделать приоритетным для международного сообщества гражданской авиации. Однако потребуются дальнейший анализ этих данных. Необходим подход, основанный на данных и учитывающий точки зрения всех заинтересованных сторон, чтобы усилия, направленные на повышение безопасности полетов турбовинтовых самолетов, имели адресный и адекватный характер. ИКАО и отрасль в настоящее время обладают множеством данных. Однако эти данные потребуют дезагрегации и дальнейшего анализа, чтобы способствовать этим общим усилиям сообщества. Отрасль готова оказывать содействие ИКАО, предоставляя данные и участвуя в анализе данных.

2.4 Значительная доля происшествий в регулярных коммерческих перевозках связана с безопасностью взлетно-посадочной полосы и столкновениями исправного самолета с землей. Одной из мер смягчения последствий таких происшествий, имеющих высокую степень риска, является наличие возможности сделать заход на посадку с вертикальным наведением. Часто региональные рейсы турбовинтовых самолетов обслуживают менее развитые аэропорты, имеющие ограниченную инфраструктуру, в том числе для захода на посадку с наведением по приборам. При навигации, основанной на характеристиках (PBN) используются спутники и бортовое навигационное оборудование, соответствующее требованиям PBN. Заходы на посадку с использованием PBN не требуют больших инвестиций в наземные навигационные средства (покупка плюс техническое обслуживание), в то время как их преимущества для безопасности полетов не вызывают сомнений. Кроме того, PBN позволяет увеличить пропускную способность воздушного пространства, повышает эксплуатационную эффективность и снижает воздействие на окружающую среду. Следует настоятельно призывать государства сотрудничать со своими поставщиками аэронавигационного обслуживания и эксплуатантами воздушных судов для разработки и утверждения по возможности в кратчайшие сроки процедур захода на посадку с вертикальным наведением в аэропортах, обслуживающих коммерческие рейсы. Также потребуются дальнейший анализ данных о происшествиях в результате столкновения исправного самолета с землей, чтобы рассмотреть любые специфические потребности в сегменте турбовинтовых самолетов.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Региональная связность воздушных перевозок открывает возможности для экономического развития, стимулирует туризм и способствует улучшению доступа к

образованию, здравоохранению и культуре. Взаимосвязь с городами вторичного и третичного значения позволяет населению каждого из них поддерживать связь и извлекать выгоду из мирового экономического роста, и может быть фактором устойчивого развития. Турбовинтовые самолеты представляют собой все более эффективное средство для удовлетворения этой потребности. Тем не менее показатели безопасности полетов турбовинтовых самолетов несопоставимы с уровнем безопасности полетов, достигнутым другими сегментами всей отрасли. Будет особенно важно, чтобы ИКАО, национальные ВГА, авиационная отрасль и другие заинтересованные стороны в гражданской авиации уделяли первоочередное внимание совместным мерам по повышению уровня безопасности полетов в региональном турбовинтовом сегменте.

— КОНЕЦ —