



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 31 повестки дня : Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации

**УСТАНОВЛЕНИЕ МИНИМАЛЬНОЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОТЫ
ПРОЛЕТА НАД МЕСТНОСТЬЮ ПО МАРШРУТУ ДО ЗАПАСНОГО АЭРОДРОМА
ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Ограничение летно-технических характеристик воздушных судов в главе 5 части I, II и III Приложения 6 ИКАО вызвало обсуждение требования к высоте пролета над местностью по маршруту до запасного аэродрома пункта назначения или обычно называемому "из В в С" или из "пункта назначения до запасного аэродрома".

В данном рабочем документе предлагается внести поправки в действующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) после их дальнейшего изучения и проведения повторной оценки.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание данного рабочего документа;
- b) представить рекомендации по внесению поправок в пункты 5.2.9, 5.2.10 и 5.2.11 Приложения 6.;
- c) принять во внимание следующее:
 - 1) определение маршрута до запасного аэродрома пункта назначения в качестве части маршрута или планируемого изменения маршрута, указанного в пунктах 5.2.9 и 5.2.10 Приложения 6;
 - 2) распространить положение пункта 5.2.11 Приложения 6 на высоту пролёта над местностью за пределами траектории захода на посадку, с тем чтобы охватить все сегменты обходного маршрута до запасного аэродрома пункта назначения.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов".
<i>Финансовые последствия:</i>	Данный рабочий документ не имеет прямых финансовых последствий
<i>Справочный материал:</i>	Приложение 6 - <i>Эксплуатация воздушных судов</i> , часть I - <i>Международный коммерческий воздушный транспорт - Самолеты</i> , часть II - <i>Международная авиация общего назначения - Самолеты</i> и часть III - <i>Международные полеты - Вертолеты</i> , пп. 5.2.9, 5.2.10 и 5.2.11.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Пункты 5.2.9, 5.2.10 и 5.2.11 части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"*, части II *"Международная авиация общего назначения. Самолеты"* и части III *"Международные полеты. Вертолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* Международной организации гражданской авиации (ИКАО) вызвали большую обеспокоенность, связанную с безопасностью полетов, понятностью и целесообразностью. Эксплуатанты сталкиваются с проблемами проведения различия между запасным аэродромом на маршруте и запасным аэродромом пункта назначения в отношении минимальной для обеспечения безопасности полета высоты пролета над местностью. Командиры воздушных судов тоже начинают оспаривать необходимость полета по такому маршруту, где не гарантирована минимальная для обеспечения безопасности полета высота пролета над местностью ю.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В пп. 5.2.9, 5.2.10 и 5.2.11 частей I, II и III Приложения 6 говорится следующее:

- a) Приложение 6, п. 5.2.9 – *"при одном неработающем двигателе. Самолет способен – в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах – продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования Стандарта, содержащегося в п. 5.2.11, не снижаясь ни в какой точке до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота полета"*;
- b) Приложение 6, п. 5.2.10 – *"при двух неработающих двигателях. При полетах самолетов с тремя или более двигателями по любой части маршрута, где расположение запасных аэродромов на маршруте и общая продолжительность полета таковы, что следует учитывать возможность выхода из строя второго двигателя для сохранения общего уровня безопасности, предусматриваемого Стандартами настоящей главы, самолет в случае выхода из строя любых двух двигателей способен продолжать полет до запасного аэродрома на маршруте и совершить посадку"*;
- c) Приложение 6, п. 5.2.11 – *"Самолет способен приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик"*.

2.2 Применимость пп. 5.2.9 и 5.2.10 Приложения 6, связанных с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты, привела к ряду интерпретаций. Многие считают, что *"на маршруте"* означает маршрут от аэродрома отправления до аэродрома назначения (из пункта А в пункт В), в то время как есть те, кто определяет запасной маршрут до пункта назначения (из пункта В в пункт С) как часть полета *"по маршруту"*. Этот вопрос нуждается в дальнейшем разъяснении, с тем чтобы обеспечить последовательность осуществления этого положения.

2.3 В дополнение к проблеме понятности многие представители авиационной отрасли заявили о последствиях для безопасности полетов и рациональности такого решения. Если требования, предусмотренные в пп. 5.2.9 и 5.2.10 Приложения 6, являются исключительными для запасных аэродромов на маршруте от пункта отправления до пункта назначения, то для такого правила трудно обосновать логику обеспечения безопасности полета. Все маршруты отклонений, включая маршрут до запасного аэродрома пункта назначения, должны рассматриваться таким же образом, как и при любой оценке факторов риска, и степень серьезности, связанная с местностью, является настолько же катастрофической.

2.4 Представляется, что положение в п. 5.2.11 Приложения 6, считает необходимым лишь пролет препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты. Воздушному судну следует пролетать над местностью с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты на своем маршруте, чтобы выйти на траекторию захода на посадку. С учетом этого правило пролета с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты должно применяться за пределами траектории захода на посадку, чтобы быть логически обоснованным.

2.5 Исследование 2А эксплуатантов ОАЭ показало, что пролет над местностью с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты для маршрута до запасного аэродрома пункта назначения реализуется всеми в рамках обязательного требования к обеспечению безопасности полета. Но есть случаи, когда пролет местности не рассчитывается для сценария отказа двигателя. Отсутствие ясности в правиле, усугубляемое низкой вероятностью в оценке риска, являются вероятными причинами неисполнения.

- КОНЕЦ -