

ENR 1.14 ИНЦИДЕНТЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ**1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИНЦИДЕНТОВ, СВЯЗАННЫХ С ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ**

“Инцидент, связанный с воздушным движением” используется для обозначения серьезного происшествия, связанного с предоставлением обслуживания воздушного движения, такого, как:

- a. сближение воздушных судов (AIRPROX);
- b. серьезные затруднения, создающие опасность для воздушных судов, вызванную, например:
 - 1 ошибочными процедурами;
 - 2 несоблюдением процедур; или
 - 3 отказом наземных средств.

Определение инцидента, связанного с воздушным движением и AIRPROX.

Сближение воздушных судов. Ситуация, при которой, по мнению пилота или персонала службы воздушного движения, расстояние между воздушными судами, а также их относительное местоположение и скорость были таковыми, что безопасность воздушного судна была поставлена под угрозу. Сближение воздушных судов классифицируется следующим образом:

Риск столкновения. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором возникла серьезная опасность столкновения.

Необеспечение безопасности. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором безопасность воздушных судов была поставлена под угрозу.

Отсутствие риска столкновения. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором отсутствовал риск столкновения.

Риск не определен. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором не было достаточно информации для определения соответствующего риска или недостаточность или противоречивость доказательств препятствовали такому определению.

AIRPROX. Кодовое название, используемое в отчете об инциденте, связанном с воздушным движением, для обозначения сближения воздушных судов.

Инциденты, связанные с воздушным движением, обозначаются и определяются в отчетах следующим образом:

Тип	Обозначение
Инцидент, связанный с воздушным движением:	Инцидент
как в пункте а) выше	AIRPROX (сближение воздушных судов)
как в пункте b) 1) и 2) выше	Процедура
как в пункте b) 3) выше	Средство

2. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ “ФОРМЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ ОБ ИНЦИДЕНТАХ, СВЯЗАННЫХ С ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ”

Форма представления данных об инцидентах, связанных с воздушным движением, предназначена для использования:

- a. пилотом для представления отчета об инциденте, связанном с воздушным движением, после прибытия или для подтверждения сообщения, сделанного первоначально по радио в ходе полета.

Примечание. При наличии формы на борту она может также использоваться в качестве образца для составления первоначального отчета в полете;

- b. органом УВД для регистрации отчета об инциденте, связанном с воздушным движением и полученном по радио, телефону или телетайпу.
Примечание. Данная форма может использоваться в качестве формата текста сообщения, которое будет передаваться по сети AFS.

3. ПРАВИЛА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТНОСТИ (ВКЛЮЧАЯ ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ПОЛЕТЕ)

Пилоту следует соблюдать следующие правила в отношении инцидента, в котором он был участником:

- a. во время полета использовать соответствующую частоту связи “воздух – земля” для сообщения об инциденте значительной важности, особенно если в нем участвует другое воздушное судно, с тем, чтобы были немедленно оценены соответствующие факты;
- b. незамедлительно после посадки представить заполненную "форму представления данных об инциденте, связанном с воздушным движением":
 - 1 для подтверждения сообщения об инциденте, сделанного первоначально в соответствии с пунктом а), или для представления первоначального отчета о таком инциденте, если невозможно было сообщить о нем по радио;
 - 2 для представления отчета об инциденте, который не требовал немедленного уведомления во время происшествия.

Первоначальное сообщение по радио должно содержать следующую информацию:

- a. опознавательный знак воздушного судна;
- b. тип инцидента, например сближение воздушных судов;
- c. инцидент:
 - 1 а) и b);
 - 2 а), b), c), d), n);
 - 3 а), b), c), i);
 - 4 а), b);
- e. прочее
 - 1 e).

Заключительный отчет об инциденте значительной важности, о котором первоначально было сообщено по радио, или первоначальный отчет о любом другом инциденте следует представлять в Комитет гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Пилоту следует заполнить форму представления данных об инциденте, связанном с воздушным движением, дополнив ее подробным описанием первоначального сообщения при необходимости.

Примечание. Если пункт сбора донесений ОВД отсутствует, то указанный отчет может быть представлен другому органу ОВД.

4. ЦЕЛЬ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ И ОБРАБОТКИ УКАЗАННОЙ ФОРМЫ

Цель представления отчета об инцидентах, связанных со сближением воздушных судов, и их расследования заключается в обеспечении безопасности воздушных судов. Степень риска, связанную со сближением воздушных судов, следует определять при расследовании указанного инцидента и классифицировать как “риск столкновения”, “безопасность не обеспечена”, “отсутствие риска столкновения” или “риск не определен”.

Цель указанной формы заключается в обеспечении полномочных органов по расследованию по возможности полной информацией об инциденте, связанном с воздушным движением, и предоставлении им возможности сообщить с наименьшей задержкой пилоту или соответствующему эксплуатанту результаты расследования указанного инцидента и предпринятые действия по исправлению недостатков.

IR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM		
For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.		
A - AIRCRAFT IDENTIFICATION	B - TYPE OF INCIDENT	
	AIRPROX/PROCEDURE/FACILITY*	
C - THE INCIDENT		
1. General		
a) Date/time of incidentUTC		
b) Position		
2. Own aircraft		
a) Heading and route		
b) True airspeed measured in () kt ____ () km/h ____.		
c) Level and altimeter setting		
d) Aircraft climbing or descending		
() Level flight	() Climbing	() Descending
e) Aircraft bank angle		
() Wings level	() Slight bank	() Moderate bank
() Steep bank	() Inverted	() Unknown
f) Aircraft direction of bank		
() Left	() Right	() Unknown
g) Restrictions to visibility (select as many as required)		
() Sun glare	() Windscreen pillar	() Dirty windscreen
() Other cockpit structure	() None	
h) Use of aircraft lighting (select as many as required)		
() Navigation lights	() Strobe lights	() Cabin lights
() Red anti-collision lights	() Landing/taxi lights	() Logo (tail fin) lights
() Other	() None	
i) Traffic avoidance advice issued by ATS		
() Yes, based on radar	() Yes, based on visual sighting	() Yes, based on other information
() No		
j) Traffic information issued		
() Yes, based on radar	() Yes, based on visual sighting	() Yes, based on other information
() No		
k) Airborne collision avoidance system - ACAS		
() Not carried	() Type	() Traffic advisory issued
() Resolution advisory issued	() Traffic advisory or resolution advisory not issued	

* Delete as appropriate

l) Radar identification	<input type="checkbox"/> No radar available	<input type="checkbox"/> Radar identification	<input type="checkbox"/> No radar identification
m) Other aircraft sighted	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Wrong aircraft sighted
n) Avoiding action taken	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	
o) Type of flight plan	IFR/VFR/none*		
3. Other aircraft			
a) Type and call sign/registration (if known)			
b) If a) above not known, describe below			
<input type="checkbox"/> High wing	<input type="checkbox"/> Mid wing	<input type="checkbox"/> Low wing	
<input type="checkbox"/> Rotorcraft			
<input type="checkbox"/> 1 engine	<input type="checkbox"/> 2 engines	<input type="checkbox"/> 3 engines	
<input type="checkbox"/> 4 engines	<input type="checkbox"/> More than 4 engines		
Marking, colour or other available details			
<hr/>			
<hr/>			
<hr/>			
c) Aircraft climbing or descending			
<input type="checkbox"/> Level flight	<input type="checkbox"/> Climbing	<input type="checkbox"/> Descending	
<input type="checkbox"/> Unknown			
d) Aircraft bank angle			
<input type="checkbox"/> Wings level	<input type="checkbox"/> Slight bank	<input type="checkbox"/> Moderate bank	
<input type="checkbox"/> Steep bank	<input type="checkbox"/> Inverted	<input type="checkbox"/> Unknown	
e) Aircraft direction of bank			
<input type="checkbox"/> Left	<input type="checkbox"/> Right	<input type="checkbox"/> Unknown	
f) Lights displayed			
<input type="checkbox"/> Navigation lights	<input type="checkbox"/> Strobe lights	<input type="checkbox"/> Cabin lights	
<input type="checkbox"/> Red anti-collision lights	<input type="checkbox"/> Landing/taxi lights	<input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights	
<input type="checkbox"/> Other	<input type="checkbox"/> None	<input type="checkbox"/> Unknown	
g) Traffic avoidance advice issued by ATS			
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information	
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown		
h) Traffic information issued			
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information	
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown		
i) Avoiding action taken			
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown	

* Delete as appropriate

4. Distance

- a) Closest horizontal distance
- b) Closest vertical distance

5. Flight weather conditions

- a) IMC/VMC*
- b) Above/below* clouds / fog / haze or between layers*
- c) Distance vertically from cloud _____ m/ft* below _____ m/ft* above
- d) In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze*
- e) Flying into/out of* sun
- f) Flight visibility _____ m/km*

6. Any other information considered important by the pilot-in-command

D - MISCELLANEOUS

1. Information regarding reporting aircraft

- a) Aircraft registration
- b) Aircraft type
- c) Operator
- d) Aerodrome of departure
- e) Aerodrome of first landing destination
- f) Reported by radio or other means to (name of ATS unit) at timeUTC
- g) Date / time / place of completion of form

2. Function, address and signature of person submitting report

- a) Function
- b) Address
- c) Signature
- d) Telephone number

3. Function and signature of person receiving report

- a) Function b) Signature

* Delete as appropriate

E — SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED

1. Receipt of report

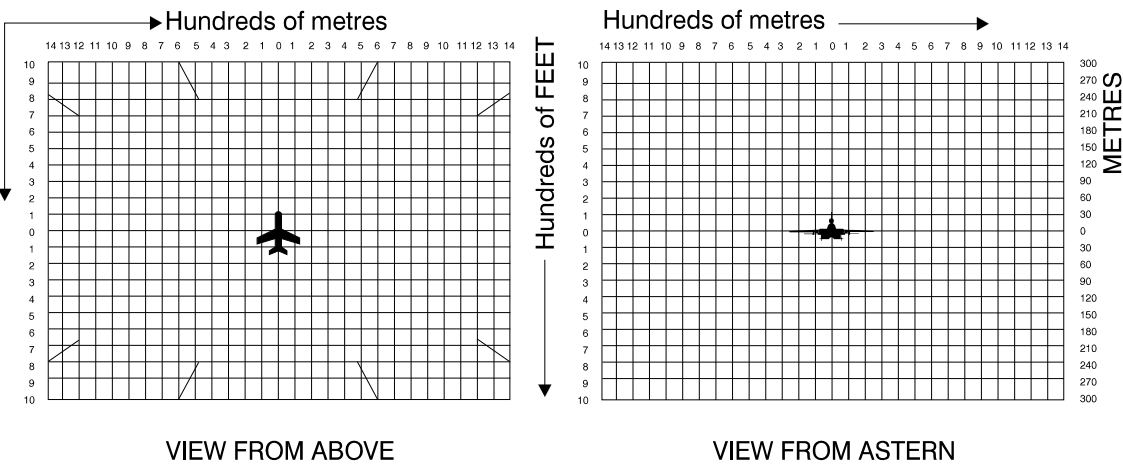
- a) Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify) *.....
- b) Report received by..... (name of ATS unit)

2. Details of ATS action

Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry,etc.)

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



Инструкция по заполнению формы представления данных об инцидентах, связанных с воздушным движением

Пункт

- A Опознавательный индекс воздушного судна, представившего отчет
- B Сообщение AIRPROX должно быть представлено немедленно по радио
- C1 Дата/время в UTC и местоположение в градусах и расстоянии от навигационного средства или в значениях широты и долготы
- C2 Информация о воздушном судне, представившем отчет (отметить галочкой).
- C2 c) Например, ЭП 350/1013 гПа или 2500 фут/ЩНЧ 1007 гПа или 1200 фут/ЩФЕ 998 гПа.
- C3 Информация о других причастных воздушных судах
- C4 Расстояние прохождения (указать используемые единицы).
- C6 Приложить дополнительную информацию при необходимости. Могут быть использованы программы для отражения местоположения воздушного судна
- D1 f) Название органа ОВД и дата/время в UTC
- D1 g) Дата и время в UTC
- E2 Включить подробное описание об органе ОВД, например предоставляемое обслуживание, частота радиотелефонной связи, предписанные коды ВОРЛ и значение установки высотомера. Использовать диаграмму для показа местоположения воздушного судна и приложить дополнительную информацию при необходимости.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK