

Перевод доклада с английского языка на русский

UK Airprox Board, Report No 2013086, November 2013.

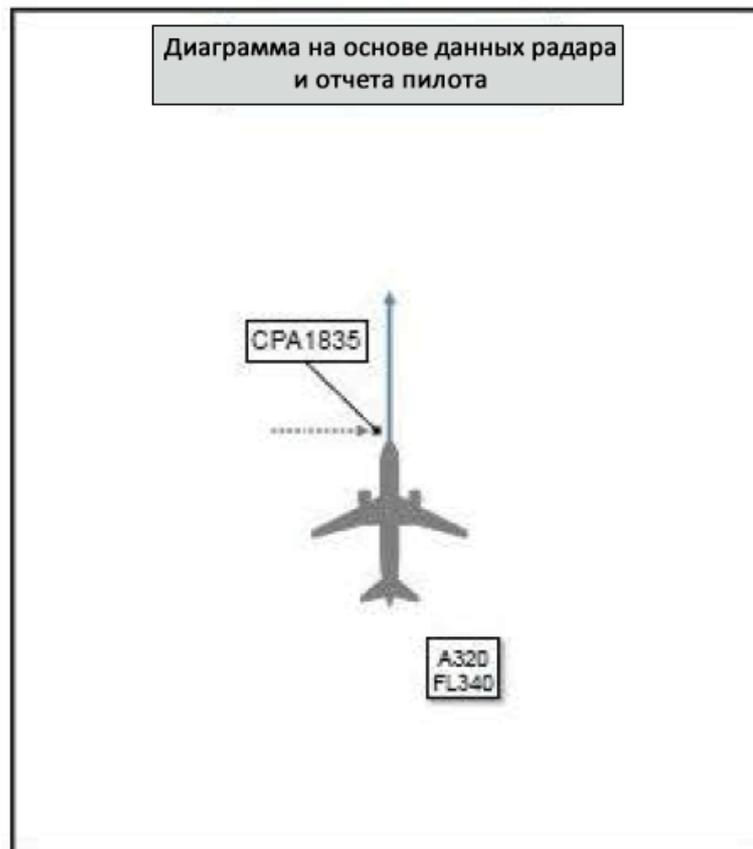
<http://www.airproxboard.org.uk/docs/423/20131127-2013.11Reports.pdf> (accessed January 07, 2014).

ДОКЛАД СОВЕТА AIRPROX № 2013086

Дата/время: 19 июля 2013 г., 1835Z

Положение: 5125N 00058W (19,5 нм W LHR)

<u>Воздушное пространство:</u>	Lon UIR	(Класс: C)
	<u>Подавший отчет</u>	<u>Принявший отчет</u>
<u>Тип:</u>	A320	неизвестно
<u>Оператор:</u>	CAT	неизвестно
<u>Высота/FL:</u>	FL340	неизвестно
<u>Погодные условия:</u>	неизвестно	неизвестно
<u>Видимость:</u>	неизвестно	неизвестно
<u>Заявленное эшелонирование:</u>	неизвестно	неизвестно
<u>Зарегистр. эшелонирование:</u>	неизвестно	неизвестно



РАЗДЕЛ А: СВОДНЫЕ ДАННЫЕ ОТЧЕТА UKAB

Пилот A320 сообщает о смене горизонтального уровня в секторе FL340 к Западу от Хитроу. Первый офицер, сидевший справа, смотрел вниз на PLOG¹. Капитан, сидевший слева, смотрел на Запад через смотровое окно "прямого наблюдения"². Когда он повернулся, чтобы посмотреть вперед, он заметил объект, летевший к ним навстречу примерно на одном горизонтальном уровне, возможно немного выше переднего окна. У него создалось впечатление, что они могут столкнуться, при этом времени на маневр не оставалось. Он сразу же повернул вправо и попытался предупредить первого офицера. Первый офицер повернулся и посмотрел на него. Он думал, что что-то не так с самолетом. Капитан ожидал столкновения с другим летательным аппаратом. Его первые слова первому офицеру были "Вы видели это", на что тот ответил "Видел что". Капитан заметил объект, который пролетел несколькими футами выше самолета. Это было похоже на мяч для регби, серебристого цвета, и, возможно, имело металлическую конструкцию. После этого первым делом он запросил в системе предупреждения столкновений TCAS информацию о летающих объектах поблизости; такой информации не было. Тогда он запросил данные о самолетах поблизости; и снова не было никаких данных о других самолетах поблизости. Он объяснил ситуацию Управлению воздушным движением, и команда приняла решение составить отчет. По прибытии в пункт назначения капитан долго разговаривал по телефону с Управлением воздушным движением по поводу сектора, в котором заметил объект.

Секретариат Airgrox Великобритании не смог обнаружить другие летательные аппараты.

Фактические данные

В 1835 19 июля 2013 г. в указанном положении Солнце было под углом 278° и имело угол подъема 21° относительно Земли³. Это примерно равно углу подъема 24° в секторе FL340.

1 Аббревиатура, которая обозначает "журнал пилота". PLOG - это таблица записей, которая включает сведения о запланированном маршруте, пункте назначения, высоте, расчетном времени прибытия и состоянии топлива для каждого вылета. Сведения, такие как фактический маршрут, пункт назначения, высота, расчетное время прибытия и состояние топлива, заполняются во время полета и используются для оценки безопасности.

2 Окно прямого наблюдения, которое также называется окном прямой вентиляции, является частью переднего окна. Окно прямого наблюдения может быть открыто, если нужен прямой обзор. Например, если переднее окно грязное, пилот может открыть окно прямого наблюдения и выглянуть наружу, вместо того чтобы пытаться оценить посадочное полотно через грязное переднее окно.

3 Если вытянуть руку так, чтобы тыльная сторона руки была видна, а пальцы расставлены как можно шире, расстояние от мизинца до большого пальца равно углу 20-25°.

Анализ и расследование

CAA ATSI

Инцидент произошел примерно в 1835 на расстоянии 19,5 морских миль к Западу от Хитроу (Лондон) в секторе FL340. Пилот A320 действовал по правилам полетов Лондонской службы управления радаром. Служба CAA ATSI имела доступ к записям радаров, а также к письменному отчету пилота A320 и отчету расследования NATS Ltd.

Примерный угол обзора из окна прямого наблюдения приведен на Рис. 1.

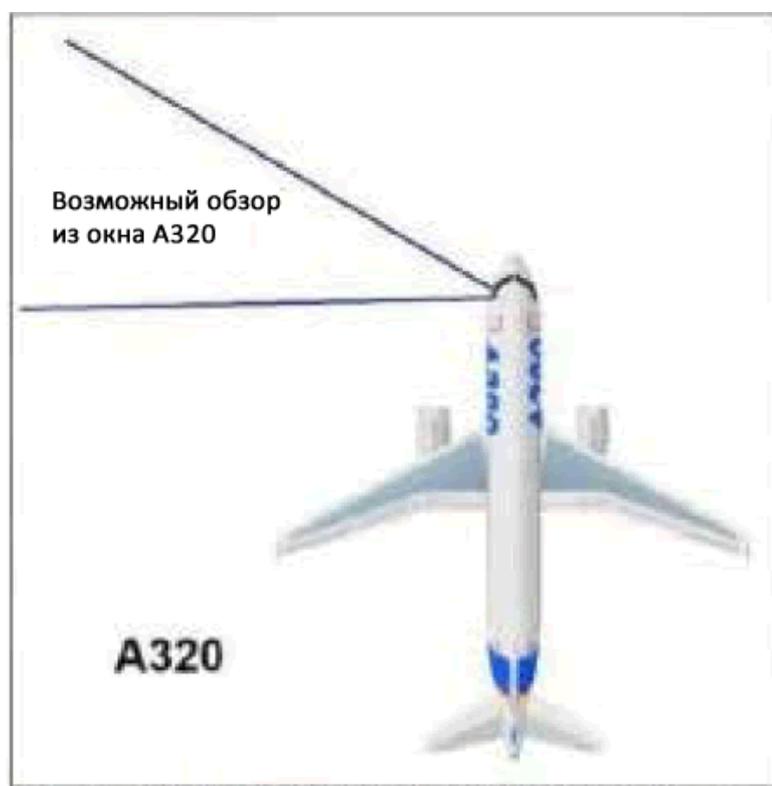


Рисунок 1.

На время инцидента (1835:22) запись радара была отфильтрована, в итоге на схеме виден самолет в секторе FL320 и FL390, а также неизвестные объекты, обведенные красными кругами на Рис. 2 ниже.

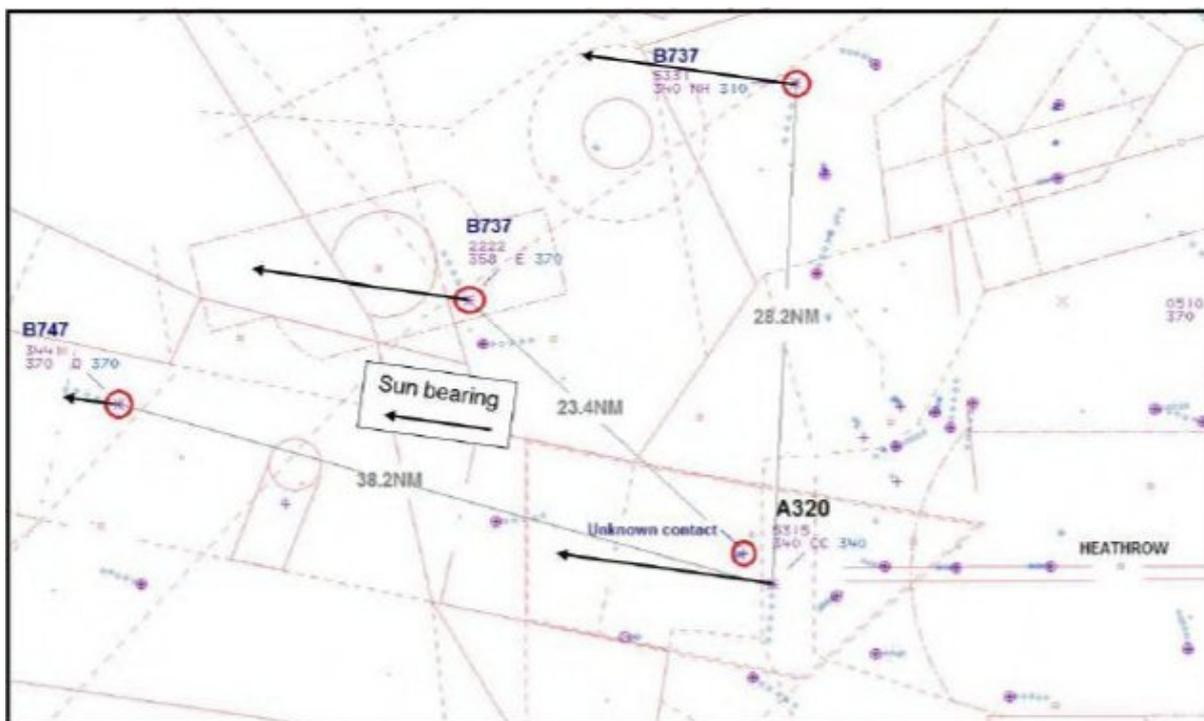


Рисунок 2. Swanwick MRI в точке 1835:22

Неизвестный объект зарегистрирован на 10 часов от A320 на расстоянии 2,2 морских миль. Этот объект изначально появился на радаре в 1828:53 недалеко от деревни Элинг, примерно в 30 морских милях к Западу от Хитроу. Неизвестный объект направился на Запад и приземлился в White Waltham в 1846. Объект был идентифицирован как самолет Tiger Moth, работающий на низких высотах, и удален из расследования.

Три другие самолета показаны следующим образом: в 8747, 38,2 морских мили к Западу от A320 в секторе FL370 в направлении Восток-Юго-Восток; в 8737, 23,4 морских мили к Северо-Западу от A320 в секторе FL358 в направлении Юго-Юго-Восток и третий в 8737, 28,2 морских мили впереди от A320 на том же уровне и со схожим направлением.

Предполетный бюллетень NATS Ltd AIS для Лондонского управления полетами содержал три записи о запуске метеорологических и радио шаров с неограниченным верхним уровнем. Все три организатора запусков подтвердили, что шары не были запущены в указанном месте в день инцидента.

В ходе расследования NATS Ltd не удалось подтвердить происхождение, уровень и размер объекта, о котором сообщалось в отчете пилота A320. Аналитическая служба военных радаров (RAC) не смогла отследить появление заявленного объекта.

Поблизости от А320 не было никаких летающих объектов. Было два самолета в 20 морских милях и 35 морских милях к Западу немного выше уровня А320 и один самолет в 20 милях впереди от А320 на том же уровне. Было решено, что с учетом положения Солнца эти самолеты могли создать солнечные блики. Однако отследить объект или определить возможную причину его появления не удалось.

Сводные данные

Пилот борта А320, направлявшегося на Север в секторе FL340, заметил объект через левостороннее окно прямого наблюдения, который, по его мнению, летел на одном уровне или немного выше. По сведениям системы предупреждения столкновений и радаров, поблизости не было других самолетов. В этом секторе не было зарегистрировано запусков метеорологических шаров.

РАЗДЕЛ Б: СВОДНЫЕ ДАННЫЕ ОБСУЖДЕНИЯ СОВЕТА

Доступные сведения включали отчет пилота борта А320, записи с радаров и отчет соответствующего учреждения Управления воздушными полетами.

Совет постановил, что на радаре не было конкурирующего трафика, а система предупреждения столкновений не выдала никаких предупреждений. Появление метеорологического шара было исключено. Было вычислено, что наполненный гелием шар должен был бы иметь диаметр 1 метр, чтобы достигнуть сектор FL340, отсюда коммерческие игрушечные шары также были исключены. Тем не менее, пилот борта А320 был убежден, что столкновение с объектом, который он заметил, было неминуемо. Единственное объяснение заключалось в том, что пилот смотрел вперед, когда вдруг возник блик отдаленного объекта на Солнце. После обсуждения было решено, что несмотря на вероятность солнечного блика, собранные фактические данные не позволяли настаивать на таком объяснении.

РАЗДЕЛ Ц: ОЦЕНКА ПРИЧИН И РИСКОВ

Причина: Доклад о наблюдении.

Степень риска: D.

Шкала ERC⁴: н/д

4 Несмотря на то, что оценка по классификации рисков ERC не была завершена во время обсуждения, директор и секретариат UKAB сделали теневую оценку из аналитических соображений.