

## Перевод доклада с английского языка на русский

UK Airprox Board, Report No 2012175, April 2013.

<http://www.airproxboard.org.uk/docs/423/20130424-2013.04Reports=Version%20%20Website.pdf> (accessed June 18, 2013).

### ДОКЛАД СОВЕТА AIRPROX № 2012175

**Дата/время:** 30 дек. 2012 г. 0853Z (воскресенье)  
**Местонахождение:** 5110N 00003W (5 морских миль от участка захода на посадку RW26L, Гатвик – выс. 203 фута)  
**Возд. пространство:** Диспетчерская зона (Класс: D)  
**Сообщившее возд. судно:** B777-200  
**Замеченное возд. судно:** 2 неопознанных объекта  
**Тип:** B777-200  
**Оператор:** CAT  
**Высота/FL:** 1500 фут. (высота над ур. моря)  
**Погода:** VMC NR  
**Видимость:** >10 км  
**Доложенное эшелонирование:** 100–200фут. верт.  
**Зарегистрированное эшелонирование:** NR



### РАЗДЕЛ А: СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ, СООБЩЕННАЯ УКАВ

Летчик B777 сообщает о приближении к аэропорту Гатвик при выполнении полета по ППП, находясь на связи с диспетчерским пунктом аэропорта Гатвик и передавая присвоенный код ответчика в режиме S и C. Приблизительно в 4-5 морских милях от точки приземления RW26L, в направлении 260 градусов, на скорости 140 узлов со снижением 1500 футов QNH, P2 обнаружил, а затем обратил его внимание на 2 плоских серебристых диска впереди, по одному с каждой стороны C/L и ниже траектории их полета: казалось, что эти объекты движутся очень медленно либо неподвижны. Все 3 летчика в кабине экипажа видели эти объекты, которые прошли на 100-200 футов ниже; экипажи двух следующих самолетов также видели эти объекты. Они сообщили в службу управления воздушным движением о происшествии и оценили риск как незначительный.

RAC MIL сообщает, что радарное опознание не позволило идентифицировать указанные объекты. Согласно всевозможным источникам, каких-либо клубов, работающих с радиоуправляемыми моделями, в данном районе не зарегистрировано. Карты свидетельствуют о

наличии ряда открытых полей по курсу захода на посадку RW26, с которых кто-либо мог управлять летающими аппаратами с дистанционным управлением. В свободной продаже имеются модели летающих аппаратов в форме тарелок или похожих на дирижабль, диаметром 4 фута.

### **НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ НАБЛЮДЕНИЯ АЭРОПОРТА ГАТВИК**

докладывает, что экипажем В777 были замечены 2 искусственных объекта, возможно, игрушечных, перемещавшихся под их самолетами приблизительно в 5-6 морских милях на посадочной прямой. Согласно дополнительным данным от этого экипажа и экипажа следующего за ним В767, объекты представляли собой 2 белых или серебристых диска на расстоянии приблизительно 1000–1500 футов. Данные об этом происшествии были переданы в местное полицейское управление и диспетчеру группы LTCC.

ATSI сообщает, что совет Airprox был уведомлен летчиком В777, прибывающим в аэропорт Гатвик, о двух замеченных объектах, перемещавшихся ниже самолета. Доклад ниже содержит только последовательное изложение всех имеющихся фактов, поскольку оказалось невозможным идентифицировать наблюдавшиеся объекты и определить их происхождение.

В777 выполнял полет по ППП, а его ответчик выдавал код в режиме А4456 в ответ на запрос ACS диспетчерского пункта аэропорта Гатвик на частоте 124-255 МГц. Частота передачи диспетчерского пункта проверялась в интервале 0850 и 0904 по всемирному координированному времени (UTC). В этом интервале загрузка RT была достаточно постоянной. Аэропорт Гатвик передал следующую сводку в коде METAR:  
EGKK 300850Z 23009KT 9999 FEW040 06/02 Q1011=

Борт В777 запросил диспетчерский пункт аэропорта в 0850:35, проходя на высоте 3200 футов на расстоянии 11,5 морских миль от точки посадки, и получил указание продолжать заход на посадку.

Рис. 1 взят с воспроизведения изображения на радаре, работающем в диапазоне 10 см, в 0852:16, когда появился значок с указанием исходных координат на окраинах Ист Гринстеда в 30-ти градусах слева в пределах 3-4 морских миль. При следующем обновлении воспроизведения отраженный сигнал исчез.

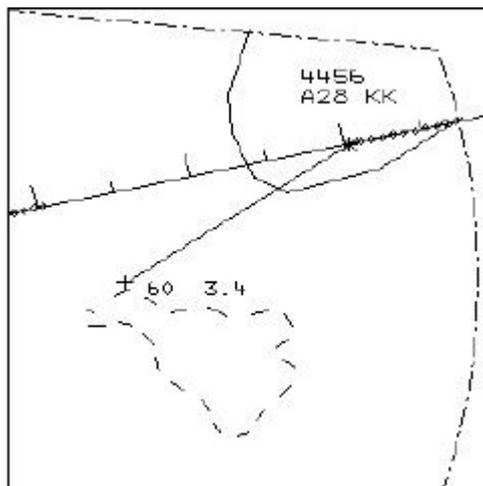


Рис. 1. Гатвик 10 см: 0852:16 UTC

В 0853:02 воспроизведение изображения на радаре аэропорта Гатвик показало, что В777 находится в 6,4 морских милях от точки посадки, проходя на высоте 2200 футов, и в этот момент появился еще один значок с указанием исходных координат, в 0,1 морской мили сзади от В772 (рис. 2). При последующем обновлении воспроизведения неизвестная цель исчезла.

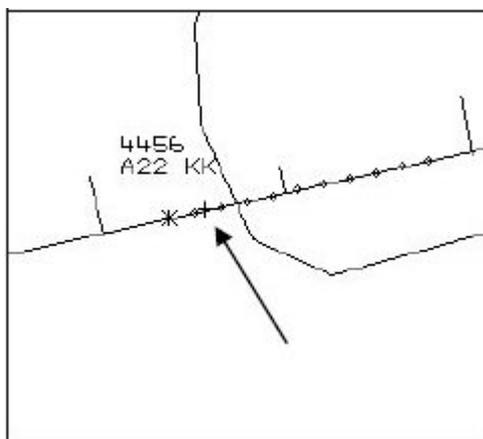


Рис. 2. Гатвик 10 см: 0853:03 UTC

В777 проходил в 6 морских милях от точки посадки в 0853:12, выполняя снижение на высоте 2100 футов. В777 проходил в 5 морских милях от точки посадки в 0853:43, выполняя снижение на высоте 1800 футов.

Следующий самолет, направлявшийся в RW26L, борт В767 (режим А3243) запросил диспетчерский пункт аэродрома в 0854:32, находясь на высоте 2900 футов в 10,5 морских милях от точки посадки, и получил указание продолжать заход на посадку.

В 0855:11 значок с указанием исходных координат появился на расстоянии 5,3 морских миль на участке захода на посадку, со сдвигом на север на 0,1 морскую милю. В767 находился на расстоянии 9,1 морской мили на высоте 2900 футов. Цель исчезла при последующем обновлении воспроизведения.

На борт В777 были переданы данные о приземном ветре (230/08КТ), и он получил разрешение на посадку в 0856:16. После обратного считывания показаний летчик заявил, что на расстоянии 5-6 морских миль от точки приземления, ниже самолета прошло два искусственных объекта. Он описал их как “какие-то игрушки”. Доклад был подтвержден диспетчером. В этот момент В767 находился в 6,3 морских милях от точки приземления на высоте 2300 футов.

Когда В767 приблизился к отметке 6 морских миль от точки посадки (находясь на высоте 2200 футов) в аэропорту Гатвик воспроизведение изображения радара, работающего в диапазоне 10 см, показало последовательность из 6 значков с отметкой исходных координат, двигавшихся в восточном направлении приблизительно в 1 морской миле от FAT (рис. 3).

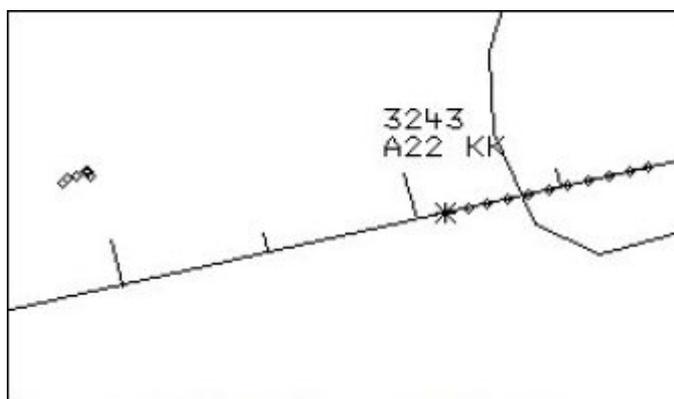


Рис. 3. Гатвик 10 см: 0856:37 UTC

В 0857:17 следующий прибывающий самолет, А319 запросил диспетчерский пункт аэропорта, находясь на расстоянии 11 морских миль на высоте 3000 футов.

В767 и А319 приземлились. О частоте переговоров с диспетчерским пунктом о ранее обнаруженных объектах ни летчики, ни диспетчер более не упоминали.

Впоследствии диспетчер и летчик в своих докладах указали, что неизвестные объекты представляли собой “два белых или серебристых диска на высоте 1000-1500 футов, и казалось, что они медленно движутся либо неподвижны”. ATSI не зафиксировал частоту радиосвязи на земле,

на которой могли происходить переговоры относительно объектов между службой управления воздушным движением и летчиками трех приземлившихся бортов.

О происшествии было доложено в полицию и узловой пункт радиолокационного контроля Лондона (London Terminal Control Centre, LTCC), однако природа данных объектов так и не была установлена.

## **РАЗДЕЛ Б: ВЫВОДЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССМОТРЕНИЯ СОВЕТОМ**

Имеющаяся информация включала доклады экипажа B777, записи соответствующих переговоров на частотах RT, видеозаписи с радаров, доклады диспетчера воздушного движения и доклады соответствующих должностных лиц Управления воздушным движением.

Советник FOI управления гражданской авиации (УГА) проинформировал членов совета о том, что в УГА регулярно поступают запросы относительно применения в качестве операторских платформ различных устройств, в том числе воздушных шаров и воздушных змеев. Согласно регламентам, операторы авиамodelей или беспилотных летательных аппаратов весом более 7 кг обязаны получить разрешение для выполнения полета в воздушной зоне аэродрома или в CAS, либо на высоте свыше 400 футов (параграф 166 ANO), а другие ограничения касаются летательных аппаратов наблюдения (параграф 167 ANO). Оператор, работающий с платформой весом менее 7 кг, должен убедиться в безопасности полета и в том, что полет не представляет опасности для воздушных судов, людей и имущества (статьи 137 и 138 ANO). Авиамodelные клубы работают под хорошим контролем, но, возможно, полеты выполняются и где-либо еще. Не вызывает сомнения тот факт, что экипаж B777 и 2 следующих за ним бортов видели пару объектов, о которых экипаж B777 доложил как об искусственных и игрушечных. Однако, ввиду недостатка у Совета другой информации и с учетом того, что замеченные объекты остались неопознанными, Совет постановил классифицировать данный инцидент как доклад о случае наблюдения при конечном заходе на посадку; риск признан не поддающимся оценке.

## **РАЗДЕЛ Ц: ОЦЕНКА ПРИЧИНЫ И РИСКА**

Причина: Доклад о случае наблюдения при конечном заходе на посадку.

Степень риска: D.