

ПРЕДИСЛОВИЕ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В настоящем документе содержатся условные обозначения тех типов воздушных судов, которым обычно предоставляется обслуживание воздушного движения (ОВД). Он был первоначально подготовлен на основании рекомендаций Специализированного совещания по правилам полетов, обслуживанию воздушного движения и производству полетов (май 1963 года) и третьего совещания Группы экспертов по автоматизации управления воздушным движением (октябрь 1963 года) и опубликован в соответствии с указаниями Совета. С учетом важных замечаний, полученных от органов обслуживания воздушного движения, наиболее часто использующих в своей работе условные обозначения, Секретариат с помощью полномочного органа Нидерландов по управлению воздушным движением и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) предпринял в 1996 году пересмотр этого документа. Цель пересмотра заключалась в том, чтобы обеспечить соответствие данного документа своему первоначальному предназначению с учетом изменений, обуславливаемых необходимостью отразить расширенное использование автоматизации при ОВД и обмен данными.

Новые издания данного документа будут публиковаться один раз в год, и, для того чтобы поддерживать его актуальность в период между изданиями, к самому последнему из них будут выпускаться поправки по мере их накопления. Содержащаяся в данном документе информация также имеется в электронном формате для распечатки, просмотра и поиска в диалоговой базе данных на web-сайте по адресу: www.icao.int/anb/ais/8643.

Уведомления об ошибках и пропусках и просьбы о дополнительных условных обозначениях или поправках следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО: 999 University Street, Montreal, Quebec, Канада H3C 5H7.

СТРУКТУРА ДОКУМЕНТА

- ЧАСТЬ 1: в ней перечислены широко распространенные наименования изготовителей воздушных судов с последующим указанием типов воздушных судов, которые они производят (производили).
- ЧАСТЬ 2: в ней представлен перечень типов воздушных судов посредством условного обозначения их типов в алфавитно-цифровом порядке.
- ЧАСТЬ 3: в ней приводится список типов воздушных судов посредством указания номера модели и/или наименования модели.
- ЧАСТЬ 4: в ней перечислены широко распространенные наименования изготовителей воздушных судов с последующим указанием полного наименования (наименований).

Примечание 1. Там, где номера или наименования моделей приводятся в скобках, они относятся к номерам или наименованиям военных моделей с последующим указанием наименований изготовителей или наоборот.

Примечание 2. Воздушное судно, изготовленное несколькими изготовителями (изготовление по лицензии, после слияния компаний, после изменения наименований компаний и т. д.), указывается в перечне под широко распространенным наименованием каждого изготовителя.

СОСТАВЛЕНИЕ УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ ТИПОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ

Условные обозначения типов воздушных судов

При присвоении условного обозначения типа воздушного судна ИКАО будет придерживаться следующих основных принципов:

- a) Организация, в принципе, будет присваивать условные наименования типа всем воздушным судам тяжелее сверх-/ультралегких;
- b) условное обозначение будет состоять из не более чем четырех знаков и в основном будет предназначаться для использования в планах полета и соответствующих сообщениях, относящихся к обслуживанию воздушного движения;
- c) условное обозначение будет, в принципе, основываться на номере или наименовании модели изготовителя или на общераспространенном номере военного типа;

- d) воздушному судну будет присваиваться только одно условное обозначение;
- e) условное обозначение не будет меняться для воздушного судна, построенного по лицензии, когда воздушное судно данного типа продается или изготавливается другой компанией, или когда меняется наименование компании изготовителя, или когда воздушное судно данного типа получено или преобразовано из воздушного судна другого типа;
- f) другое условное обозначение, предназначенное для варианта или подтипа, будет распределяться в случае существенного различия в характеристиках, имеющего значение для обслуживания воздушного движения, или в тех случаях, когда нельзя присвоить совместно используемое условное обозначение;
- g) если условное обозначение должно использоваться для аэростата, планера, дирижабля, сверх-/ультралегкого воздушного судна или сверх-/ультралегкого автожира, применяются соответственно следующие условные обозначения: **BALL, GLID, SHIP, ULAC, GYRO**;

Примечание 1. Для целей настоящего документа к сверх-/ультралегким воздушным судам относятся воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой 454 кг (1000 фунтов) и менее и скоростью сваливания не более 35 уз.

Примечание 2. К сверх-/ультралегким вертолетам и автожирам относятся вертолеты и автожиры с максимальной сертифицированной взлетной массой 454 кг (1000 фунтов) и менее.

- h) для воздушных судов тех типов, которые не указаны в настоящем документе, используется условное обозначение **ZZZZ** с описанием типа в графе 18 плана полета ИКАО;
- i) кроме того, условные обозначения будут присваиваться имеющим более важное значение типам воздушных судов "отечественной постройки", однако они будут перечисляться только под заголовком первоначального разработчика или под заголовком изготовителя, который производит или производил данный тип в серии; и
- j) в целях избежания путаницы римские цифры, являющиеся частью номеров или наименований моделей воздушных судов, будут в настоящем документе везде заменены на арабские.

Категория турбулентности в следе (WTC)

Показатель категории турбулентности в следе (WTC) будет следовать после условного обозначения типа воздушного судна и представляться на основе максимальной сертифицированной взлетной массы следующим образом:

- H** (тяжелые) типы воздушных судов массой 136 000 кг (300 000 фунтов) или более;
- M** (средние) типы воздушных судов с массой менее 136 000 кг (300 000 фунтов) и более 7000 кг (15 500 фунтов);
- L** (легкие) типы воздушных судов с массой 7000 кг (15 500 фунтов) или менее.

Примечание. В случае если варианты типа воздушного судна подпадают под разные категории турбулентности в следе, указываются обе категории (например, L/M или M/H). В таких случаях за включение соответствующего одного знака для обозначения категории турбулентности в следе в раздел 9 типового плана полета ИКАО отвечает пилот или эксплуатант.

Описание типов воздушных судов

Для составления описания типа воздушного судна будут использоваться три знака.

Первый знак:

- L** сухопутный самолет
- S** гидросамолет
- A** амфибия
- H** вертолет
- G** автожир
- T** воздушное судно с поворотным крылом

Примечание. Поплавковые гидросамолеты, которые могут быть временно переделаны в сухопутный самолет или наоборот, не будут указываться как гидросамолеты или амфибии, а вместо этого будут указываться как сухопутные самолеты.

Второй знак:

1, 2, 3, 4, 6, 8 или С — число двигателей.

Примечание. Знак С применяется только к воздушным судам с неподвижным крылом и означает, что два двигателя спарены для приведения в движение единой системы воздушных винтов.

Третий знак:

Р поршневой двигатель,
Т турбовинтовой/турбовальный двигатель,
J турбореактивный двигатель,
Е электрический двигатель.

Пример: L2T — сухопутный самолет с двумя турбовинтовыми/турбовальными двигателями.

ДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВ

Государствам предлагается предпринять следующие действия, т. е.:

- a) информировать изготовителей воздушных судов о целях документа "Условные обозначения типов воздушных судов" и просить их сотрудничать в разработке и внедрении этого документа путем применения лежащих в его основе принципов при присвоении таких условных обозначений;
- b) в целях постоянного обновления данного документа ежегодно предоставлять в ИКАО, по возможности в виде электронного файла, следующую информацию из своих регистров воздушных судов:
 - регистрационный номер воздушного судна;
 - изготовитель, тип и номер модели;
 - заводской или серийный номер изготовителя; и
 - дата окончания срока действия удостоверения годности к полетам или допуска/разрешения на выполнение полетов;
- c) просить военные ведомства согласиться с использованием гражданского условного обозначения для тех типов воздушных судов, которые используются как для гражданских, так и военных полетов.