

Краткое руководство (QRG)

Заголовок	Периодичность летной инспекции радионавигационных средств
Версия	1.0
Дата опубликования	11 мая 2020
Соответствующий стандарт (ы)	<p>Приложение 10, Том 1</p> <p>2.2 Наземные и летные испытания</p> <p>2.2.1 Радионавигационные средства типов, охватываемых спецификациями в главе 3 и доступные для использования воздушным судном, осуществляющим международную аэронавигацию, должны подвергаться периодическим наземным и летным испытаниям.</p> <p><i>Запись. - Руководство по наземным и летным испытаниям стандартных средств ICAO, включая периодичность испытаний, содержится в Приложении C и в Руководстве по испытаниям радионавигационных средств (Doc 8071).</i></p>
Требуется запись CCRD	Нет
Постановка задачи	<p>Инспекция полетов обычно признается в качестве важнейшей услуги, включающей инфраструктуру ОВД, обеспечивающую надежную работу радионавигационных средств. Таким образом, выполнение регулярных или почти регулярных летных проверок радионавигационных средств обычно должно быть возможным даже во время пандемии COVID-19. В результате периодичность летного осмотра не должна существенно пострадать.</p> <p>Однако в некоторых случаях (например, трансграничные операции) могут возникать отклонения от номинальных интервалов проверки навигационного средства, даже за пределами допустимого временного интервала, упомянутого в Doc 8071,1.15.15.</p> <p>В таких случаях основными доступными альтернативами являются либо продление интервала проверки, либо временный вывод из эксплуатации. Поскольку ненужное изъятие из эксплуатации навигационного средства может иметь непосредственное влияние на безопасность и эффективность, увеличение интервала проверки при соответствующих условиях должно быть предпочтительным, когда это возможно, после технической оценки и/или усиления наземного обслуживания.</p>
Применимость	<ul style="list-style-type: none"> • неспособность соблюдать нормальную периодичность, с доказательством того, что все варианты поддержания периодичности (например, надлежащая расстановка приоритетов проверок) были оценены и признаны неприемлемыми • истечение интервала летного осмотра (включая временное окно) попадает в период снижения • инженерная оценка с учетом следующих факторов: <ul style="list-style-type: none"> ○ проверенная репутация надежности и стабильности эксплуатации

	<ul style="list-style-type: none"> оборудования ○ Наземные испытания/инспекция успешно проведены. ○ Качество наземного обслуживания. ○ Стабильная рабочая среда (включая охрану и защиту критических и чувствительных зон ILS) ○ Расширение соответствует рекомендациям производителя оборудования. ○ Проверка правильного функционирования исполнительной власти ○ Возможности отключения монитора <ul style="list-style-type: none"> • установление соответствующего срока на основе вышеупомянутой оценки
Сводка по облегчению	<ul style="list-style-type: none"> • При условии соблюдения вышеуказанных условий применимости, увеличение интервала летных инспекций сверх тех, которые обычно разрешены в соответствии с предписаниями государства, может быть предоставлено в контролируемых условиях.
Оперативный контекст	<ul style="list-style-type: none"> • Особые соображения относятся к категории III ILS. Из-за особенных требований тщательное тестирование обязательно. По этой причине летная инспекция ILS категории III должна быть приоритетной. Если, тем не менее, случится так, что интервалы летных инспекций для ILS категории III будут значительно превышены, потенциальным вариантом может быть перевод объекта из категории III в категорию II или категорию I. • Наземные навигационные объекты играют все более важную роль в качестве резервного на случай возникновения радиочастотных помех GNSS.
Возможные смягчения	<ul style="list-style-type: none"> • Усилить наземные испытания и техническое обслуживание • Проводить дополнительный мониторинг • Проводить обзор технической оценки на регулярной основе • Определить процедуру для возврата к стандартным периодам действия с учетом возможного отставания в проверке • Тщательно изучить любые пилотные отчеты, выявляющие потенциально плохую работу навигационных средств. • Проводить запись для отслеживания использования инструмента такого смягчения • (см. Также Doc 8071, 1.15)
Снижение может быть неприемлемым для других государств	<ul style="list-style-type: none"> • Чрезмерные отклонения от номинальной производительности • Частые пилотные отчеты о плохой работе
Ссылки:	<ul style="list-style-type: none"> • Руководство по испытанию радионавигационных средств (Doc 8071), том 1 • Нажмите ЗДЕСЬ для получения информации о «Периодической проверке полетов радионавигационных средств во время пандемии COVID-19 и связанной с ней фазы восстановления»
<p><i>Это руководство разработано ИКАО при поддержке малого и среднего бизнеса, предоставляемых государствами и отраслью через различные группы ANC, исследовательские комиссии и другие группы экспертов.</i></p>	