

ПРОТОКОЛ
заседания Комитета АЭВТ по аэронавигационному обслуживанию

от 04 апреля 2017 г.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ
Председатель КАНО
Л.К.Щербаков

Присутствовали:

эксперты КАНО:

Вавилов В.А. (Аэрофлот); Лукьянов В.Б. (НордСтар); Сорокин А.В. (Россия); Удальцов М.А. (FTC Consulting AG); Чистов В.А. (Россия); Чувиковский К.В. (Глобус); Шапошников К.Н. (Сибирь).

приглашенные:

Быстров С.Ф. (Росавиация); Викулов С.Ю. (НИИ АН); Кравцов В.В. (НИИ АН); Овчинников Д.В. (МЗЦ ЕС ОрВД).

Повестка дня

1. О применении «смешанной» навигации на маршрутах зональной навигации в верхнем воздушном пространстве.
Сообщение Л.Щербакова.
 2. О технологическом, техническом и навигационном обеспечении применения процедуры «Прямо на» в воздушном пространстве класса «А» и внесению изменений в воздушное законодательство Российской Федерации.
Сообщение Л.Щербакова.
 3. Разное:
 - О выполнении полетов по расписанию по FPL;
 - О реализации приказа Минтранса России от 6.02.2017 № 34 о внесении изменений в приложение № 1 к приказу Минтранса России от 17.07.2012 г. № 241 "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание ВС в аэропортах и воздушном пространстве РФ";
 - О проведении аудитов эксплуатантом внешних поставщиков услуг согласно стандарту IOSA;
 - О работе Комитета по АНО.
-

1. О применении «смешанной» навигации на маршрутах зональной навигации в верхнем воздушном пространстве.

1.1. Принять к сведению сообщение Л.Щербакова.

1.2. **Констатировать**, что эксперты КАНО поддерживают:

- планируемый перевод воздушных трасс верхнего воздушного пространства в маршруты зональной навигации;
- предложения Минтранса России об установлении на переходный период двойного обозначения существующих в верхнем воздушном пространстве маршрутов ОВД как воздушных трасс и как маршрутов зональной навигации, как меру по обеспечению доступности верхнего воздушного пространства для воздушных судов, не имеющих соответствующей спецификации PBN;
- решения Минтранса России о разработке и утверждении плана-графика мероприятий по организационному, техническому и технологическому обеспечению установления в верхнем воздушном пространстве маршрутов зональной навигации, изданию циркуляра аэронавигационной информации, применению процедуры «Прямо на».

1.3. **Просить** Минтранс России:

- при определении продолжительности переходного периода существования двойного обозначения существующих в верхнем воздушном пространстве маршрутов ОВД как воздушных трасс и как маршрутов зональной навигации руководствоваться возможностями эксплуатантов и готовностью эксплуатируемого парка воздушных судов гражданской авиации выполнять полеты по маршрутам зональной навигации;
- установить разумные стимулы, мотивирующие переоснащение/замену эксплуатируемого парка воздушных судов гражданской авиации в переходный период (например, создание новых маршрутов ОВД исключительно как маршрутов зональной навигации);
- в условиях применения сокращенных интервалов вертикального эшелонирования и установления маршрутов зональной навигации скорректировать нормы применения органами ОВД оперативных боковых смещений (например, п. 4.8 ФАП ОрВД¹) для обеспечения возможности их применения на всех маршрутах зональной навигации, а не только в океаническом или в удаленном континентальном воздушном пространстве, и при отсутствии у органа ОВД системы наблюдения (например, п. 4.7.2 ФАП ОрВД).

2. О технологическом, техническом и навигационном обеспечении применения процедуры «Прямо на» в воздушном пространстве класса «А» и внесению изменений в воздушное законодательство Российской Федерации.

¹ Пункт скорректирован приказом МТ от 21.07.2016 № 203

2.1. Принять к сведению сообщение Л.Щербакова.

2.2. **Констатировать**, что:

- Минтранс России и Росавиации пришли к соглашению в отношении необходимости внесения дополнений и изменений в действующие нормы воздушного законодательства, обеспечивающие реализацию процедур векторения и «Прямо на»;

- название процедур и термины спрямление/векторение/«Прямо на» применяются и описывают ситуации, когда орган ОВД выдает относительно маршрута полета, вписанного в поле 15 представленного плана, на который ранее было получено сообщение PLN, диспетчерское указание/разрешение, содержащее фразу:

- либо «следуйте курсом (значение курса) градусов»;
- либо «следуйте прямо на (название/обозначение точки)»;

При этом не рассматриваются процедуры использования временных маршрутов полета (CDR).

- ситуации и процедуры спрямление/векторение/«Прямо на» возможны и могут применяться:

- в контролируемом воздушном пространстве;
- при полетах по приборам;
- как по инициативе органа ОВД, так и экипажа воздушного судна;
- как к ВС, оборудованным для полетов методом ЗНАВ, так и нет;
- как при наличии у органа ОВД системы наблюдения, так и нет;

- за основу технологического обеспечения реализации процедур могут быть положены уже формализованные нормы, стандарты и рекомендации ИКАО, а также накопленный опыт органов ОВД:

- процедуры описаны в документах ИКАО, частично реализованы в наших Федеральных авиационных правилах, но возможно, требуются дополнения и изменения;

- существует практика работы отдельных органов ОВД, которая может быть обобщена;

- возможно, нужны формализованные ограничительные условия, при которых:

- орган ОВД инициирует спрямления;

- орган ОВД не разрешает спрямлять при соответствующих инициативах пилотов;

- за основу технического обеспечения реализации процедур могут быть положены принципы:

- исправность средств радиотехнического обеспечения полетов (РТО) и бортового оборудования, согласно требованиям, допускающим использование воздушного пространства района ответственности органа ОВД;

- наличие двухсторонней связи между воздушным судном и органом ОВД на участке маршрута спрямленного полета;

- за основу навигационного (штурманского) обеспечения реализации процедур могут быть положены принципы:
 - наличие соответствующей АНИ на борту;
 - готовность экипажа выполнять диспетчерское указание/разрешение следовать назначенным маршрутом;
 - отсутствие постоянных (запретные зоны и зоны ограничений) и временных (местные и временные режимы) ограничений в воздушном пространстве, где предполагается спрямление;

2.3. **Согласиться** с разработанными экспертами КАНО проектами поправок в Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденные Приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 (приложение 1) и в Федеральные авиационные правила "Организация воздушного движения в Российской Федерации", утвержденные Приказом Минтранса России от 25 ноября 2011 г. № 293 (приложение 2). Направить проекты в Росавиацию и Минтранс России.

3. Разное:

- О выполнении полетов по расписанию по FPL;
- О реализации приказа МТ от 06.02.2017 № 34 о внесении изменений в приложение № 1 к приказу МТ от 17.07.2012 № 241 "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание ВС в аэропортах и воздушном пространстве РФ";
 - О проведении аудирования эксплуатантом внешних поставщиков услуг согласно стандарту IOSA;
 - О работе КАНО.

3.1. Принять к сведению информацию Д.Овчинникова, А.Сорокина, К.Чувиковского об отсутствии требований обязательного использования RPL при выполнении полетов по расписанию.

Отметить, что:

- применение RPL является основой для стратегического планирования использования воздушного пространства, осуществляемого центрами ЕС ОрВД;
- выполнение полетов по расписанию без использования RPL по представленным планам полета (FPL) входит в практику пользователей воздушного пространства, заинтересованных в оптимизации протяженных маршрутов полета на основе располагаемой перед вылетом информации;
- Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденным приказом Министра транспорта Российской Федерации от 24.01.2013 № 13, процедура подачи стандартных сообщений для оптимизации заявленных в RPL маршрутов полета на основе информации о складывающейся

воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановки не предусмотрена;

- массовая подача FPL с маршрутами полета, существенно отличающимися от заявленных в RPL, может усложнять процедуры предтактического и тактического планирования, осуществляемого центрами ЕС ОрВД.

3.2. Принять к сведению информацию Л.Щербакова, К.Чувиковского, и других участников совещания, о ситуации, сложившейся в связи с выходом приказа Минтранса России от 06.02.2017 № 34 о внесении изменений в приложение № 1 к приказу Минтранса России от 17.07.2012 № 241 "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание ВС в аэропортах и воздушном пространстве РФ".

Отметить, что:

- приказ давно ожидаемый, а его концепция отражает позицию эксплуатантов по включению расходов за метеорологическое обслуживание в ставки сборов за аэронавигационное обслуживание и отказа от практики заключения обязательных прямых договоров с уполномоченными Росгидрометом поставщиками услуг по предоставлению метеорологической информации;

- централизованное финансирование содержания единого банка метеорологических данных, необходимых для планирования и выполнения полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, позволит обеспечить свободный доступ к ней неограниченному кругу лиц, что будет способствовать повышению безопасности полетов;

- процедура получения необходимой для подготовки и выполнения полетов метеорологической информации, распространяемой различными провайдерами из единого банка метеорологических данных будет способствовать оперативному доведению этой информации до потребителей;

- принятие приказа не сопровождалось должной подготовкой со стороны участвующих в обеспечении его выполнения организаций;

- необходимо просить авиационную администрацию обеспечить безусловное выполнение приказа в кратчайшие сроки, а в вынужденный переходный период, возникший из-за неготовности отдельных организаций, рекомендовать эксплуатантам руководствоваться ранее реализуемыми ими схемами получения необходимой метеорологической информации.

3.3. Принять к сведению информацию Л.Щербакова о поступившем от представителя авиакомпании «Волга-Днепр» предложении по организации аудита ФГУП «ЦАИ» как поставщика аэронавигационной информации согласно требованию стандарта IOSA о проведении эксплуатантом аудитов внешних поставщиков услуг.

Отметить, что:

- проведение аудита внешних поставщиков услуг является эффективным методом повышения качества получаемой услуги;
- Комитет по АНО не может быть лицом, уполномоченным проводить аудиты организаций, предоставляющих свои услуги для авиакомпаний-членов АЭВТ. Проведение аудита это, в большей степени, частное дело заказчика предоставляемой ему услуги;
- ряд эксплуатантов уже проводят аудиты ФГУП «ЦАИ» и других организаций, поставляющих им аэронавигационную информацию. С этой целью они уведомляют эти организации о планах проведения аудита и договариваются о дате его проведения. К моменту проведения аудита готовятся чек-листы на основании заключенного с поставщиком договора и действующих документов, типа DO-200, DO-200B и КТ;
- эксперты Комитета по АНО готовы предложить свою площадку для обсуждения проблем организации и проведения аудита и обмена опытом.

3.4. Принять к сведению информацию Л.Щербакова о работе Комитета по АНО.

Отметить, что:

- используемые председателем Комитета по АНО методы текущей работы с экспертами являются приемлемыми;
- при организации настоящего заседания к участию в нем приглашались представители всех заинтересованных организаций. Однако приглашенные представители Управления организации воздушного пространства Росавиации и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» без предупреждения организаторов в заседании Комитета по АНО не участвовали из-за возникшей необходимости их участия в других мероприятиях. А замены не прислали.
- эксперты КАНО признательны присутствующим на заседании представителям Управления летной эксплуатации Росавиации, Филиала НИИ «Аэронавигации» ФГУП «НИИ ГА», Московского ЗЦ ЕС ОрВД за имевший место обмен мнениями и оказанные консультации при обсуждении вопросов по повестки дня.

Председатель КАНО



Л.Щербаков

Приложение 1
к Протоколу заседания
Комитета АЭВТ по
АНО от 04.04.2017

ИЗМЕНЕНИЯ,

предлагаемые для внесения в Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденные Приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128

1. Пункт 3.34.4. изложить в следующей редакции:

«В целях предотвращения столкновений между воздушными судами, ускорения и поддержания упорядоченного потока воздушного движения, регулирования интервалов между ВС в районах ЕС ОрВД, узловых диспетчерских районах, районах аэроузлов и в районах аэродромов органом ОВД, осуществляющим диспетчерское обслуживание, может производиться векторение, включая применение процедуры полет «Прямо на», а также задание режимов поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах.

Экипаж ВС возобновляет самостоятельное самолетовождение после получения от органа ОВД соответствующего указания и сообщения о местонахождении ВС, если в результате выполнения векторения ВС отклонилось от ранее заданного маршрута, а при применении процедуры полет «Прямо на» - выдерживает заданную траекторию».

2. Дополнить пунктом 3.34.5. следующего содержания:

«В целях оптимизации маршрута полета, обеспечения регулярности и сокращения времени полета экипаж по согласованию с органом ОВД может осуществлять спрямление маршрута на точку, принадлежащую маршруту полета. При достижении этой точки экипаж продолжает полет в соответствии с утвержденным планом».

Приложение 2
к Протоколу заседания
Комитета АЭВТ по
АНО от 04.04.2017

ИЗМЕНЕНИЯ,

предлагаемые для внесения в Федеральные авиационные правила
"Организация воздушного движения в Российской Федерации",
утвержденные Приказом Минтранса России от 25 ноября 2011 г. № 293

Дополнить пунктом 4.10. следующего содержания:

«В целях оптимизации маршрута в условиях сложившейся воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановки орган ОВД, наряду с применением процедуры векторения, может применять процедуру "Прямо на".

Процедура "Прямо на" используется для направления воздушного судна на точку, принадлежащую маршруту полета. При достижении этой точки воздушное судно самостоятельно продолжает полет по маршруту.

Применение векторение не является изменением маршрута, поданного в плане полета».