

**ПРОТОКОЛ**  
заседания экспертов Комитета АЭВТ по аэронавигационному обслуживанию

от 12 октября 2017 г

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ**  
Председатель КАНО  
Л.К.Щербаков

Присутствовали:

эксперты КАНО:

Виндермут А.А. (АЭВТ); Косолапов Д.С. (ИАТА); Лукьянов В.Б. (НордСтар); Перич О.Ф. (Сибирь); Тюрин В.В. (АОПА России); Удальцов М.А. (FTC Consulting AG.); Чистов В.А. (Россия); Фурсенко А.С. (Атран); Чувиковский К.В. (Глобус); Шарун А.И. (ЮТэйр).

приглашенные:

Алякрицкий Б.Ю. (ДГА МТ РФ); Завалишин Олег Иванович (Спектр); Красноперова А.П. (Strategy Partners Group); Степанко Д.А. (ДГА МТ РФ); Щербаков Е.К. (НИИ АН).

**Повестка дня**

1. О результатах рассмотрения проекта Стратегии развития Аэронавигационной системы России Правительственной комиссией по транспорту и вытекающих задачах.

Сообщение Щербакова Л.К., АЭВТ

2. О требуемых характеристиках связи (RSP), типах RSP, процедурах сертификации и утверждения эксплуатантов на производство полетов на основе RSP (Doc 9869).

Сообщение Щербакова Е.К., НИИ АН

3. О наблюдаемых помехах в использовании сигналов GPS и ГЛОНАСС в полете.

Сообщение Тюрина В.В., АОПА

4. О регламентах работы и условиях использования аэродромов.

Сообщение Чистова В.А., А/К Россия

5. Разное

## **1. О результатах рассмотрения проекта Стратегии развития АНС России Правительственной комиссией и вытекающих задачах.**

---

1.1. Принять к сведению сообщение Щербакова Л.К. о результатах рассмотрения проекта Стратегии развития АНС России Правительственной комиссией, разъяснения и предложения, высказанные участниками обсуждения.

1.2. Установлено, что:

- Разработчики проекта Стратегии развития АНС России привлекали представителей эксплуатантов для учета их мнений на этапах формирования проекта документа в индивидуальном порядке. Предложения отдельных экспертов нашли отражение в проекте документа. Причем в качестве представителей привлекаемых эксплуатантов, как правило, выступали эксперты Комитета АЭВТ по аэронавигационному обслуживанию;

- Представитель АЭВТ (Щербаков Л.К.) доложил 9.06.2017 на совещании Рабочей группы по развитию АНС России при Правительственной комиссии по транспорту о наличии замечаний к проекту Стратегии развития АНС России, что внесено в протокол её заседания № 3 от 9.06.2017.

- По поручению Рабочей группы по развитию АНС России при Правительственной комиссии по транспорту (раздел 1. п. 5 протокола № 3 от 9.06.2017), по согласованию с экспертами Комитета АЭВТ по аэронавигационному обслуживанию, АЭВТ направила свои замечания разработчикам проекта, руководителю рабочей группы по развитию АНС России при Правительственной комиссии по транспорту, директору Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России, председателю Совета потребителей по вопросам деятельности ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и в ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;

- На заседании Правительственной комиссии по транспорту (протокол от 19.09.2017 г. № 4) проект Стратегии развития аэронавигационной системы Российской Федерации до 2030 года одобрен с учетом состоявшегося обсуждения. Поручено продолжить работу над подготовкой документов Стратегии и представить на рассмотрение Правительственной комиссии по транспорту:

проект Аэронавигационного плана Российской Федерации, предложения по организационной модели государственного управления Аэронавигационной системой Российской Федерации;

срок - 20 ноября 2017 г.;

план мероприятий по реализации Стратегии и Аэронавигационного плана;

срок - 20 декабря 2017 г.

1.3. Отметить важность участия экспертов КАНУ в оценке результатов НИР по теме «Разработка Стратегии развития аэронавигационной системы Российской Федерации до 2030 года» и доработке проектов документов.

#### 1.4. Рекомендовать экспертам КАНО:

- теснее координировать свою деятельность и обмениваться информацией при участии в доработке проектов Стратегии развития АНС России и АНП России в рамках КАНО с целью выработки и проведения консолидированной позиции;
- определиться со своим видением назначения, содержания и порядка применения АНП России.

## **2. О требуемых характеристиках связи (RCP), типах RCP, процедурах сертификации и утверждения эксплуатантов на производство полетов на основе RCP (Doc 9869).**

---

2.1. Принять к сведению сообщение Щербакова Е.К.

2.2. Отмечено, что:

- Требуемые характеристики связи (RCP), типы RCP, процедуры сертификации и утверждения эксплуатантов на производство полетов на основе RCP планируются для введения отдельными государствами согласно стандартам и рекомендуемой практики ИКАО для удовлетворения потребностей в пропускной способности и эксплуатационной эффективности воздушного пространства;

- В соответствии с решением 53-го совещания NAT SPG в воздушном пространстве на Северной Атлантике и Южной частью Тихого океана 29 марта 2018 г. планируется внедрение требуемых характеристик по связи и наблюдению на основе концепции PBCS (AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR Y 062/2017 UNITED KINGDOM);

- Согласно Приложению 11 ИКАО мониторинг требуемых характеристик связи RCP240 и RSP180 возлагается на поставщиков ОВД, которые должны направлять свои отчеты в соответствующие мониторинговые агентства;

- Предложено, чтобы региональные мониторинговые агентства (РМА) получали и обрабатывали информацию о выданных RCP и RSP допусках от аккредитованных государств, ответственных за оперативный контроль операторов и ведение реестра, и включали эту информацию в расширенную базу данных о RVSM/PBCS допусках и проводили аудит планов полетов с соответствующими полномочиями для случаев обнаружения не допущенных воздушных судов в пространстве PBCS;

- Через сеть РМА будет производиться обмен данными о выданных допусках, о результатах мониторинга, о принятых мерах;

- Согласно Приложению 6 ИКАО (7.1.4), при полетах, где установлена спецификация RCP, государство эксплуатанта обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

- а) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;

b) требования к уровню квалификации и подготовки летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RCP;

c) программу подготовки соответствующего персонала согласно задачам планируемой деятельности;

d) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RCP;

Аналогичные требования установлены в Приложении 6 ИКАО относительно спецификаций RSP;

- В настоящее время информация о том, что авиационная администрация готова выполнять в отношении эксплуатантов требования Приложения 6 отсутствует;

- По информации Д.С. Косолапова (московское представительство ИАТА), ИАТА выступает против планируемого внедрения 29 марта 2018 г. в воздушном пространстве на Северной Атлантике и Южной частью Тихого океана требуемых характеристик по связи и наблюдению на основе концепции RBCS.

2.3. Обратиться в Росавиацию с просьбой дать разъяснение в отношении сроков введения и процедуры получения утверждения эксплуатантов на производство полетов в соответствии спецификациями RCP240 и RSP180 в случае, если решение 53-го совещания NAT SPG о внедрении 29 марта 2018 г. в воздушном пространстве на Северной Атлантике и Южной частью Тихого океана требуемых характеристик по связи и наблюдению на основе концепции RBCS будет реализовано.

2.4. Рекомендовать Минтрансу России рассмотреть возможность включения РМА Евразия в контур мониторинговых агентств, участвующих в реализации программы контроля требуемых характеристик связи и наблюдения.

### **3. О наблюдаемых помехах в использовании сигналов GPS и ГЛОНАСС в полете.**

---

3.1. Принять к сведению сообщение Тюрина В.В.

3.2. Установлено, что:

- С начала 2016 года частные пилоты - члены АОПА России стали фиксировать в полете случаи искажения получаемых координат или потерю сигналов GPS и ГЛОНАСС, что порождает дополнительные риски снижения безопасности выполняемого полета;

- Помехи возникают в различных местах, но относительно регулярно наблюдаются:

в районе запретных зон UUP52 и UUP63;

в районе ОПРС Опалиха (KS)

над Валдаем;

- Информация с предупреждением о возможных генерируемых помехах нигде не публикуется;

- АОПА России обратилась в Росавиацию с просьбой провести во взаимодействии с соответствующими федеральными органами исполнительной власти работы по установлению источников помех и организации издания НОТАМ с указанием места, времени и радиуса действия помех.

3.3. Поддерживать усилия АОПА России по выявлению в полете фактов искажения получаемых координат или потерю сигналов GPS и ГЛОНАСС.

3.4. Предложить пользователям воздушного пространства направлять информацию в систему добровольных сообщений по безопасности полетов при ОрВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» об имевших место случаях отказа GPS/ГЛОНАСС (<http://gkovd.ru/goskorporatsiya/priority/>) и информировать КАНО или АОПА России.

3.5. Обратиться в Росавиацию с поддержкой предложений АОПА Россия по установлению источников помех и созданию системы оповещения пользователей воздушного пространства о их наличии.

#### **4. О регламентах работы и условиях использования аэродромов.**

---

4.1. Принять к сведению сообщение Чистова В.А.

4.2. Отмечено, что:

- Согласно статьи 50 ВК РФ, в отличие от аэродромов государственной и экспериментальной авиации, которые могут быть закрыты для приема и отправки ВС в связи с техническими или метеорологическими условиями, аэродромы гражданской авиации, вертодромы гражданской авиации закрываются для обслуживания ВС только по решению Правительства РФ. Однако механизм реализации этого правила в воздушном законодательстве не определен;

- Согласно ФАП – 286 (подпункт а) раздела 4.5) проверка оператором аэродрома гражданской авиации состояния рабочей площади аэродрома, измерение коэффициента сцепления на ИВПП и толщины слоя воды на ИВПП и рулежных дорожках должно осуществляться в течение суток (включая время, в которое аэродром не работает);

- Согласно Правилам взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации (утв. приказом Минтранса России от 17 июля 2012 г. № 241), соответствующие сборы и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов могут увеличиваться в размере до 40% от установленных при обслуживании в аэропорту, осуществляемом вне периода его работы;

- Согласно Порядку формирования, утверждения и опубликования расписания регулярных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов,

выполняемых перевозчиками, имеющими соответствующие лицензии (утв. приказом Минтранса России от 12 декабря 2011 г. № 310) расписание регулярных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов (почты) определяет состав и описание услуг по регулярным воздушным перевозкам пассажиров и (или) грузов (почты), предлагаемым перевозчиком физическим и юридическим лицам;

- ФАП - 128 (п. 5.29) установили, что в качестве пригодного для посадки может использоваться аэродром, на котором посадочные характеристики воздушного судна позволяют выполнить безопасную посадку и на котором имеются светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам. Однако в воздушном законодательстве отсутствуют нормы для оценки состояния, например:

- посадочных характеристик ВС, не позволяющих выполнить безопасную посадку;

- располагаемых средств аварийно-спасательного обеспечения, при котором аэродром не является пригодным;

- В сборниках аэронавигационной информации, в том числе в АИП России, публикуется противоречивая информация, когда при утвержденном расписании воздушных перевозок меняется регламент работы аэропортов, в то время как метеорологическое обеспечение, аварийно-спасательное обеспечение, работа навигационных средств и т.д. обеспечивается круглосуточно.

- Росавиация рекомендует вносить в сборники аэронавигационной информации данные о типе эксплуатируемых ВС с ограничением среднегодовой интенсивности полетов, типа 1 самолето-вылет в неделю;

- Временное сокращение регламента аэропортов, как правило, приурочивается к праздничным и выходным дням. При этом оператор аэродрома требует заключения дополнительного соглашения об использовании этого аэродрома в качестве запасного, а поставщик услуг по аэронавигационному обслуживанию в лице ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» принял решение дополнительные услуги вне периода работы аэропорта и центров ОВД не предоставлять и плату не взимать;

- Особенностью выполнения международных полетов является запрет на выполнение посадок на аэродромах, не открытых для международных полетов, при следовании от точки пересечений Государственной границы до пункта пропуска и в обратном направлении. Использование этого правила применительно к выбору запасных аэродромов в условиях Дальневосточного и Восточно-Сибирского региона неоправданно ограничивает возможности планирования и выполнения международных полетов;

4.3. Организация работа существующей аэродромной сети не координируется с задачами, решаемым гражданской авиацией. В результате:

- Регламенты работы аэропортов устанавливаются в интересах самого аэропорта и не учитывают интересы воздушного транспорта в целом;
- Авиационная администрация не регулирует установление регламента работы аэропорта в соответствии с расписанием регулярных воздушных перевозок;
- Выполнение опубликованных в сборниках аэронавигационной информации регламентов работы аэропортов не контролируются.

4.4. Отсутствие сплошного покрытия территории страны за пределами её Европейской части зонами аэродромного обеспечения в радиусе одного часа полета на одном двигателе для наиболее распространенных двухдвигательных типов ВС требует организации круглосуточной работы отдельных аэропортов, наиболее востребованных при выборе в качестве запасных аэродромов с одновременным доведением их оснащения до критериев пригодности в соответствии с пунктом 5.29 ФАП – 128.

4.5. Значительная часть аэродромов, аэропорты которых работают по регламенту, не обоснованно имеют статус «контролируемый», однако процедура изменения статуса на «неконтролируемый» при необходимости его использовании вне регламента работы аэропорта не определена.

4.6. Направить запрос в Росавиацию с целью разъяснения пользователям воздушного пространства:

- какими нормами воздушного законодательства регламентируется: публикация в сборниках аэронавигационной информации данных о регламенте работы аэродромов, а не аэропортов, и допуске аэродрома к приему конкретных типов ВС;
- порядок согласования изменений регламента работы аэропорта в период действия центрального расписания;
- как определять статус аэродрома для использования в качестве запасного в период закрытия аэропорта на регламент;
- как определять текущий статус посадочных характеристик ВС и средств аварийно-спасательного обеспечения, при котором аэродром не является пригодным;

4.7. Просить Минтранс России:

- установить на основе международного опыта правила оценки пользователями воздушного пространства пригодности аэродрома к приему конкретного типа ВС;
- рассмотреть возможность применения при выборе запасных аэродромов при выполнении международных полетов на территории Дальневосточного и Восточно-Сибирского региона положений Федерального закона «О государственной границе», согласно которым исходя из взаимных интересов Российской Федерации и сопредельных государств отдельные правила режима Государственной границы могут не устанавливаться, а характер устанавливаемых правил может быть упрощенным. На основании этого положения представляется целесообразным разрешить российским авиакомпаниям использовать в качестве запасных аэродромов взлета и на

маршруте аэродромы не международных аэропортов без права выпуска пассажиров и снятие груза с борта ВС в случае посадки на такой запасной аэродром;

- Определить механизм реализации статьи 50 ВК РФ;
- Определить порядок организации и предоставления обслуживания воздушных судов в аэропортах при использовании аэродрома в качестве запасного по маршруту вне регламента работы аэропорта.

4.8. При необходимости, информировать Минтранс России о известной практике решения перечисленных в п. 4.6. вопросов за рубежом.

## 5. Разное

---

### 5.1. О внедрении процедуры «Прямо на»

5.1.1. Несмотря на актуальность проблемы, решение которой имеет высокий экономический эффект по сокращению эксплуатационных расходов пользователей воздушного пространства, в течении 4-х лет внедрение процедуры «Прямо на» в воздушном пространстве Российской Федерации авиационной администрацией практически не реализуется.

5.1.2. Поручение Минтранса России от 21.02 2017 № ВО-118-пр о проработке Росавиацией во взаимодействии с авиакомпаниями и АЭВТ вопроса технического, технологического и навигационного обеспечения применения процедуры «Прямо на» в воздушном пространстве класса А не выполнено.

5.1.3. Предложения АЭВТ по технологическому, техническому и навигационному (штурманскому) обеспечению применения процедуры «Прямо на» в воздушном пространстве класса «А», разработанные на основании практики полетов за рубежом и направленные в Росавиацию 10.04.2017 № ВТ14/2-02а/171, остаются без должного внимания. Альтернативных вариантов реализации процедуры «Прямо на» не предлагается.

5.1.4. Требуются повторные обращения в авиационную администрацию и к авиационной общественности в целях привлечения внимания к проблеме и реализации процедуры «прямо на».

### 5.2. О переходе на QNH

5.2.1. Информация о ходе работ по переходу Российской Федерации на использование при выполнении полетов давления, приведенного к уровню моря (QNH), на сайте Росавиации прекратила обновляться 8.04.2015.

5.2.2. Намеченные на 13.11.2014 и 2.04.2015 сроки перехода на QNH и сроки реализации Плана мероприятий по переходу на использование давления, приведенного к уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) не выдержаны.



5.2.3. Внедренный 02.02.2017 г. в районе аэродрома Санкт-Петербурга (Пулково) пилотный проект по переходу на давление, приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) при полетах ниже эшелона перехода, подтвердил эффективность применения этого давления, повышение качества государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию и необходимость ускорения этого процесса во всем воздушном пространстве России.

5.2.4. Пилотный проект показал, что переход на QNH не требует внесения поправок и изменений в существующее воздушное законодательство.

5.2.5. Затягивание с внедрением полетов по QNH способствует увеличению рисков возникновения ошибок пилотов при установке давлений для выдерживания безопасных высот полетов, а следовательно – увеличению рисков авиационных происшествий.

5.2.6. Организация работы Рабочей группы по переходу Российской Федерации на использование при выполнении полетов давления, приведенного к уровню моря (QNH), созданной приказом Росавиации от 05.05.2012 № 288, требует совершенствования и интенсификации.

5.2.7. Необходимо просить Минтранс России об усилении своего влияния на процесс совершенствования государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию и ускорению сроков перехода на QNH.

### 5.3. О ситуации с метеообслуживанием

5.3.1. Принять к сведению результаты работы экспертов КАНО по подготовке Предложений в части организации предоставления метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов, направленных АЭВТ в адрес Росгидромета 06.10.2017 № ВТ14/2-2а/429.

5.3.2. Поддержать инициативы Минтранса России в его целенаправленной работе по отнесению предоставления метеорологической информации (в том числе при подготовке к полету) к аэронавигационному обслуживанию, ставки сборов за которое регулируются ФАС России в соответствии с пунктом 4 статьи 64 Воздушного кодекса РФ.

Председатель КАНО



Л.Щербаков