

ПРОТОКОЛ
заседания экспертов Комитета АЭВТ по аэронавигационному обслуживанию

от 20 июня 2018 г

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ
Председатель КАНО
Л.К.Щербаков

Присутствовали:

члены КАНО:

Андреев В.И. (ЮТэйр), Лукьянов В.Б. (НордСтар); Николин И.А. (ЮТэйр, за Шувалову И.А.); Чувиковский К.В. (Глобус); Шапошников К.Н. (Сибирь); Шарун А.И. (ЮТэйр).

эксперты КАНО:

Виндермут А.А. (АЭВТ); Завалишин О.И. (Спектр); Косолапов Д.С. (ИАТА); Назимов О.Н. (Азимут); Нартов В.Н. (Боинг); Окладников А.О. (НИИ АН); Тюрин В.В. (АОПА России); Удальцов М.А. (FTC Consulting AG.); Чистов В.А. (Россия);

приглашенные:

Мартыненко С.И. (Росавиация); Ситников И.В. (ГК по ОрВД); Щербаков Е.К. (НИИ АН)

Повестка дня

1. О повышении эффективности работы КАНО.
Сообщение Л. Щербакова.
Содоклад: Д.С. Косолапов: «Процедура формирования позиции – опыт ИАТА».
2. Об опыте Новой Зеландии в применении RNP APCH AR заходов.
Сообщение В. Тюрина.
3. О развитии инфраструктуры мониторинга RVSM.
Сообщение Е. Щербакова.

4. Разное (о текущих задачах КАНО по метео, QNH, футах, единой высоте перехода, PBN, спрямлении, рассмотрению проектов документов и т.д.).

1. О повышении эффективности работы КАНО.

1.1. Принять к сведению сообщения Щербакова Л.К. и Косолапова Д.С. с анализом работы КАНО и процедурам ИАТА по формированию позиции организации.

1.2. Установлено, что:

- Для выработки позиции КАНО к обсуждению привлекаются до 120 экспертов, в том числе представляющие позиции авиакомпаний – не членов АЭВТ, промышленности, научных и образовательных организаций, общественных организаций и т.д., что позволяет учитывать многообразие существующих в гражданской авиации различных специализаций и условий работы, однако списки привлекаемых экспертов нуждаются в уточнении;

- В течении 2017 года отдельные члены КАНО не достаточно активно участвовали в проведении заседаний Комитета, что определялось совокупностью таких факторов, как: загруженность производственными вопросами и отсутствие мотиваций со стороны руководства по месту работу; отсутствие, как правило, контроля руководством авиакомпании за деятельностью своего представителя и необходимой помощи ему, что освобождает его от ответственности за работу в КАНО; спектр рассматриваемых вопросов не всегда соответствует установленным для членов КАНО в авиакомпаниях компетенциями и сложности в проведении необходимых консультаций с уполномоченными сотрудниками авиакомпаний; необходимость защиты выработанной КАНО позиции создает риски для карьерного роста по месту работы и т.д.;

- Ряд членов КАНО в течении 2017 года не принимали участия в его заседаниях, что согласно Положению о КАНО может служить основанием для их вывода из состава КАНО;

- Отмечались случаи, когда авиакомпании – члены АЭВТ при изложении своих позиций на поступившие запросы от авиационной администрации не проводили консультаций со своими представителями в КАНО из-за чего возникали отличия в официальных позициях КАНО и авиакомпаний – членов АЭВТ, что позволяло оппонентам обвинять стороны в отсутствии единства взглядов;

- Отмечались случаи, когда авиакомпании – члены АЭВТ не успевали формировать к установленному сроку свои позиции на поступившие от авиационной администрации запросы, в результате чего на отдельные запросы авиационной администрации ответы не направлялись, а решения авиационной администрацией принимались без учета мнений эксплуатантов;

- Опыт и практика ИАТА по формированию позиции своих членов (282 авиакомпании из 115 стран, включая 9 российских) в основном свободна от перечисленных недостатков;

- Некоторые члены и эксперты КАНО одновременно участвуют в работе различных рабочих групп и советов, созданных при Правительственной комиссии по транспорту и ИАТА, что делает возможным доводить до их членов информацию о потребностях и проблемах национальных пользователей воздушного пространства.

1.3. Поручить председателю КАНО:

- Подготовить проект обращения к авиакомпаниям – членам АЭВТ об уточнении состава КАНО и формированию обновленного состава Комитета для утверждения установленным порядком;

- Уточнить списки экспертов КАНО, привлекаемых для обсуждения;

- Учитывая опыт ИАТА по формированию позиции своих членов, подготовить предложения для согласования с руководством авиакомпаний – членов АЭВТ о статусе их представителей как членов КАНО и порядку формирования позиции КАНО.

1.4. Рекомендовать экспертам КАНО:

- теснее координировать свою деятельность и обмениваться информацией при участии в работе различных рабочих групп и советов с целью выработки и проведения консолидированной позиции;

- посещать заседания КАНО с целью личного участия в дискуссиях по обсуждаемым вопросам.

2. Об опыте Новой Зеландии в применении RNP APCH AR заходов.

2.1. Принять к сведению сообщения Тюрин В.В., что во многих странах мира используются заходы на посадку RNP APCH и RNP AR APCH со значениями RNP вплоть до RNP 0.1 без использования систем наземных или спутниковых дополнений. Применение таких заходов с вертикальным наведением по технологии Baro-VNAV позволяет снизить эксплуатационные минимумы аэродромов, повысить регулярность и экономическую эффективность полётов. В частности, авиационная администрация Новой Зеландии выдает одобрения авиакомпаниям для захода по RNAV AR RNP на аэродроме Queenstown (NZQN) со значениями RNP 0.1 и 0.15.

2.2. Принять к сведению информацию Завалишина О.И. о необходимости обратить внимание:

- на рекомендации авиационной администрации Новой Зеландии о наличии на борту ВС ГНСС по TSO145/146 (дифференциальный режим ГНСС) при RNP APCH (табл. 1 AC 91-21);

- на рекомендации Боинга не использовать RNP APCH без дифференциального режима при наличии помех спутниковому сигналу ГНСС

(которые потенциально могут быть в любое время) - «RNP AR APCH shall not be used in areas of known navigation signal (GPS) interference»;

- на необходимость регистрации информации о состоянии сигналов ГНСС в районе выполнения полетов для расследования летных происшествий; формирование NOTAM о недоступности сигналов ГНСС; прогноз RAIM с NANU, NAGU в соответствии с требованиями ИКАО;

- что под RNP APCH в Новой Зеландии понимается NPA (0,6 nm) без вертикального наведения;

- что согласно AC FAA AC 90-101A App2 Page 3(1) для RNP AR требуется GBAS или SBAS (DO 229 – это SBAS).

2.3. Рекомендовать Российским эксплуатантам:

- совместно с операторами аэродромов проводить оценку необходимости разработки RNP APCH и RNP AR APCH схем заходов на используемых и планируемых к использованию аэродромах. В случае выявления такой необходимости обращаться в Росавиацию и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» с целью включения работ в годовой план ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» разработки схем заходов на посадку;

- инициировать внесение необходимых изменений в нормативные правовые акты, определяющие организацию работ по разработке и внедрению схем маневрирования в районах аэродромом и заходов на посадку.

3. О развитии инфраструктуры мониторинга RVSM.

3.1. Принять к сведению сообщение Щербакова Е.К.

3.2. Отмечено, что:

- Национальные пользователи воздушного пространства заинтересованы в скорейшем решении задачи создания в Российской Федерации собственной инфраструктуры технических средств мониторинга выдерживания высоты воздушных судов;

- Существуют серьезные отставания в реализации мероприятий Плана развития инфраструктуры технических средств мониторинга;

- Выбор мест установки НМУ осуществляется без координации с национальными пользователями воздушного пространства и учета их экономических интересов;

- При выборе мест установки НМУ необходимо принимать во внимание основные потоки воздушных судов российских авиакомпаний, чтобы охватить максимальное число маршрутов, используемых национальными перевозчиками, где большинство ВС следует на крейсерских эшелонах;

- Размещение НМУ в области радиусом 100 км от Санкт-Петербурга является неудобным решением для проведения мониторинга воздушных судов национальных авиакомпаний, поскольку при незначительном количестве

полетов в этой зоне, они в основном выполняются с переменным профилем. Такое размещение более удобно для мониторинга воздушных судов зарубежных авиакомпаний, выполняющих транзитные полеты по транссибирским маршрутам. Предлагаемое решение о размещении НМУ в данной области обусловлено в настоящее время существующими у ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» инфраструктурными ограничениями. Однако оно должно рассматривать как временное для отработки и проверки основных технических решений и проведения комплекса испытаний этого оборудования, поскольку при постоянной эксплуатации НМУ в этой области национальным авиакомпаниям в целях мониторинга придется выполнять специальные полеты, приводящие к экономическим потерям.

3.3. Рекомендовать национальным пользователям воздушного пространства направить свои пожелания по районам размещения средств НМУ в Самарской зоне ЕС ОрВД, Московской зоне ЕС ОрВД и Санкт-Петербургской зоне ЕС ОрВД в РМА Евразия для обобщения и проведения комплексной оценки предложений.

3.4. Обратиться в Росавиацию и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» с просьбой ускорить выполнение мероприятий, включенных в План развития технических средств мониторинга выдерживания высоты воздушных судов.

3.5. Просить Росавиацию и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» при выборе мест размещения технических средств мониторинга в первую очередь учитывать распределение потоков воздушных судов российских авиакомпаний по сети маршрутов, используемых национальными перевозчиками, где большинство ВС следует на крейсерских эшелонах.

4. Разное

4.1. Принять к сведению информацию Щербакова Л.К. о проблемах с реализацией инициатив КАНО в части внедрения процедуры «прямо на», совершенствования предоставления метеоинформации на этапе подготовки к полету, переходу на QNH, установлению единого эшелона перехода и измерения высоты полета в футах, внедрению PBN т.д.

4.2. Отметить, что инициативы пользователей воздушного пространства ориентированы на неформальное устранение существующих различий предоставляемой в воздушном пространстве России государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию со стандартами ИКАО и международной практикой и повышение качества и востребованности этой услуги. Инициативы пользователей воздушного пространства основаны на реальном опыте и практики получения такой услуги за рубежом и оценках влияния возможных рисков на безопасность выполняемых полетов.

4.3. Продолжить работу по реализации инициатив КАНО, включая повторные обращения в авиационную администрацию и к авиационной общественности в целях привлечения внимания к проблемам.

4.4. Информировать авиационную администрацию и авиационную общественность о необходимости активизации системной работы по решению проблем, связанных с реализацией потребностей пользователей, выраженных в их инициативах. К сожалению, ряд созданных авиационной администрацией рабочих групп практически приостановили свою деятельность, так и не добившись ожидаемых результатов.

Председатель КАНО



Л.Щербаков