

**Некоммерческая организация
«РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА»
(АЭВТ)**

Ленинградский проспект, дом 39, стр. 14
Москва, 125167, Тел./ факс: (495) 945-94-92.
e-mail: aevt@aevt.ru; raevt@yandex.ru

«17» *июль* 2016 г. № *ВТ-14/2-02.с./204*

На № _____ от _____

Руководителю
Федерального агентства
воздушного транспорта
А.В. Нерадько

Уважаемый Александр Васильевич!

На заседании экспертов Комитета АЭВТ по аэронавигационному обслуживанию, состоявшемся 18 мая 2016 года, рассматривались вопросы существующих потребностей, проблемы и возможности визуализации хода выполняемых полетов для контроля за их выполнением пользователями воздушного пространства (протокол прилагается).

Было отмечено, что использование систем визуализации параметров положения и движения воздушных судов позволяет эксплуатантам и собственникам воздушных судов решать следующих задачи:

контролировать положение и траекторию движения воздушных судов их собственниками и другими заинтересованными лицами;

осуществлять функции по сбору информации для организации оперативной помощи экипажам, а при необходимости, и системе поиска и спасания, при возникновении нештатных и аварийных ситуаций в полете;

эффективно управлять производственной деятельностью в части организации оперативного наземного обслуживания, использования парка воздушных судов, минимизации эксплуатационных потерь и повышения качества предоставляемых коммерческих услуг;

выполнять требования стандарта ИКАО (Поправка № 39 к Приложению 6, часть 1 пункт 3.3) в отношении обязанности эксплуатантов осуществлять слежение за своими воздушными судами.

Учитывая, что государственная услуга по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства предоставляется подведомственными организациями Росавиации за плату, в национальном воздушном законодательстве отсутствуют требования к применению эксплуатантами систем визуализации хода выполняемых полетов, а их самостоятельное создание и/или использование требует соответствующих затрат

и координации с другими участниками процесса обеспечения полетов, просим решить вопрос по организации оперативного доступа пользователей воздушного пространства к информации, необходимой для организации слежения за воздушными судами, в том числе:

о текущем местоположении воздушных судов и/или их скорректированных/обновленных в процессе выполнения полета планах;

об актуальной для контролируемых полетов аэронавигационной информации и её изменении;

об актуальной для контролируемых полетов метеорологической информации и её изменении.

Приложение: протокол заседания Комитета АЭВТ

по аэронавигационному обслуживанию от 18.05.16 на 4 л.



Президент АЭВТ

В.Н. Тасун

ПРОТОКОЛ
заседания экспертов Комитета АЭВТ по аэронавигационному обслуживанию

от 18 мая 2016 г.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ
Председатель КАНО
Л.К.Щербаков

Присутствовали:

эксперты КАНО:

Жуков С.А. (Сибирь); Виндермут А.А. (АЭВТ); Коваль С.В. (АЗУР эйр), Локтев С.Н. (Аэрофлот), Николин И.А. (ЮТэйр-ПА), Сибатов Р.Р. (АЗУР эйр), Тюрин В.В. (АОПА России), Удальцов М.А., Финенко А.А. (Уральские авиалинии), Чистов В.А. (Россия), Чувиковский К.В. (Глобус), Шарун А.И. (ЮТэйр), Штефан И.В. (Россия), Щепилов Ю.Н. (Россия),

приглашенные:

Бобряков В.Г. (представитель разработчиков), Варелджян Г.Г. (Авиаметтелеком), Приходько Г.Н. (Институт Аэронавигации), Реутович Г.А. (АЗИМУТ), Сидорова Л.П. (Авиаметтелеком); Соломенцев В.В. (АЗИМУТ), Шарунов А.В. (АЗИМУТ).

Повестка дня

1. Использование визуализации для контроля и управления планами полетов – сообщение Жукова С.А. (Сибирь).
 2. Использование спутниковых трекеров в целях авиации общего назначения – Тюрин В.В. (АОПА России).
 3. «Flightrf.com» - информационная система общего доступа для авиакомпаний – Бобряков В.Г., представитель разработчиков от группы компаний (МАИ, Децима, НИИВК им.Карцева, РАН, ИРЗ и др.).
 4. Разное.
-

Заслушав и обсудив сообщения докладчиков признано целесообразным.

1. **Принять к сведению** информацию Жукова С.А, Тюрина В.В., Бобрякова В.Г. о существующих потребностях, проблемах и возможностях визуализации хода выполняемых полетов для контроля за их выполнением пользователями воздушного пространства.

2. **Констатировать**, что:

2.1. Использование систем визуализации хода выполняемых полетов позволяет пользователям воздушного пространства, выполняющим полеты на ВС гражданской авиации, решать следующих задачи:

- Контролировать собственниками воздушных судов и другими заинтересованными лицами выполнение полетов на этих воздушных судах, используемых в целях обеспечения потребностей граждан и экономики;

- Постоянно контролировать ход реализации планируемой авиационной производственной деятельности парка воздушных судов и оперативно управлять ею, включая оперативное управление планами выполняемых полетов, в целях минимизации эксплуатационных потерь и повышения эффективности предоставляемых коммерческих услуг;

- Осуществлять функции по сбору информации для организации оперативной помощи экипажам, а при необходимости, и системе поиска и спасания, при возникновении нештатных ситуаций в полете;

- Выполнять требования стандарта ИКАО (Поправка № 39 к Приложению 6, часть 1 п. 3.3) в отношении обязанности эксплуатантов осуществлять слежение за своими воздушными судами.

2.2. В открытом доступе существует множество систем, которые предлагаются иностранными поставщиками, как на возмездной, так и на безвозмездной основе, для частичного решения задач, перечисленных в п. 2.1.

2.3. АОПА России организовала собственную систему контроля за ходом полетов воздушных судов АОН с использованием спутниковых устройств сообщения об аварийной ситуации (трекеров) Delorme InReach. В системе зарегистрировано порядка 250 трекеров, которые используются для контроля около 2 тысяч полетов воздушных судов АОН в месяц.

2.4. Существующие известные экспертам КАНО системы наблюдения не позволяют решать перечисленные в п. 2.1. задачи эффективно и в полном объеме. Отсутствует информация о существовании требований к работе таких систем со стороны авиационной администрации.

2.5. Группа компаний МАИ, Децима, НИИВК имени М.А.Карцева, РАН, ИРЗ и другие в рамках соглашения между МАИ и ООО Авиапредприятие «ГАЗпром авиа» провели испытания по созданию отечественной системы наблюдения за полетами воздушных судов, включая полеты вертолетов авиапредприятия. Ими организовано промышленное производство отечественного бортового трекера SWIMru, работающего в спутниковой сети связи ИРИДИУМ, покрывающей 100% поверхности планеты, включая полярные области.

2.6. Указанная группа компаний представляется первым отечественным производителями системы визуализации хода выполняемых полетов, предлагает пользователям воздушного пространства воспользоваться их системой «Flightrf.com» в общем доступе и обещает им выполнить пожелания по совершенствованию системы «Flightrf.com» для решения их прикладных задач, в случае обращения к разработчикам через сайт этой системы.

2.7. Для существующих известных экспертам КАНУ (в том числе, представленной группой компаний в п. 2.5) систем наблюдения характерно отсутствие:

- в необходимом объеме оперативной и достоверной позиционной (координаты местоположения), аэронавигационной и метеорологической информации в виде, удобном для решения задач п. 2.1;

- критериев допустимой приемлемой надежности каналов автоматической передачи сообщений о координатах местоположения контролируемых воздушных судов и информации о потере контроля за отслеживаемым воздушном судне, способных обеспечить необходимую координацию действий между эксплуатантом и поставщиками ОВД.

2.8. Отсутствуют правила обмена информацией между эксплуатантами и поставщиками ОВД, необходимые для организации такого взаимодействия.

3. Просить Минтранс России:

3.1. Информировать пользователей воздушного пространства в отношении планов принятия национальных стандартов на применяемые ими системы слежения за воздушными судами (с учетом необходимости выполнения в Российской Федерации поправка № 39 в Приложение 6 ИКАО) и рекомендовать правила выбора таких систем для нужд пользователей воздушного пространства.

3.2. Разъяснить возможность применения спутниковой сети связи ИРИДИУМ для целей слежения за воздушными судами в полете.

3.3. Определить формат и обязанность поставщиков аэронавигационных услуг предоставлять по запросам пользователей воздушного пространства актуальную информацию о местонахождении обслуживаемых воздушных судов, актуализированных планов полета.

4. **Просить** Росавиацию, предоставляющую за плату государственную услугу по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства через подведомственные организации, решить вопрос по организации оперативного доступа пользователей воздушного пространства к информации, необходимой для организации слежения за воздушными судами и решения задач п.2.1., в том числе:

- о текущем местоположении воздушных судов и их скорректированных в процессе выполнения полета планах, если они отличаются от условий, определенных в выданных разрешениях на использование воздушного пространства;

- об актуальной для контролируемых полетов аэронавигационной информации и её изменении;
- об актуальной для контролируемых полетов метеорологической информации и её изменении.

5. **Выразить признательность** представителям группы разработчиков системы «Flightrf.com», ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», АО «АЗИМУТ», НОУ «Институт аэронавигация» за участие в заседании экспертов КАНО и высказанные конструктивные замечания и предложения.

6. **Рекомендовать** членам КАНО:

6.1. продолжить работу над проблемой создания эффективной системы визуализации хода выполняемых полетов, позволяющей пользователям воздушного пространства решать задачи, указанные в п. 2.1.;

6.2. принять предложения группы разработчиков о направлении своих предложений по совершенствованию системы через сайт для участия в доработке системы «Flightrf.com»»;

6.3. обмениваться информацией о своих предложениях по совершенствованию систем визуализации хода выполняемых полетов.

Председатель КАНО



Л.Щербаков