

О проблемных вопросах запасных аэродромов в
Дальневосточном федеральном округе

Председатель Комитета АЭВТ по АНО

Л.Щербаков

Москва, 19 марта 2019

Здравствуйте уважаемые коллеги!

Спасибо организаторам совещания за приглашение на обсуждение столь важного вопроса, от решения которого эксплуатанты ожидают:

- обеспечение постоянной транспортной доступности населенных пунктов региона в удобное для них время;
- расширение временного диапазона использования эксплуатантами воздушного пространства;
- оптимизацию расходов поставщиков аэропортовых услуг в зависимости от потребностей эксплуатантов;
- увеличение объема обслуживаемого воздушного движения у поставщиков аэронавигационного обслуживания и т.д.

О проблемных вопросах запасных аэродромов в Дальневосточном федеральном округе

Приглашенные представители:

- ЧАО «Международный аэропорт Анадырь (Угольный)»
- АО «Аэропорт Архангельск»
- ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск»
- ПАО «АэроБратск»
- АО «КрасАвраПорт»
- АО «Комсомольский-на-Амуре Аэропорт»
- ОАО «Аэропорт Магадан»
- АК «АЛРОСА» (ПАО)
- АО «Надымское авиапредприятие»
- ФКП «Аэропорты Севера»
- ООО «Уренгойаэроинвест»
- ООО «Аэропорт «Норильск»
- АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский»
- АО «Аэропорт Салехард»
- АО «Хабаровский аэропорт»
- АО «АэроЧита»
- АО «Аэропорт Южно-Сахалинск»

Согласно полученному приглашению, на встречу приглашены представители аэродромной инфраструктуры, расположенной на значительно большей территории, чем та, которая определена в названии вынесенного на обсуждение вопроса.

Учитывая, что вопрос использования аэродромов в качестве запасных по маршруту, тут подчеркну, **запасных по маршруту**, а не как запасные взлета и назначения, я рискнул чуть расширить границы своей презентации.

О проблемных вопросах запасных аэродромов в регионах Сибири, Дальнего Востока и Севера страны

Приглашенные представители:

- ЧАО «Международный аэропорт Анадырь (Угольный)»
- АО «Аэропорт Архангельск»
- ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск»
- ПАО «АэроБратск»
- АО «КрасАвраПорт»
- АО «Комсомольский-на-Амуре Аэропорт»
- ОАО «Аэропорт Магадан»
- АК «АЛРОСА» (ПАО)
- АО «Надымское авиапредприятие»
- ФКП «Аэропорты Севера»
- ООО «Уренгойаэроинвест»
- ООО «Аэропорт «Норильск»
- АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский»
- АО «Аэропорт Салехард»
- АО «Хабаровский аэропорт»
- АО «АэроЧита»
- АО «Аэропорт Южно-Сахалинск»

Я постараюсь рассказать о проблемных вопросах запасных аэродромов по маршруту в регионах Сибири, Дальнего Востока и Севера страны и уложиться в отведенное регламентом время.

О проблемных вопросах запасных аэродромов в регионах Сибири, Дальнего Востока и Севера страны

- перечень аэродромов, необходимых для использования в качестве запасных и их регламент работы;
- сведения о времени работы указанных аэродромов опубликованные в АИП России;
- предложения по внесению изменений в нормативно-правовые акты гражданской авиации по запасным аэродромам.

Мне предложено раскрыть:

- перечень аэродромов, необходимых для использования в качестве запасных и их регламент работы;
- сведения о времени работы указанных аэродромов опубликованные в АИП;
- предложения по внесению изменений в нормативно-правовые акты.

Забегая вперед, обращаю Ваше внимание, что согласно Воздушному кодексу, аэродром – это земельный участок (другими словами – имущество), который сам не работает, а используется по назначению.

Организация использования аэродрома по назначению обеспечивается соответствующим оператором аэродрома или аэропорта.

Причем согласно ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации ...» от 1 июля 2017 года № 135-ФЗ, операторами аэродрома и аэропорта могут быть разные лица. К сожалению, в наших нормативных актах это еще не разъяснено. А мы продолжаем использовать сленг, который возник до того, как даны определения терминам «оператор аэродрома/аэропорта».

Для чего нужны запасные по маршруту?

Президент АЭТО
В.И. Тасуев

110000, Москва, ул. Мухом. 10
Тел: (495) 500-68-68, (495) 500-68-69
Факс: (495) 500-68-67, http://www.aeroflot.ru
ООО «АЭТО»: 2000296, ОГРН: 1027700000001
ИНН/КПП: 77/020/12/001/000001

21 июля 15 150-411
11-02-020611 июля 15

Уважаемый Владимир Николаевич!

В прилагаемом письме генеральный директор ОАО «Авиаконгломерат «Аэро» обращает внимание на проблемы, связанные с инцидентом ЕДТО в Российской Федерации в условиях недостаточного количества прилетов авиарейсов на Дальнем Востоке и ограниченного времени их работы. Современное состояние авиарейсовой сети данного региона также негативно влияет на производственную деятельность «Аэрофлота» и других российских авиакомпаний. Удаленность пресинга аэропортов авиарейсов увеличивает максимальную коммерческую загрузку при полетах в Якутск и Петропавловск-Камчатский для ВС А-320. При выполнении программы дальневосточных перевозок на ВС А-320 и B-737, не допущенных к полетам по правилам ЕДТО, на ряде направлений невозможно использование крайних запасных. По причине закрытия в ночное время запасных авиарейсов на маршруте ограничивалась нагрузка и нарушалась регулярность полетов ВС B-737 в Якутск.

Увеличение времени полета более 60 минут для среднемагистральных ВС в соответствии с требованиями ЕДТО потребует значительных затрат авиакомпании и экономически нецелесообразно.

Учитывая важность проблемы для социально-экономического развития региона, повышения безопасности и эффективности транспортной перевозки, просим обратиться в органы государственной власти для принятия мер по развитию авиарейсовой сети Дальнего Востока с целью обеспечения круглосуточной работы авиарейсов в качестве запасных.

Приложение на 2 листа.

С. Зубицкий
Заместитель генерального директора –
летный директор

И.П. Чилин

Нужны для:

- Выполнения программы дальневосточных перевозок на ВС, не допущенных к ЕДТО;
- Снятия ограничений по коммерческой загрузке;
- Обеспечения регулярности;
- Обеспечения социально-экономического развития региона;
- Повышения безопасности воздушных перевозок.

Некоммерческая организация
«РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА»
(АЭТО)

Заместителю Министра транспорта
Российской Федерации
В.М. Окулову

Внебюджетный отдел, а/я № 18
Москва, 125147, Тел./Факс: (495) 943-94-02,
e-mail: aviatop@yandex.ru

В.И. Тасуев 2015 г. 21 июля 1500411

№ № _____ от _____

Уважаемый Валерий Михайлович!

Существующая организация работы авиарейсовой сети в Сибири и Дальневосточном Федеральном округе не позволяет активно развивать региональные и магистральные воздушные перевозки, обеспечивать постоянную транспортную доступность населенных пунктов региона.

Перевозчики вынуждены выполнять экономически неэффективные рейсы и нести существенные расходы из-за отсутствия централизованной организации работы авиарейсовой сети региона.

Принятыми сложившейся ситуацией, по мнению экспертов АЭТО, являются:

- регламенты работы авиарейсов, не ориентированы на использование их авиарейсов в качестве запасных для обеспечения выполнения регулярных рейсов по крайним маршрутам в удобное для населения время;
- операторы авиарейсов предлагают эксплуатантам предоставлять свои авиарейсы в качестве запасных вне установленного регламента работы авиарейсов на основе индивидуальных договорных отношений.

Пронув Вас рассмотреть возможность:

- утверждения перечня авиарейсов, предназначенных для использования в качестве запасных в целях обеспечения выполнения регулярных рейсов, и установления для них регламента работы;
- обеспечения покрытия расходов на работу вошедших в перечень авиарейсов для использования в качестве запасных за счет устанавливаемых им авиарейсов сборов и сборов за авиационное обслуживание на маршрутах обслуживания воздушного движения;
- расширения использования с соблюдением требований метода АСН/РСН в испытанных и аварийных ситуациях в качестве запасных авиарейсов, не имеющих допусков в принципе конкретного типа.

Президент АЭТО *В.И. Тасуев* В.И. Тасуев
Шарбабин Давид Константинович
1987) 943-94-02

Необходимость решения проблемы запасных в интересах всех российских эксплуатантов первым инициировал Аэрофлот в 2015 году.

Аэрофлот доходчиво объяснил, что это необходимо для:

- Выполнения программы дальневосточных перевозок на ВС, не допущенных к ЕДТО;
- Снятия ограничений по коммерческой загрузке;
- Обеспечения регулярности;
- Социально-экономического развития региона;
- Повышение безопасности воздушных перевозок.

Ассоциация оперативно поддержала это предложение соответствующим письмом в Минтранс.

Извините, что в перечисленных необходимостях про безопасность написано в последней строке.

Это сделано, чтоб перейти к следующему слайду.

Для чего нужны запасные по маршруту?

7 сентября 2010 года.

Аварийная посадка самолета Ту-154 авиакомпании «Алроса» на бывшем аэродроме в Ижме (республика Коми)

<https://zen.yandex.ru/media/bortprovodnik/chto-stalo-s-legendamym-tu154-avariino-sevshim-v-lesu-foto-5b237474ef8155e5f35d3ad3>

Самолет выполнял пассажирский рейс по маршруту Удачный (республика Коми) — Москва, но через 3,5 часа после взлета на борту произошла полная потеря электропитания.

Экипаж произвел вынужденную посадку в бывшем аэропорту Ижма на выведенную из эксплуатации и непригодную для самолетов этого типа взлетную полосу.

Посадка стала возможна потому, что ВПП поддерживалась в удовлетворительном состоянии начальником вертолетной площадки С. Сотниковым, который в течение 12 лет по собственной инициативе следил, чтобы на полосе не было мусора и посторонних объектов, а также вырубал кустарник.

(A4900/14 НОТАМН

A)УХМА Б)1411200700 Ц)ПОСТ

E)ВНЕ РЕГЛАМЕНТА РАБОТЫ АД ЗАПАСНЫМ НЕ

ОБЕСПЕЧИВАЕТ. ССЫЛКА AIP AD 2.1 УНМА-1.)

5 марта 2019 года

Работники филиала "Аэронавигация Северо-Востока" обеспечили благополучную посадку аварийного борта авиакомпании AIR CHINA

<https://www.aviaport.ru/digest/2019/03/05/578667.html>

При выполнении полета по маршруту Пекин - Лос-Анжелес 04.03.2019 экипаж Boeing 777 авиакомпании Air China, находясь в зоне ответственности филиала "Аэронавигация Северо-Востока" ФГУП "Госкорпорация по ОрВД", подал сигнал бедствия и доложил о срабатывании индикации "Пожар в заднем грузовом отсеке". Информация поступила в Магаданский РЦ ЕС ОрВД в 06 часов 16 минут по местному времени. КВС было принято решение произвести аварийную посадку на аэродром Анадырь. В это время самолет находился на удалении примерно 390 км от воздушной гавани. На борту находилось 188 пассажиров.

Стоит отметить, что аэродром Анадырь в ночное время не работает, Регламентом установлено, что данный аэропорт принимает и отправляет воздушные суда с 09:00 до 18:00 по местному времени. Однако, учитывая характер аварийной ситуации, выбор именно этого аэродрома для экстренной посадки представлялся единственно верным.

6

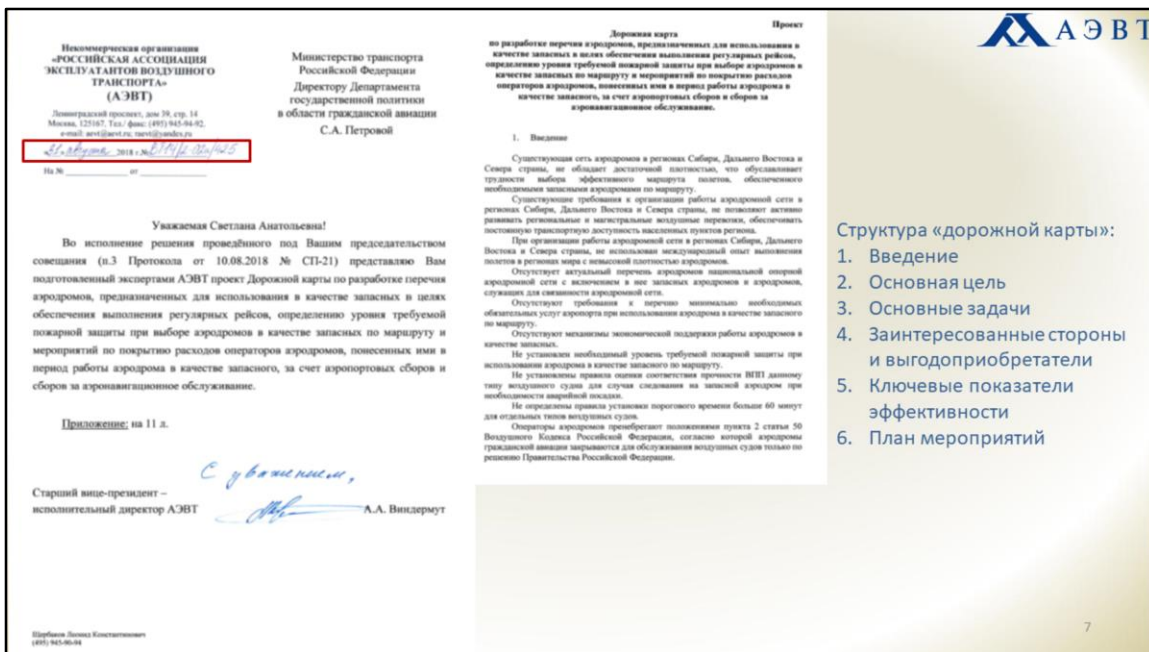
Тут два свежих примера из СМИ, как обеспечивалась безопасность воздушных перевозок наличием запасных по маршруту.

Возможно, случай который имел место две недели назад, когда диспетчеры Магадана во взаимодействии с аэродромными службами Анадыря обеспечили посадку аварийного борта на неработающий аэродром, стал возможен после многочисленных встреч с эксплуатантами, проведенных в Госкорпорации и Минтрансе, после 15 года.

Но предупреждение что Анадырь вне регламента запасным не обеспечивает продолжает действовать.

Поэтому АЭВТ инициирует решение этой проблемы своими очередными обращениями к авиационной администрации в среднем не менее двух-трех раз в год.

По результатам этих обращений есть поручения, протокольные записи и т.д., о чем свидетельствует и организация сегодняшнего совещания.



Мы даже в прошлом августе разработали проект Дорожной карты.

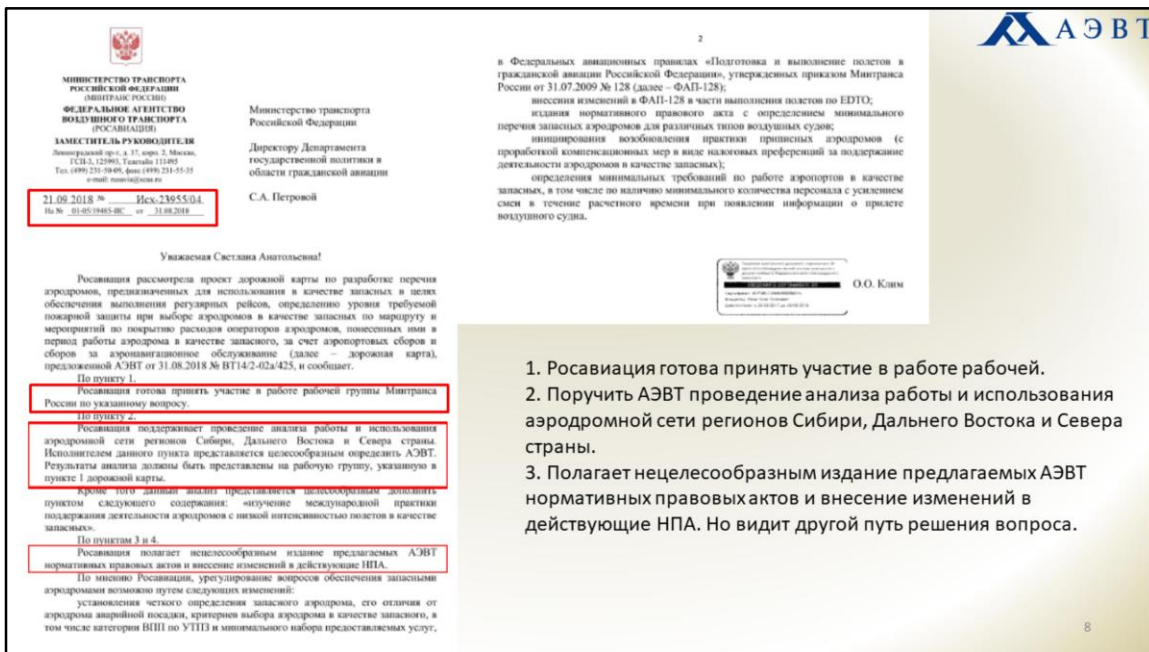
Её структура на слайде справа.

В плане мероприятий мы предложили ряд необходимых действий, в том числе – создать рабочую группу.

И получили на него интересный отзыв.

Важно отметить, что из отзыва следует, что по первым 5-ти разделам Дорожной карты нет замечаний.

Видимо, основные цели, задачи, заинтересованные стороны и выгодоприобретатели, а также ключевые показатели эффективности можно считать согласованными. А это представляется очень важным.



Ведь расхождение во взглядах на организацию работы и содержание плана мероприятий представляются не столь существенными. Тем более, что это не задача АЭВТ.

Важно – вместе прийти к намеченной цели.

Согласно отзыву Росавиации от сентября 2018 года.

1. Росавиация готова принять участие в работе рабочей группы.
2. Предлагает поручить АЭВТ проведение анализа работы и использования аэродромной сети.

Видимо, специализированных организаций типа Гос НИИ ГА и ГЦ ЕС ОрВД недостаточно.

3. Полагает нецелесообразным издание предлагаемых АЭВТ нормативных правовых актов и внесение изменений в действующие НПА. Но видит другой путь решения вопроса.

Только странно, что по прошествии полугода нас с этим альтернативным вариантом так и не познакомили.

Да и движения вперед эксплуатанты не наблюдают.

Особенности аэродромной сети

По данным Росавиации на февраль 2019 года в

Гос.реестр включены 227

аэродромов, из которых:

- 19 класса А (ВПП 3200 x 60)
- 31 класса Б (ВПП 2600 x 45)
- 75 класса В (ВПП 1800 x 42)
- 70 класса Г (ВПП 1300 x 35)
- 18 класса Д (ВПП 1000 x 28)
- 14 класса Е (ВПП 500 x 21)

Аэродромы, с ВПП менее 1800 м обычно относят к категории аэродромов МВЛ.

Плотность аэродромов определяет особенности организации их использования в качестве запасных по маршруту.

Аэродромов класса А, Б, В (ВПП от 1800 м) всего 125:
- в Европейской части - 71;
- за Уралом - 54.

Плотность аэродромов класса А, Б, В:

- в Европейской части – 1 на 56 тыс. км. кв.

(квадрат со стороной 240 км);
- за Уралом – 1 на 240 тыс. км. кв.

(квадрат со стороной 490 км)
Плотность за Уралом в 4 раза меньше, чем в Европейской части.

9

В левой части приведено количество аэродромов с разной длиной ВПП.

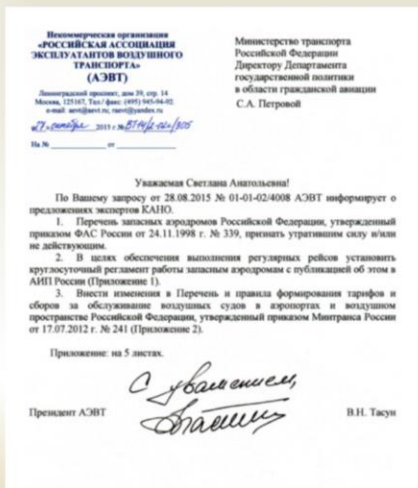
Аэродромы с ВПП менее 1800 м обычно относят к категории аэродромов МВЛ. Мы же говорим о выполнении магистральных рейсов.

Как видите, среднее расстояние между аэродромами с ВПП от 1800 м за Уралом, если округлить, - 500 км.

Именно это обстоятельство определяет актуальность рассматриваемой проблемы.

Особенно в контексте запасного по маршруту как пригодного аэродрома, включаемого эксплуатантом не в РПЛ или ФПЛ, а в рабочий план полета, составляемый согласно РПП на каждый намечаемый полет.

Перечень аэродромов, необходимых для использования в качестве запасных по маршруту в регионах Сибири, Дальнего Востока и Севера страны



1. АНАДЫРЬ/УХМА
2. АРХАНГЕЛЬСК/УЛАА
3. БЛАГОВЕЩЕНСК/УХББ
4. БРАТСК/УИББ
5. ИГАРКА/УОИИ
6. КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ/УХКК
7. МАГАДАН/УХММ
8. МИРНЫЙ/УЕРР
9. НАДЫМ/УСММ
10. НОВЫЙ УРЕНГОЙ/УСМУ
11. НОРИЛЬСК/УООО
12. ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ/УХПП
13. САЛЕХАРД/УСДД
14. ХАБАРОВСК/УХХХ
15. ЧИТА/УИАА
16. ЧУЛЬМАН/УЕЛЛ
17. ЮЖНО-САХАЛИНСК/УХСС
18. ЯКУТСК/УЕЕЕ

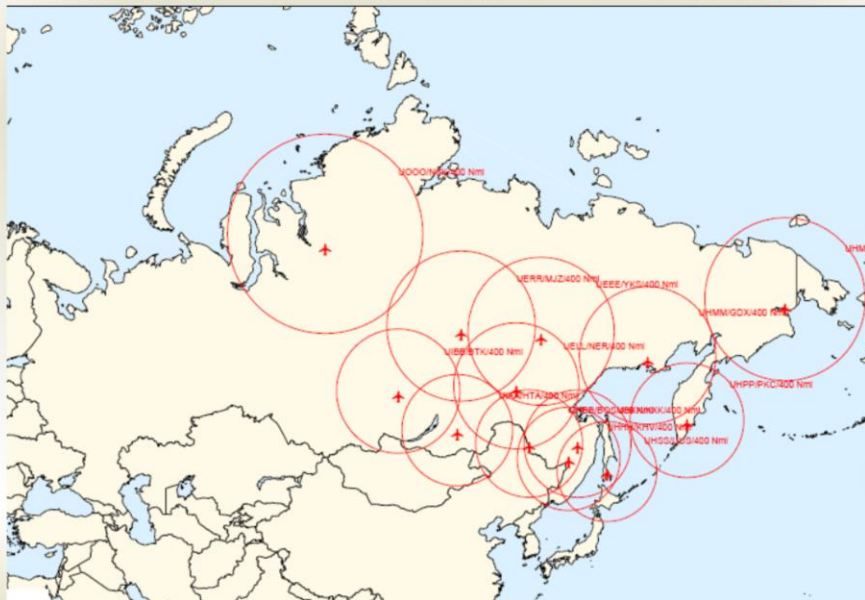
10

По запросу Минтранса еще в октябре 2015 года мы обобщили потребности эксплуатантов и подготовили перечень аэродромов, которые в первоочередном порядке должны обеспечить возможность круглосуточного их использования в качестве запасных по маршруту в контексте пригодных.

Интересно, что проводя по заказу Минтранса аналогичную работу в октябре 2018 года мы пришли к выводу, что этот перечень продолжает оставаться актуальным.

Для учета потребностей авиакомпании Аврора в него может быть добавлен аэродром федерального значения, международный аэропорт и аэропорт федерального значения Улан-Удэ.

Иллюстрация фактической возможности использования аэродромов региона в среду на 00.00 UTC



11

Для иллюстрации проблемы взяли середину недели – среду, и время 00 UTC, нанесли аэродромы рассматриваемого региона, которые могут быть использованы согласно АИП из нашего списка 18-ти.

Как видите, в этот период могут быть использованы всего 12 аэродромов.

Кругами нанесены расстояния, эквивалентные 60-ти минутам полета дальнемагистрального ВС (приняли 400 морских миль), характеризующие площади территории, для которых аэродром доступен.

Иллюстрация фактической возможности использования аэродромов региона в среду на 12.00 UTC

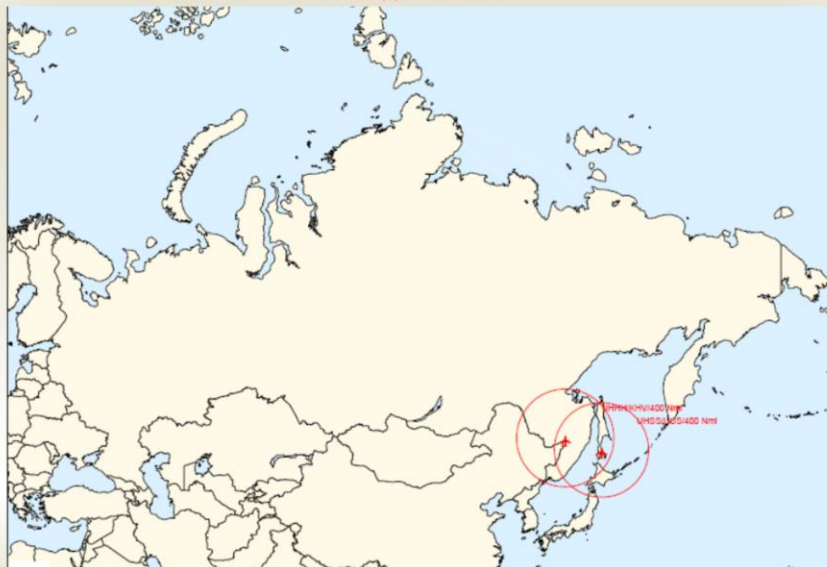


12

А это ситуация для того же дня – среды, только для 12.00 UTC.

Можно использовать только 8 аэродромов.

Иллюстрация фактической возможности использования аэродромов региона в воскресенье с 14.00 до 20.00 UTC



13

Тут ситуация для воскресенья в период с 14.00 до 20.00 UTC.

Можно использовать только 2 аэродрома.

Иллюстрация фактической возможности использования аэродромов региона **если все работают**

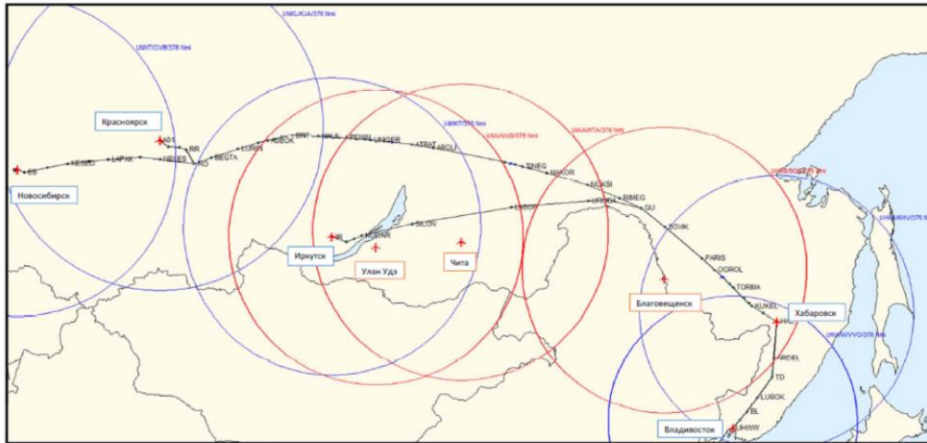


14

А это ситуация, если все 18 упомянутых в нашем списке аэродромов могут использоваться круглосуточно.

Согласитесь, если посмотреть на северные территории, при полетах над которыми и наши 18 аэродромов продолжают оставаться недоступными, то не так уж много эксплуатанты просят.

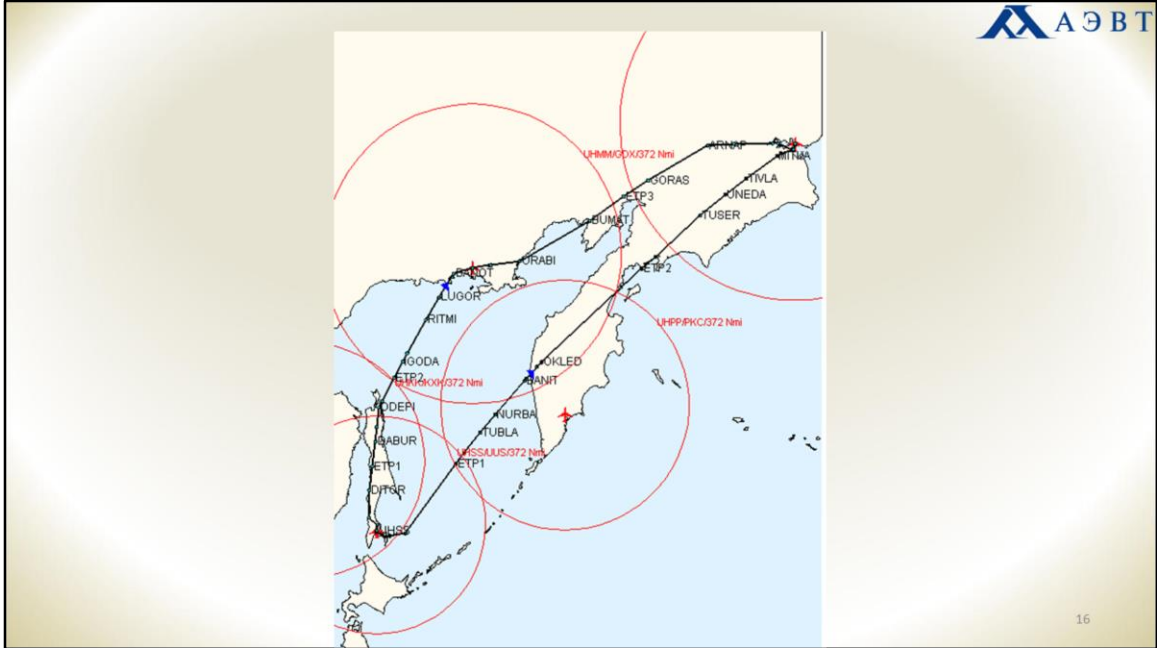
Пример зон оперирования аэродромов при полете по маршрутам:
 Владивосток – Иркутск – Владивосток;
 Владивосток – Красноярск – Владивосток;
 Владивосток – Новосибирск – Владивосток.



15

А это объяснение необходимости координации возможности использования аэродромов для обеспечения выполнения полетов по расписанию на примере рейсов из Владивостока в Иркутск, в Красноярск, в Новосибирск и обратно.

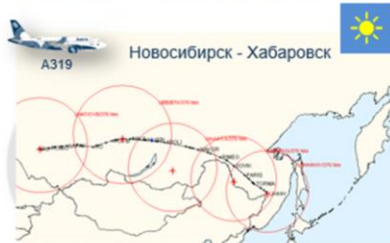
Ведь всем очевидно, что такие рейсы нужны. А многие такие рейсы выполняются с промежуточной посадкой.



Напомню, что мы иллюстрировали проблему для дальнемагистральных ВС со скоростью 400 узлов. Тут иллюстрация для среднемагистральных ВС со скоростью 372 узла. Как видите на таких ВС попасть в Анадырь ни из Петропавловска, ни из Магадана невозможно.

Запасные аэродромы. Примеры

Маршрутные запасные в дневное время



Маршрутные запасные в ночное время



Чита и Благовещенск не работают.
Маршрутных запасных аэродромов нет

Маршрутные запасные в ночное время для Q400



Маршрутные запасные в ночное время для Q300



Маршрутных запасных аэродромов нет

17

Тут показаны проблемы для конкретных типов воздушных судов.

Стоит одному аэродрому, извините, что называется «выпасть из игры», как «дорога жизни» должна быть закрыта.

А чтобы возродить местные авиаперевозки в этом регионе, требуется реконструкция аэродромной сети, для обеспечения наличия по терминологии ИКАО «приемлемых аэродромов» через каждые 400-500 километров.

О времени работы аэродромов, опубликованных в АИП России

По ИКАО (Приложение 15)

AD 2.3 Часы работы

Подробное описание часов работы служб на аэродроме, включая:

- 1) эксплуатанта аэродрома;
- 2) таможенную и иммиграционную службы;
- 3) медицинскую и санитарную службу;
- 4) бюро AIS по проведению инструктажа;
- 5) бюро информации ОВД (ARO);
- 6) метеорологическое бюро по проведению инструктажа;
- 7) службу воздушного движения;
- 8) службу заправки топливом;
- 9) службу оформления и обработки;
- 10) службу обеспечения безопасности;
- 11) службу борьбы с обледенением и
- 12) примечания.

BERLIN-TEGEL

HELSINKI

OSLO/Gardermoen

PARIS CHARLES DE GAULLE

PRAHA/RUZYNE

SALZBURG

TOKYO International

EZEIZA

RIO DE JANEIRO

INDIRA GANDHI INTERNATIONAL AIRPORT

BANGKOK

JAKARTA

BEIJING

Теперь о времени работы.

Документы ИКАО определяют необходимость публикации часов работы.

Вот только речь идет о часах работы служб, которые должны быть на аэродроме.

Мы проверили данные в АИП разных стран. Тут справа некоторый перечень, которые просматривались более внимательно.

EDDT AD 2.3 Operational hours		
1	AD operator	H24
2	Customs and immigration	0900 (0400) – 2400 (2300)
3	Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	AIS-C H24 (see GEN 3.1)
5	ATS Reporting Office (ARO)	AIS-C H24 (see GEN 3.1)
6	MET Briefing Office	See EDDT AD 2.11
7	ATS	H24
8	Fuelling	ESSO, BP, TOTAL, AGIP, ELF, ARAL, SHELL, DEA: 0500 (0400) – 2200 (2100) O/R 60 MIN
9	Handling	H24
10	Security	H24
11	De-icing	H24
12	Remarks	Nil

AD 2 LFPG.3		Horaires Operational hours	
1	Gestionnaire de l'AD / AD administration	H24	
2	Douanes et police / Customs and immigration	H24	
3	Services de santé / Health and sanitary	H24	
4	BIA, BRIA / AIS briefing office	BRIA de rattachement : BNIA LE BOURGET	Connected with BNIA LE BOURGET
5	BDP / ARO	Nil	
6	Bureau MET / MET briefing office	H24	
7	ATS	Voir / see AD 2 LFPG.18	
8	Avitaillement / Fueling	H24	
9	Services de manutention / Handling	H24	
10	Sûreté / Safety	H24	
11	Dégivrage / De-icing	Du 15 octobre au 15 mai. Voir AD 2 LFPG.20-3.7	From 15th October to 15th May. See AD 2 LFPG.20-3.7
12	Observations / Remarks	Vigie Traffic CDG2 : 0630 à 0000. Voir AD 2 LFPG.20-3.4 Vigie Fedex : H24. Voir AD 2 LFPG.20-3.4 Restrictions d'utilisation de l'aérodrome : voir AD 2 LFPG.21-1.1	CDG2 Apron CTL: 0630 to 0000. See AD 2 LFPG.20-3.4 Fedex Apron : H24. See AD 2 LFPG.20-3.4 Restrictions for use of aerodrom: see AD 2 LFPG.21-1.1

Для всех рассматриваемых аэродромов таблица AD 2.3 практически заполнены одинаково. Только на Парижском аэродроме Шарль ДеГоль в строке примечание есть ссылка что существуют два ограничения по использованию аэродрома.

Первое действует с 06.30 до 00.00 UTC.

Оно касается изменения рабочих частот на перроне.

Второе – действует круглосуточно и касается ограничений выполнения полетов на ВС, не соответствующих нормам по шумам.

Ограничений по использованию аэродрома как запасного по маршруту и как пригодного мы нигде не нашли.

Об особенностях публикации информации об аэродромах в АИП России

(A4900/14 НОТАМН
А)УХМА Б)1411200700 Ц)ПОСТ
Е)ВНЕ РЕГЛАМЕНТА РАБОТЫ
АД ЗАПАСНЫМ НЕ
ОБЕСПЕЧИВАЕТ. Ссылка AIR
AD 2.1 УНМА-1.)

(A6428/18 НОТАМН
А)УЛАА Б)1810271900 Ц)1903301900 РАС4
Е)ВНЕ РЕГЛАМЕНТА РАБОТЫ АД
ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПРИЕМ/ВЫПУСК ВС АК
АЭРОФЛОТ РЕЙСА SU1334/1335 БЕЗ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СОГЛАСОВАНИЯ.)

(A0434/19 НОТАМР A8163/18 А)УХББ Б)1901280204
Ц)1903301100
Е)РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ АД: ЕЖЕДНЕВНО 2045-1100. ВНЕ
РЕГЛАМЕНТА: - ОБСЛУЖИВАНИЕ ДЕЖУРСТВА ПО ПСО И
ПРИЕМА/ВЫПУСКА ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО ВС И ВС
ВЫПОЛНЯЮЩИЕ САНИТАРНЫЕ ЗАДАНИЯ, - АД
ЗАПАСНЫМ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ВСЕ ТИПЫ ВС.)

Ф1123/18 С 1812311200 ДО 1903302359. РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ АД:
ЕЖЕДНЕВНО 0000]-1200. ВНЕ РЕГЛАМЕНТА РАБОТЫ АД ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ:
1. ПРИЕМ/ВЫПУСК ВС ПАО АЭРОБРАТСК, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПСО, МЕДИКО-
САНИТАРНЫХ РЕЙСОВ И ВС ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВИАЦИИ С
ОБЕСПЕЧЕНИЕМ 4 КАТЕГОРИИ УТПЗ.
2. ПРИЕМ/ВЫПУСК РЕЙСОВ ИК753/ИК754 АК АНГАРА: ЯНВ 07-МАР 29 ПН СР
ПТ - 1201-1600. ПРИЕМ/ВЫПУСК РЕЙСОВ ЭК9471/ЭК9472 АО КРАСАВИА:
РЕЙС ЭК9471: ЯНВ 02, 16, 30, ФЕВ 13, 27, МАР 13, 27 - 20Ч0-2230. РЕЙС
ЭК9472: ЯНВ 03, 17, 31, ФЕВ 14, 28, МАР 14, 28 - 1201-1415.
ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ 6 КАТЕГОРИЯ ПО УТПЗ.
3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЗАПАСНЫМ АД ПО ЗАЯВКАМ НА ОСНОВАНИИ
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СОГЛАШЕНИЙ К ДОГОВОРУ О НАЗЕМНОМ
ОБСЛУЖИВАНИИ ВС В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ БРАТСК.
4. В СВЯЗИ С ОТСУТСТВИЕМ РЕЙСОВ И ЗАЯВОК НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ЗАПАСНЫМ НА ПЕРИОД: ДЕК 31 1200-ЯНВ 01 1200 - ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ
ТОЛЬКО ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ДЕЖУРСТВО ПО 3 КАТЕГОРИИ УТПЗ.

Ф0833/18 С 1812260814 ДО 1906302359 РАСЧ.
1600-0030 ЕЖЕДНЕВНО КРОМЕ СБ ВС ВПП 12/30
ЗАКРЫТА НА ПРИЕМ/ВЫПУСК ВСЕХ ТИПОВ САМОЛЕТОВ.
ПРИЕМ/ВЫПУСК ВЕРТОЛЕТОВ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ БЕЗ
ОГРАНИЧЕНИЙ

20

Тут показаны некоторые НОТАМ, которые касаются наших 18 аэродромов. Точнее, только 14. По 4-м подобных НОТАМ не нашли. Возможно – из-за дефицита времени.

Обратите внимание - **ЗАПАСНЫМ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТ.
ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПРИЕМ/ВЫПУСК ВС АК АЭРОФЛОТ .
ЗАПАСНЫМ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ВСЕ ТИПЫ ВС.**

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЗАПАСНЫМ АД ПО ЗАЯВКАМ НА
ОСНОВАНИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СОГЛАШЕНИЙ К
ДОГОВОРУ.**

ЗАКРЫТА НА ПРИЕМ/ВЫПУСК ВСЕХ ТИПОВ САМОЛЕТОВ.

Но главное – подобные НОТАМ издаются в период действия утвержденного расписания движения и проданных билетов.

Об особенностях публикации информации об аэродромах в АИП России

Р0086/19 С 1901150743 ДО 1912311000.

РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ АД СЕЗОН ЗИМА-ЛЕТО: ВС 2200-1000, ПН 2200-1000, ВТ 2200-1000, СР 2200-1000, ЧТ 2200-1000, ПТ 2200-ВС 2200 ВЫХОДНЫЕ ДНИ. **ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЗАПАСНЫМ СОГЛАСНО ЗАКЛЮЧЕННЫМ ДОГОВОРАМ.** ПРИЕМ/ВЫПУСК ВС ВНЕ РЕГЛАМЕНТА ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ ЗАЯВКАМ И СОГЛАСОВАНИЮ С ОРГАНАМИ ОВД. ПРИЕМ ЗАЯВОК ЕЖЕДНЕВНО 2300-0700

Р0087/19 С 1901150743 ДО 1912271000. **АД ЗАКРЫТ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ВС ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ:** ЯНВ 23 2200-25 1000, ФЕВ 19 2200-22 1000, МАР 27 2200-29 1000, АПР 24 2200-26 1000, МАЙ 22 2200-24 1000, ИЮН 19 2200-21 1000, ИЮЛ 24 2200-26 1000, АВГ 28 2200-30 1000, СЕН 25 2200-27 1000, ОКТ 30 2200-НОЯ 01 1000, НОЯ 27 2200-29 1000, ДЕК 25 2200-27 1000. ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОГО РЕМОНТА.

Р0467/19 С 1901272100 ДО 1904272100 РАСЧ. РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ АД: ЕЖЕДНЕВНО 2100-1200 - ДЛЯ ВС ВЫПОЛНЯЮЩИХ ПСО И ВЕРТОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ АД: КРУГЛОСУТОЧНО - 1200-2100 АД **ОБЕСПЕЧИВАЕТ ЗАПАСНЫМ ВСЕ ТИПЫ ВС БЕЗ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВС НА ВЫЛЕТ.**

Р0754/19 С 1902152200 ДО 1905311000 РАСЧ.

ВНЕ РЕГЛАМЕНТА НА АД ОБЕСПЕЧИВАЮТСЯ ПОЛЕТЫ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ВС И АВАРИЙНЫЕ/ЭКСТРЕННЫЕ ПОСАДКИ ВС.

Р0267/19 С 1901151016 ДО 1903301030. 1.РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ АД: ВС 2100-ВС 2300- ТОЛЬКО ДЛЯ ПРИЕМА РЕЙСОВ АО,АВИАКОМПАНИЯ АЛРОСА,, И **ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМ РЕЙСОВ ПАО,АЭРОФЛОТ,,** ВС 2300-ПН 0830: ПН 0830-ПН 1030- ТОЛЬКО ДЛЯ ВС Ч КЛАССА И ВЕРТОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ: ПН 2100-ПН 2300- ТОЛЬКО ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМ РЕЙСОВ ПАО,АЭРОФЛОТ,,: ПН 2300-ВТ 0900: ВТ 0900-ВТ 1030- ТОЛЬКО ДЛЯ ВС Ч КЛАССА И ВЕРТОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ: ВТ 2300-СР 0830: СР 0830- СР 1030- ТОЛЬКО ДЛЯ ВС Ч КЛАССА И ВЕРТОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ: СР 2000-СР 2300- **ТОЛЬКО ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМ РЕЙСОВ ПАО,АЭРОФЛОТ,,:** СР 2300-ЧТ0700: ЧТ 0700-ЧТ 1030- ТОЛЬКО ДЛЯ ВС Ч КЛАССА И ВЕРТОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ: ЧТ 2100-ЧТ 2300- ТОЛЬКО ДЛЯ ПРИЕМА РЕЙСОВ АО,АВИАКОМПАНИЯ АЛРОСА,, И **ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМ РЕЙСОВ ПАО,АЭРОФЛОТ,,** ЧТ 2300-ПТ 1030: ПТ 2000-ПТ 2330- **ТОЛЬКО ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМ РЕЙСОВ ПАО,АЭРОФЛОТ,,:** ПТ 2330-СБ 1030: 2.КОНТЕЙНЕРНОЙ ПЕРЕВОЗКИ НЕТ.

21

Продолжу по НОТАМ.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЗАПАСНЫМ СОГЛАСНО ЗАКЛЮЧЕННЫМ ДОГОВОРАМ.

Но есть и хорошие примеры.

ВНЕ РЕГЛАМЕНТА НА АД ОБЕСПЕЧИВАЮТСЯ ПОЛЕТЫ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ВС И АВАРИЙНЫЕ/ЭКСТРЕННЫЕ ПОСАДКИ ВС.

Для сравнения
ТОЛЬКО ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМ РЕЙСОВ ПАО,АЭРОФЛОТ».

А вот эта запись, представляется более справедливой.

ОБЕСПЕЧИВАЕТ ЗАПАСНЫМ ВСЕ ТИПЫ ВС БЕЗ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВС НА ВЫЛЕТ.

Не буду продолжать примеры НОТАМ. Представляется, что этого достаточно, чтоб сделать вывод о дисциплине их издания.

Аэродром, (время работы, % фонда раб. времени в неделю)	Статус			Вид использования			Часы работы	Примечание	ВПШ	Классификаци я ВП (диспетчерской зоны)	Действующие НОТАМ
	А/Д Фед знач-я	АП Фед знач-я	Межд-й АП	А/Д назн-я	Зап. А/Д назн-я	Зап. А/Д по маршруту					
1. Анадырь (9 час, 36,8%)	★	★	★	ЮТэйр, Ав-Ту	Ав-Ту, ЭБК	Урал, Ав-Ту	21.00-06.00	С 06.00 ПТ до 21.00, ВС и в праздничные дни закрыт	3501х60	Класс С	
2. Архангельск (15 час, 62,5%)	★	★	★	Урал, ЮТэйр, Ав-Ту	ЮТэйр, S7	ЮТэйр, S7, НордСтар, ЭБК	04.00-19.00		2500х44	Класс С	
3. Благовещенск (к/с, 100%)	★	★	★	Урал, S7	Урал, S7, Глобус, НордСтар	ЮТэйр, Урал, S7, Ав-Ту, Глобус, НордСтар, Аврора	К/С		2800х45	Класс С	P0475/19 Регл. работы АД ежедневно 2045-1100.
4. Братск (12 час, 50%)	★	★	★	S7, Глобус	Россия, ЮТэйр, АФЛ, S7, Глобус, ЭБК	Россия, Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК, Аврора	00.00-12.00	Вне регламента прием/выпуск ВС на запрос, не менее, чем за 2-е суток	3160х60	Класс С	Ф1123/18 Регл. работы АД ежедневно 0000-1200.
5. Игарка (к/с, кроме ВС, 78,0%)				НордСтар	S7, Ав-Ту, Глобус, НордСтар	S7, Ав-Ту, Глобус, НордСтар	с 02.00 ПН до 13.00 СБ - К/С, ВС - закрыт		2513Х46	Класс С	
5. Комсомольск-на- Амуре (11 час, 32,7%)					Урал, S7, Ав-Ту	Урал, S7, Ав-Ту	ПН - ПТ с 23.00 до 10.00	СБ, ВС и в праздники - не работает	2468х80	Класс С	P0086/19 Регл. работы АД сезон зима-лето: ВС 2200-1000, ПН 2200-1000, ВТ 2200-1000, СР 2200-1000, ЧТ 2200-1000, ПТ 2200-ВС 2200 выполнение дни P0754/19
7. Магадан (12 час, 50%)	★	★	★	Россия, АФЛ, S7, АВ-Ту, Глобус, Аврора	Россия, Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Глобус, ЭБК	Россия, Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК	22.00 - 10.00		3452х60	Класс С в диспетчерской зоне во время работы АД	Вне регламента на АД обеспеч. полеты поисково- спасательных ВС и аварийные/ экстренные посадки ВС.

В таблице приведена систематизированная информация по нашему списку из 18 аэродромов, расположенных по алфавиту, плюс Улан-Уде.

Хотелось бы чтоб Вы обратили внимание на следующие моменты:

- Статус каждого аэродрома: от 3-х звездочного, как Анадырь, до без всякого статуса, как Игарка. Тут уместен вопрос: А чему обязывает конкретный статус, особенно в свете аварийной посадки Боинга 5 марта?

- Установленный для аэродрома режим использования в виде часов работы практически не соблюдается и сокращается изданием НОТАМ.

В левом столбце можете видеть часы работы в день и процент занятости времени от недельного фонда. Как видите некоторые аэродромы по плану используются менее 30% недельного времени.

- Показаны и существующие потребности в назначении использования аэродрома – для кого и как.

Аэродром, (время работы, % фонда раб. времени в неделю)	Статус			Вид использования			Часы работы	Примечание	ВПФ	Классификация ВП (диспетчерской зоны)	Действующие НОТАМ
	А.Д.Фед. знач-я	А.П.Фед. знач-я	Меж-й А.П.	А.Д.наим-я	Зап. А.Д.наим-я	Зап. А.Д.по маршруту					
8. Мирный (вс. кроме ПН с 10.30 до 23.30 и с 10.30 СБ до 23.30 ВС, 69,9%)	★			S7, Ав-Ту, Глобус	Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту	Россия, Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, Аврора	ВС 23.00 - ПТ 10.30, ПТ 23.30 - СБ 10.30		2800x45	Класс С	R0261/19 АД обеспеч. 7 кат. по УТПЗ: ВС2100-ПН0830, ПН2100-ВТ0900, ВТ2300-СР0830, СР2000-ЧТ0700, ЧТ2100-ПТ1030, ПТ2000-СБ1030, в ост. время на АД обеспеч. 3 кат. по УТПЗ.
9. Надым (10 час 30м, 43,8%)				S7	ЮТэйр, S7, Глобус	Урал, АФЛ, S7, Глобус	03.00 - 13.30		2655x46	Класс С во время работы аэродрома, класс С вне времени работы аэродрома	
10. Нерюнгри, Чульман (34,2%)				S7	Глобу, Урал, S7, Ав-Ту, Аврора	Россия, АФЛ, Глобу, Урал, S7, Ав-Ту, Аврора	ВС 23.00 - ПН 11.30, ПН 23.00 - ВТ 09.30, ВТ 21.00 - СР 03.00, СР 23.00 - ЧТ 09.00, ЧТ 23.00 - ПТ 11.30, ПТ 21.00 - СБ 03.00		3600x45	Класс С	R0127/19 Регл. работы АД. ВС2100-ПН 1130 ПН2200-ВТ 1000 ВТ 2300-СР 0300 СР 2300-ЧТ 0700 ЧТ 2100-ПТ0700 ПТ 2300-СБ 0330
11. Новый Уренгой (12 час, 50%)				Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Глобус	ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус	ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус	с 01.30 до 13.30		2550x46	Класс С	
12. Норильск (100%)	★			S7, Ав-Ту, Глобус, НордСтар	S7, НордСтар	Россия, Урал, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК	КС		3430x45	Класс С	Ф8179/18 С 1810280000 ДО 1903302359. РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ А.Д. ВС 2300 - ПН 0515, ПН 2300 - ВТ 0515, ВТ 2300 - СР 0900, СР 2300 - ЧТ 0515, ЧТ 2300 - ПТ 0615, ПТ 2300 - СБ 0900
13. Петропавловск- Камчатский (12 час, 50%)	★	★	★	Россия, Урал, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, Аврора	Россия, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК	Россия, Урал, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК	20.00-08.00		3400x45	Класс С	23

К сожалению в заполнении таблицы в связи с ограниченными сроками проведения опроса приняли участие только 10 а/к.

Но это основные наши перевозчики.

С этой точки зрения информация вполне репрезентативная.

Обратите внимание на класс воздушного пространства диспетчерской зоны аэродрома и последствия его изменения – превращение аэродрома из контролируемого в неконтролируемый.

Аэродром, (время работы, % фонда раб. времени в неделю)	Статус			Вид использования			Часы работы	Примечание	ВПП	Классификация ВП (диспетчерской зона)	Действующие НОТАМ
	А/Д Фед знач-я	А/П Фед знач-я	Межд-й А/П	А/Д назн-я	Зап. А/Д назн-я	Зап. А/Д по маршруту					
14. Салехард (12 час, 50%)		★		АФЛ, S7	Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту	Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, НордСтар	02.00-14.00		2723x46	Класс С во время работы АД Класс G вне времени работы аэродрома	
15. Хабаровск (100%)	★	★	★	Россия, Урал, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, Аврора	Россия, Урал, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК, Аврора	Россия, Урал, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК, Аврора	КС		4000x60; 3500x45	Класс С крупнослучно	R0290/19 4Т ПТ 0500-0700 а/д закрыт. R0390/19 ВТ 0350-0650 а/д закрыт.
16. Чита (12 час, 50%)	★	★	★	Урал, АФЛ, S7, Глобус	S7, Ав-Ту, Глобус	Россия, Урал, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, Аврора	21.00-09.00		2799x56	Класс С	Рег. работы АД: (*) Смотреть ниже табл. Ф0951/19
17. Южно-Сахалинск (13 час 30 м, 32,1%)		★	★	Россия, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, Аврора	Россия, Урал, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК, Аврора	Россия, Урал, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК	21.00.03.30 и 05.00-12.00	с 12.00-21.00 запасной без обслуживания на взлет. Закрыт с 03.30-05.00 для ВС, кроме вертолетов, из-за профилак-л работ	3401x45	Класс С	Р0467/19 Рег. работы АД: ежедневно 2100-1200, 1200-2100 АД обеспечивает запасным все типы ВС без обслуж. ВС на взлет.
18. Якутск (88,1%)	★	★	★	Урал, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус	S7, Ав-Ту	Россия, Урал, ЮТэйр, АФЛ, S7, Ав-Ту, Глобус, ЭБК	К.С. ВС закрыт 00.00-20.00, запасным не обеспечивает	Прим/выпуск вне расписания по согласованию из-за отсутствия МС	3400x60	Класс С	НОТАМ о регламенте работы отсутствует
19. Улан-Удэ (100%)	★	★	★		Аврора	Аврора	КС		3400x45		Ф0700/19 Рег. работы АД: СБ 2200-ВС1400, ВС2200-ПН1400, ПН2200-ВТ1400, ВТ1900-СР 1400, СР2200-ЧТ 1400, ЧТ1900-ПТ1400, ПТ 2200-СБ1400.

Завершая комментировать таблицу отмечу, что:

1. С одной стороны в АИП публикуется информация с санкции и от имени государства. С санкции и от имени государства устанавливается режим использования аэродрома, что прописывается в аэронавигационном паспорте. И это представляется справедливым, ведь эти аэродромы находятся в государственной собственности.

Но установленные государством режимы использования аэродромов корректируются операторами путем издания НОТАМ. А со стороны государства должный контроль за неисполнением установленных им правил отсутствует.

2. Из 19 рассматриваемых аэродромов:

- 10 аэродромов имеют три звезды: федеральный аэродром, федеральный и международный аэропорт.
- И только 5-ть не имеют какого-либо федерального статуса, но используются при полетах по центральному расписанию.
- При этом 12 аэродромов федерального значения, 12 аэропортов федерального значения, 11 международных аэропортов.

А это чему-то обязывает!

Требования нормативных актов

Статья 50 ВК РФ

Аэродромы ГА, вертодромы ГА закрываются для обслуживания ВС по решению Правительства РФ

ФП ИВП – 138

"ОВД" - ПИО, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание; "органы ОВД (управления полетами)" - оперативные органы Единой системы, органы ОВД (управления полетами) пользователей ВП, операторов аэродромов ГА, не включенных в состав аэропортов федерального значения, перечень которых утвержден Правительством РФ в соответствии со статьей 40 ВК РФ, а также операторов вертодромов ГА

ФАП – 128

8.11.1. Главный оператор аэропорта организует предоставление экипажам ВС аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее - брифинг).
...

8.13. Организация работ на аэродроме, время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам ВС, определяется главным оператором аэропорта и в письменной форме согласовывается с органом ОВД аэродрома (при его наличии). Главный оператор аэропорта определяет техническую готовность аэродрома к полетам и оперативно информирует орган ОВД о состоянии аэродрома с последующей записью переданной информации в журнал, в котором руководитель полетов ставит свою подпись об ознакомлении с представленной информацией. Орган ОВД аэродрома обеспечивает оперативное ведение до экипажей ВС информации о состоянии аэродрома.

ФАП – 293 «ОрВД в РФ»

Неконтролируемый аэродром - аэродром, на котором не предоставляется диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

ФАП – 286 «Требования к операторам аэродромов ГА. ...»

Раздел 4.5 Проверка оператором аэродрома ГА состояния рабочей площади аэродрома:
а) измерение коэффициента сцепления на ИВПИ и толщины слоя воды на ИВПИ и рулежных дорожках в течение суток (включая время, в которое аэродром не работает);
...

25

Теперь перехожу к некоторым требованиям существующих нормативно-правовых актов

Приведу логику нашего прочтения действующих норм.

1. Воздушный кодекс запрещает оператору аэродрома ГА закрывать аэродром для использования. Это согласуется с правами, которыми наделен КВС для обеспечения безопасности полета.
2. ФП ИВП определяют, что полетно-информационное обслуживание (ПИО) является самостоятельной частью ОВД, а орган ОВД может быть создан оператором аэродрома, за исключением аэродрома в составе аэропортов федерального значения.
3. Информация о времени начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам и готовности аэродрома передается главным оператором аэропорта органу ОВД, который обеспечивает её доведение до экипажей.
4. Если орган диспетчерского обслуживания на аэродроме отсутствует, то аэродром становится неконтролируемым. Диспетчерские указания и разрешения отсутствуют. Экипаж сам принимает решения.
5. Оператор аэродрома обязан вести наблюдение за состоянием ВПП даже тогда, когда аэродром не работает. Естественно, организуя доведение этой информации до экипажей и эти работы включаются в стоимость тарифа..

При таком прочтении все действия операторов аэродромов и аэропортов, приводящих к невыполнению этих правил, мы расцениваем как нарушения.

Потери эксплуатантов от нарушений

АО «Авиакомпания «Аврора»

- с сентября 2015 года по декабрь 2018 года заплатила за обеспечение запасным оператору аэродрома Чита – **92 млн. 590 тыс. рублей**
- с апреля 2016 года по май 2017 года оператору аэродрома Благовещенск – **60 млн. 300 тыс. рублей.**

26

Потери эксплуатантов от таких нарушений иллюстрирует цифры на примере только одной Авроры.

Странно, что орган, осуществляющий с одной стороны управление государственным имуществом, с другой - оказание государственных услуг в сфере использования воздушного пространства, аэронавигационного обслуживания и авиационно-космического поиска и спасания, а с третьей – ведущий учет регулярности полетов, не замечает этих нарушений.

Ведь очевидно, что такие нарушения снижают уровень безопасности и регулярности.



<p>Руководитель Аэропорта УРАС России Дегтяев А.С.</p> <p>67023, Амурская обл., г. Благовещенск, Амурская ул., д. 120 №39/018-001-00</p> <p>08.11.2018 № ДА-0429/18</p> <p>Указанной Александр Сергеевич!</p> <p>Пунктом 2 Приказа № 2 и Приказ № 241 «Об организации и осуществлении работ в аэропортах, осуществляющих полеты в районе аэродрома и (или) аэронавигационным паспортом аэродрома, соответствующие сборы и тарифы на воздушное обслуживание, устанавливаемые на Парочке и правила формирования тарифов и сборов на обслуживание воздушных судов в аэропортах и аэродромных программах Российской Федерации, утвержденных Приказом № 241, вводится на предоставление соответствующих услуг в период работы аэропорта, установленный в соответствии с регламентом работы аэропорта.</p> <p>За обслуживание в аэропортах, осуществляющих или работу аэропорта, осуществляющего регламент работы аэропорта, аэродромной программы полеты в районе аэродрома и (или) аэронавигационным паспортом аэродрома, соответствующие сборы и тарифы на воздушное обслуживание, устанавливаемые на Парочке и правила формирования тарифов и сборов на обслуживание воздушных судов в аэропортах и аэродромных программах Российской Федерации, могут увеличиваться в размере до 40% от установленных. Указанная информация подлежит регистрации и опубликованию в установленном порядке.</p>	<p>Вниманию главным оператором аэропорта платы за продление регламента работы аэропорта и за обеспечение запасным по мнению ФАС России является <u>неправомерным</u>.</p> <p>На момент утверждения приказом ФСТ России от 01.02.2012 № 1-v1 тарифов (сборов) на услуги в аэропорту, оказываемые ГУЛ Амурской области «Аэропорт Благовещенск» (далее - Предприятие), регламент работы аэродрома Благовещенск (Игнатьво) был установлен круглосуточно. ФАС России рекомендует учитывать данный факт при рассмотрении заявления в отношении Предприятия.</p> <p>А.Г. Выгалева</p>	<p><u>Взимание главным оператором аэропорта платы за продление регламента работы аэропорта и за обеспечение запасным по мнению ФАС России является неправомерным.</u></p> <p>На момент утверждения приказом ФСТ России от 01.02.2012 № 1 - v тарифов (сборов) на услуги в аэропорту, оказываемые ГУЛ Амурской области «Аэропорт Благовещенск» (далее - Предприятие), регламент работы аэродрома Благовещенск (Игнатьво) <u>был установлен круглосуточно</u>. ФАС России рекомендует учитывать данный факт при рассмотрении заявления в отношении Предприятия.</p>
	<p>За обслуживание в аэропортах, осуществляемое вне периода работы аэропорта, установленного регламентом работы аэропорта, инструкцией по производству полетов с районе аэродрома и (или) аэронавигационным паспортом аэродрома, соответствующие сборы и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов могут увеличиваться в размере до 40% от установленных. Указанная информация подлежит регистрации и опубликованию в установленном порядке.</p>	<p>27</p>

Не мы одни так читаем документы.

Тут, как пример, приведено мнение ФАС России от ноября 2018 года в отношении действий оператора аэропорта Благовещенск.

Взимание главным оператором аэропорта платы за продление регламента работы аэропорта и за обеспечение запасным является неправомерным.

На момент утверждения тарифов (сборов) на услуги в аэропорту регламент работы аэродрома был установлен круглосуточно.

 <p>ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА УПРАВЛЕНИЕ Федеральной антимонопольной службы по Амурской области</p> <p>ул. Аэропорт, 150, г. Благовещенск, Амурская область, 675009 тел. (4162) 040411, (4162) 040412 E-mail: uob@fas.gov.ru</p> <p>15.03.2019 № <u>06-24/2019-П</u></p>	<p>Отвечает: ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск»</p> <p>п. Аэропорт г. Благовещенск, 675019 bgo@amair.ru</p> <p>Заявитель: АО «Авиакомпания «Аврора»</p> <p>Горького ул., д.50-а г. Ожонь-Савинское, 693023 office@flyauroa.ru detecoa@flyauroa.ru Kateniev.K.S@flyauroa.ru</p>	<p style="text-align: right;"></p> <p>Согласно сведениям, содержащимся в АИП РФ, аэропорт «Благовещенск» имеет круглосуточный режим работы, в том числе, круглосуточный режим работы аварийно-спасательной и противопожарной службы (7 категория), служб ОВД и других служб. Вместе с тем, ГУП «Аэропорт Благовещенск» <u>на регулярной основе (ежемесячно) устанавливается ограничение регламента работы аэропорта в ночное время</u>, которое оформляется соответствующими NOTAM (дополнения к АИП временного характера) об ограничении времени работы аэропорта в ночное время.</p>
<p style="text-align: center;">РЕШЕНИЕ г. Благовещенск</p> <p>Резолютивная часть решения оглашена «28» февраля 2019 года В полном объеме решение изготовлено «15» марта 2019 года</p> <p>Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Амурской области (далее – Амурское УФАС России) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:</p> <p>Председатель комиссии: Горькая Н.В. – заместителя руководителя управления; Члены комиссии: Фирстова В.К. – начальника отдела антимонопольного контроля и контроля органов власти; Никулина Д.В. – главного специалиста-эксперта указанного отдела; Стрелковой Е.В. – старшего государственного инспектора указанного отдела.</p> <p>рассмотрев дело № А-10/17 2018 по признакам нарушения ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон «О защите конкуренции»), выражающиеся в установлении платы за предоставление возможности использования аэродрома г. Благовещенска в качестве запасного, не предусмотренной действующим законодательством, в присутствии представителей заявителя Диренко Е.А. (паспорт, действительность от 09.01.2018 № 01-03-090402), Камелова К.С. (паспорт, действительность от 09.01.2018 № 01-03-090603, от 24.12.2018 № 01-03-09267), Камелова С.В. (паспорт, действительность от 14.01.2019 № 01-03-09030), представителей ответчика Смирнова А.В. (паспорт, действительность от 22.10.2018 № 182177), Корона О.С. (паспорт, действительность от 22.10.2018 № 182187), Елганой Е.Б. (паспорт, действительность от 20.11.2017), Пеннова А.А. (паспорт, действительность от 21.11.2018 № 182425),</p> <p style="text-align: right;">072773 *</p>		<p style="text-align: center;">РЕШИЛИ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Признать действия ГУП «Аэропорт Благовещенск», выразившиеся в установлении платы за предоставление возможности использования аэродрома г. Благовещенска в качестве запасного, а также за продление регламента работы аэропорта, не предусмотренной действующим законодательством, <u>нарушающими часть 1 статьи 10 Закона «О защите конкуренции».</u> 2. Выдать ГУП «Аэропорт Благовещенск» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства. 3. Передать материалы дела должностному лицу Амурского УФАС России для решения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении. <p style="text-align: right;">28</p>

А вот совсем свежее решение регионального управления ФАС от 15 марта с.г.

На регулярной основе (ежемесячно) устанавливается ограничение регламента работы аэропорта в ночное время, которое оформляется соответствующими NOTAM.

1. Признать действия, выразившиеся в установлении платы за предоставление возможности использования аэродрома в качестве запасного, а также за продление регламента работы аэропорта, нарушающими часть 1 статьи 10 Закона «О защите конкуренции».

2. Выдать предписание о прекращении нарушения.

3. Передать материалы для решения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении.

Предложения по внесению изменений в нормативно-правовые акты гражданской авиации по запасным аэродромам.

Термины «регламент работы аэродрома/аэропорта» и «время работы аэродрома» применяются в документах:

- Правила обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах (утв. постановлением Правительства от 22.07.2009 г. N 599)
- Стандарты раскрытия информации субъектами естественных монополий, осуществляющими деятельность в сферах услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей (утв. Постановлением Правительства от 27.11.2010 г. N 938)
- ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (утв. Приказом МТ от 25 ноября 2011 г. N 293)
- Табель сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации (утв. Приказом МТ от 24 января 2013 г. N 13)
- ФАП «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил» (утв. Приказом МТ от 25.9.2015 г. N 286)
- ФАП "Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов" (утв. Приказом МТ от 3.03.2014 г. N 60)
- ФАП "Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации" (утв. Приказом МТ от 16 января 2012 г. N 6)
- Правила взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации (утв. приказом Минтранса от 17.07.2012 г. N 241)
- Методические рекомендации по составлению нормативных документов, определяющих организацию использования элементов структуры воздушного пространства (утв. приказом Росаэронавигации от 21.07.2008 г. N 108)

29

Перехожу к Предложениям по внесению изменений в нормативно-правовые акты.

Представляется, что вначале нужно договориться уйти от исторического сленга

Тут приведен, возможно не полный, перечень документов, в которых используются термины «регламент работы аэродрома/аэропорта» и «время работы аэродрома», которые, как нам представляется, с появлением в Воздушном кодексе определений «оператор аэродрома/аэропорта» и правилами русского языка должны быть скорректированы.

Предложения по внесению изменений в нормативно-правовые акты гражданской авиации по запасным аэродромам.

Порядок формирования, утверждения и опубликования расписания регулярных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов, выполняемых перевозчиками, имеющими соответствующие лицензии (утв. приказом Минтранса РФ от 12 декабря 2011 г. N 310)

Приказ Об утверждении типовых инструкций по производству полетов в районе аэроузла, аэродрома (вертодрома) и типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома), посадочной площадки (утв. приказом Минтранса РФ от 31 января 2011 г. N 29)

Порядок ведения Сборника аэронавигационной информации Российской Федерации« (утв. приказом Минтранса РФ от 31 октября 2014 г. N 305)

ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (утв. приказом Минтранса РФ от 25 ноября 2011 г. N 293)

ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (утв. приказом Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. N 128)

ФАП «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил» (утв. приказом Минтранса РФ от 25.09.2015 N 286)

Мы в АЭВТ завершаем работу над проектами поправок в следующие документы:

- Порядок формирования расписания
- Типовые инструкции по производству полетов и типовых схемы аэронавигационного паспорта аэродрома
- Порядок ведения АИП
- ФАП «Организация воздушного движения»

Ну и конечно в :

- ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации»
- ФАП «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации».

В ближайшее время мы закончим их обсуждение с членами АЭВТ и представим в Минтранс.

Но мы готовы рассматривать любые другие варианты, позволяющую достичь заветную цель.

Цели и задачи совершенствования работы аэродромной сети

При требуемом уровне обеспечения безопасности и регулярности полетов при выполнении рейсов по расписанию:

- обеспечить постоянную транспортную доступность населенных пунктов региона в удобное для них время;
- расширить временной диапазон использования эксплуатантами воздушного пространства;
- оптимизировать расходы поставщиков аэропортовых услуг в зависимости от потребностей эксплуатантов;
- увеличить объемы обслуживаемого воздушного движения у поставщиков аэронавигационного обслуживания и т.д.

В заключении напомню наши цели.
Они на слайде.

И спасибо Вам за внимание.