

**Аэронавигационный паспорт посадочной площадки –
как первоисточник аэронавигационных данных.
Альтернативные источники аэронавигационной информации.**

Добрый день, уважаемое авиационное сообщество!

Вкратце хотел объяснить о необходимости наличия аэронавигационного паспорта независимо от положений документов и несколько слов сказать о так называемых «альтернативных источниках аэронавигационной информации».

Название документа, Аэронавигационный паспорт, говорит само за себя - паспорт - документ определяющий, что данный «объект» имеет место быть с такими-то параметрами и характеристиками.

Внесённые Постановлением правительства от 05.09.2011 №743 в ФП ИВП изменения в части необходимости наличия аэронавигационных паспортов «подкосили» отлаженный порядок предоставления первичных аэронавигационных данных от оригинатора в формате АНП и ИПП.

У авиационных специалистов, понимающих необходимость наличия данных документов (АНП и ИПП), касается аэропортов и грамотных авиаторов - старших авиационных начальников на посадочных площадках, вопросов не возникло, что это просто очередная глупость со стороны «околоавиационных специалистов» - инициаторов этих изменений в ФП ИВП, которая повлекла в дальнейшем необходимость издания ряда Писем-разъяснений со стороны департамента госполитики в области ГА Минтранса и Росавиации, которые (письма) разъясняли то, что было очевидным и необходимым, ранее было установлено, но потом успешно отменено.

С посадочными площадками случился казус – пассивное отношение пользователей к выполнению сначала положений ФП ИВП, а в дальнейшем, Писем-разъяснений (как это не абсурдно звучит), неопределённость в статусе ранее утверждённых инструкций привела к необходимости издания Приказа об отмене ранее утверждённых ИПП. Так, более 100 посадочных площадок попали в разряд «не посадочных площадок».

Сей час уже возникает, можно сказать, «новое поколение» посадочных площадок регистрируемых пользователями, которых не затронул этот «период смуты», и у которых не возникает вопросов о необходимости наличия данных документов, а если и возникают, то при получении грамотных разъяснений эти вопросы отпадают – и это хорошо!

Аэронавигационный паспорт на посадочной площадке, у ответственного и уважающего себя как авиатора, старшего авиационного начальника должен быть!

Это первоисточник аэронавигационных данных о Вашей посадочной площадке. Публикация этих данных в Документах аэронавигационной информации, при Вашем согласии, позволит официально представлять её другим пользователям.

Но здесь нужно быть ответственным в том плане, что Вы остаётесь ответственны за ту информацию, которую представляете в аэронавигационном паспорте. Поэтому, при разработке паспорта, как бы на первый взгляд просто это ни

казалось, если возникают вопросы, лучше позвоните, есть в Управлении специалисты, разьяснят, подскажут. В крайнем случае, есть другие методы грамотной разработки аэронавигационного паспорта.

Вкратце коснусь некоторых альтернативных источников аэронавигационной информации.

Пп. 3.1.2 Приложение 15 ИКАО «Службы аэронавигационной информации» допускает возможность получения сведений для обеспечения предполетного информационного обслуживания и удовлетворения потребности в информации во время полета, из следующих источников:

- а) от служб аэронавигационной информации ;
- б) из других доступных источников.

В настоящее время под такие «доступные» источники можно подвести авиационные форумы, различные интернет-ресурсы. Самый известный и популярный в авиационной среде малой авиации это MAPS.AOPA.

Этот ресурс некоторые возвели уже в источник, не более не менее единственно достоверной (правильной) и полной информации по аэродромам и посадочным площадкам и к тому-же бесплатный. Сказать нечего, люди провели и проводят в настоящее время большую работу.

НО! И ещё раз НО!

Необходимо быть очень осторожным пользуясь данным ресурсом.

Так на ресурсе приведена информация:

«Сервис maps.aopa.ru — наиболее полный источник информации по аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам в России, Украине, Белоруссии и Казахстане.

На данный момент в нашей базе находятся:

- **3388 проверенных аэродромов,**
- **3147 проверенных вертодромов,**
- **55 специальных зон.**

.....

Зарегистрированные пользователи могут вносить свои изменения, добавлять аэродромы, посадочные площадки и специальные зоны.»

Имеется так же предупреждение:

Предупреждение! Все данные и программное обеспечение предоставлены «как есть», без каких-либо гарантий. АОПА-Россия предупреждает пилотов, что данные об аэродромах, вертодромах и посадочных площадках содержащиеся в базе maps.aopa.ru не проходят формального контроля качества. Решение о безопасности взлёта и посадки на аэродром или посадочную площадку должно приниматься командиром воздушного судна самостоятельно. АОПА-Россия не несет ответственности за достоверность и применимость предоставляемых данных любым

практическим целям.»

Предупреждение правильное, но это предупреждение почему-то находится по «ссылке», и такое впечатление, что не все по этой ссылке заходят.

Это предупреждение ДОЛЖНО быть выделено красным и автоматически высвечиваться при открытии страницы карт данного сайта.

Получается какая-то нестыковка - как это предупреждение вяжется с информацией приведённой выше?

Как видим, сначала ресурс представлен как наиболее полный источник информации, где в базе данных находится более 6500 (ШЕСТЬ С ПОЛОВИНОЙ ТЫСЯЧ!!!) согласитесь ОГРОМНОЕ ЧИСЛО, ПРОВЕРЕННЫХ аэродромов и вертодромов, а в Предупреждении – «АОПА-Россия не несет ответственности за достоверность и применимость предоставляемых данных любым практическим целям.»

Т.е. в практических целях эту информацию Вы можете применять, но с возложением ответственности на себя, а РАОПА здесь ни причём. Не медвежья ли это услуга. В чём же реальная польза данного ресурса?

Даже предлагая использовать данную информацию с возложением ответственности на пользователя, и заявляя что информация проверена, на что же проверяется опубликованная информация и для чего публикуется? Если в информации на сайте сказано что они (ад, вд) «ПРОВЕРЕНЫ», а на что неясно, и за достоверность этой информации ответственность не несётся? Для чего публиковать аэронавигационную информацию, если не для применения в практических целях.

На такой вопрос мне ответили: «Проверятся в первую очередь на адекватность и правильность данных. Если есть АНП и пользователь его прислал, то конечно данные публикуются в соответствии с АНП, но и даже при наличии АНП - данные проверяются по гугль картам, а иногда и лично «специалист» едет на площадку. Бывают случаи, когда АНП есть на ПП, зарегистрирован, а координаты ПП указаны не верно. Ну и самое главное в данной проверке это защита от хулиганства.»

Вот с такой информацией Вы работаете когда используете указанный ресурс.

Другой источник альтернативной аэронавигационной информации - это сайты непосредственно авиационных сообществ (авиаклубов, авиа-содружеств, авиа-обществ, авиа-любителей и других авиа-...), на которых авиационные сообщества публикуют информацию о своих подразделениях, местах базирования, проводят слёты, полёты, перелёты с приглашением друзей - авиаторов прилететь к ним на авиационное мероприятие.

Это хорошо, это радывает, что авиационное сообщество живёт, летает!!!

Но как?

Приведу небольшой пример доведения через форум сайта одной организации любителей авиации, до желающих прилететь на одну из посадочных площадок так называемой «доморощенной аэронавигационной информации» по порядку прилёта, т.е. скажем грамотным авиационным языком «текстуальное описание процедур маневрирования по выполнению подхода и захода на посадку на площадке».

Посадочную площадку называть не буду, ну и назвать её посадочной площадкой

в настоящее время нельзя т.к. не выполнены все требования, устанавливаемые воздушным законодательством.

Рядом с каким аэродромом располагается площадка, тоже говорить не буду, одно скажу что, площадка находится в горной местности, расположена в диспетчерской зоне аэродрома и в зоне ограничения полётов.

Хотя об этой, очень важной информации ничего в описании на сайте не говорилось.

Планировалось серьёзное мероприятие с прилётом авиационной техники, а порядок прибытия был описан на уровне объяснения как пойти к магазину « там пойдёшь на лево, там повернёшь неизвестно куда...».

Итак, порядок прибытия:

«-стандартная схема захода на площадку.....предусматривает выход на КТА на высоте 900 м (по давлению QNE) с севера, проход над КТА с курсом 100, после пролета ВПП - отворот и обычный заход с обратным курсом на контрсклон (в 80% случаев, даже при 3-6 м/сек попутном ветре). Зоны ожидания расположены слева и справа ВПП№ на удалении 2-3км.»

Я прочитал, и как штурман ничего не понял, наверное, потому что, я штурман, а не тот лётчик, для которого это было написано.

Разберём описание предлагаемого прибытия «по фразам»:

«-стандартная схема захода на площадку.....предусматривает выход на КТА на высоте 900 м (по давлению QNE) с севера,...» - что это за «стандартная схема»? Стандартная схема отображается графически, а не описывается текстуально.

Ни какой графической схемы не приводилось!

«выход на КТА на высоте 900м (по давлению QNE)» - ну, во первых, на посадочной площадке не КТА, а КТ ПП (посадочной площадки).

Указан выход на высоте эшелона 900м? (QNE это уровень стандартного давления 760 мм.рт.ст.).

В районе площадки (учитывая всего лишь некоторую гору) по самым приблизительным подсчётам нижний (безопасный) эшелон (эшелон перехода) 2150 (FL070).

Предлагается выход на площадку по давлению 760 мм.рт.ст. , - значит ВС которые, скорее всего, до этого выполняли полёт по QNH (давление приведённое к среднему уровню моря) должны будут перейти на 760 мм. рт. ст. и выполнять полёт на нижнем (безопасном) эшелоне. Рубеж перехода и высота перехода на QNE не указаны.

Тот, кто этот порядок писал, хотя бы позвонил штурману аэродрома, в районе которого они располагаются, и уточнил у штурмана эшелоны и высоты перехода в районе аэродрома.

Если ВС на эшелоне 900м выходит на КТ, какой эшелон перехода, для установки давления посадочной площадки (QFE) или давления QNH? Эшелон перехода не указан.

Указывается «Выход на КТА с севера...», а «пролёт КТА с курсом 100», если летишь с севера то значит летишь на юг это логично, это с курсами близкими к 180

градусам, а где ВС должно выполнить разворот чтобы пролететь КТА с курсом 100 как указано, если оно на КТА выходит с севера,? а если выходит с востока? - может должно было быть - выход на КТА и над КТА разворот на МПУ 100» ?

«...после пролета ВПП - отворот и обычный заход с обратным курсом на контрсклон...» - «отворот» куда??!! В какую сторону? На какой МПУ? (может быть на обратный посадочному???)

А какие посадочные путевые углы? Тоже не указано.

Что такое «обычный заход»? может он для базирующихся на площадке - обычный, а кто прилетит в первый раз???

Что за контрсклон?

Посадка с попутным ветром 6м/с – это для СЛА наверное круто.

«Зоны ожидания расположены слева и справа ВПП№ на удалении 2-3 км.» - а какие высоты полёта в зоне ожидания и по какому давлению, какая схема полёта в зоне ожидания ничего этого не указано. Зоны ожидания, как правило, располагаются над РНТ.

Вот такой порядок прибытия предлагался приглашённым.

Многие скажут, да всё равно летят по ПВП, куда вижу туда и верчу, согласен, но речь не об этом, сами летайте хоть кверху шасси, но не предлагайте через свои сайты убиться другим.

Ещё раз обращаюсь к уважаемому авиационному сообществу – пользуйтесь информацией приведённой на сайтах различных сообществ с большой аккуратностью, десять раз перепроверьте.

Правильно делают те, которые на своём сайте публикуют информацию о зарегистрированном паспорте на посадочную площадку, согласитесь, и доверие он вызывает больше и на уровень поднимает статус организации посадочной площадки. И то, что хоть какую-то но проверку, та информация, которая опубликована - проходила, и что ответственность за неё несёт старший авиационный начальник, так что - если что - хоть спросить будет с кого. ☺

Большое спасибо за внимание!

Прошу, если есть, Вопросы?

**Начальник регионального центра
Аэронавигационной информации
Штурман 1-го класса.
Алексей Островной.**