



Начиная освещение этой проблемы, хотелось бы отметить следующее. Минтрансом России в июле 2009 года были утверждены Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации». Данный нормативно-правовой акт регламентирует процедуры подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, а также аэронавигационного обслуживания полетов. Согласно всем нормам, в том числе международным, на всех этапах подготовки и выполнения полёта должна использоваться авиационная метеорологическая информация.

К сожалению, указанные Правила не были согласованы с Росгидрометом, несмотря на то, что содержат требования о получении и использовании метеорологической информации пользователями гражданской авиации. В результате, пункт 5.38 Правил (в части получения метеорологической информации) даёт возможность использовать сведения из источников, которые эксплуатант считает достоверными». Остаётся только гадать, что такое «достоверный источник»? Тем не менее, ссылаясь на этот пункт некоторые экипажи воздушных судов прекратили получать метеорологическую консультацию и полетную документацию на авиационных метеорологических станциях (АМСГ) в составе Росгидромета. В аэропортах стали создаваться группы флайтдиспетчеров, берущих на себя и функции по метеобеспечению. При этом метеорологическая информация поступает от зарубежных фирм, не являясь полной и на сто процентов достоверной. Росгидрометом неоднократно отмечались случаи, когда данные приходили искажёнными, либо не соответствовали срокам составления.

А теперь перейдём к конкретике.

Славный город Владивосток! Особенно он преобразился после проведения Саммита АТЭС. Замечательный, модернизированный аэропорт Кневичи. Прекрасный авиаметеорологический центр, входящий в систему Росгидромета, со штатом опытных специалистов-метеорологов. Но вот погода во Владивостоке часто преподносит сюрпризы: то тайфуны с ураганными ветрами, то сильные ливни и грозы, то густые туманы. Естественно, такие капризы погоды не могут не сказываться на работе авиации. Поэтому метеорологическая информация во Владивостоке крайне важна для планирования и проведения полетов.

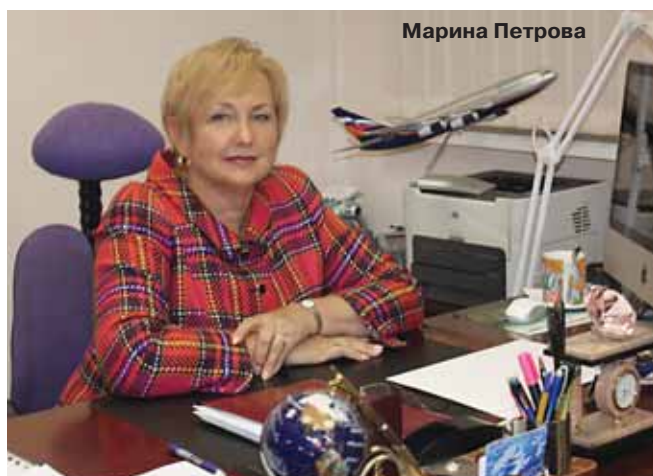
К сожалению, общая тенденция сегодняшнего дня такова, что финансовые вопросы имеют приоритет над безопасностью полетов.

ОАО «Авиакомпания «Аврора» приняла решение с 15 марта 2014 года расторгнуть договор со всеми филиалами ФГБУ «Авиателелеком Росгидромета» на базовом аэродроме Владивосток (Кневичи), а также в аэропортах Хабаровск и Иркутск.

Учитывая уже имеющийся «опыт» ОАО «Уральские авиали-

Кто «делает» погоду для авиации?

Росгидромет: единственным достоверным источником получения метеоинформации для эксплуатантов ГА должен быть официальный



Марина Петрова

нии», АК «Полет» и др., можно понять желание руководства авиакомпании поправить своё финансовое положение, тем более, что оно довольно сложное — при создании авиакомпаний парк самолетов приобретался в лизинг, так как от ТУ-204, принадлежавших ОАО «Владивосток Авиа» пришлось отказаться; на маршрутах серьёзная конкуренция, особенно, на международных линиях.

При принятии решения о расторжении договора руководством авиакомпании с участием коммерческих и юридических служб не были в полной мере привлечены руководители и специалисты летных подразделений. В связи с этим, к моменту расторжения договора они оказались не готовы к самостоятельному авиаметеобес-



Обслуживание экипажа специалистом АМСГ Бодайбо

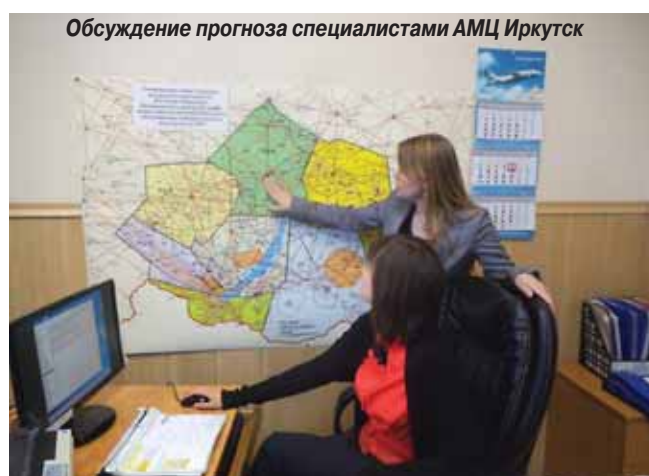
печению через группу флайтдиспетчеров Службы аэронавигационного обеспечения авиакомпании, как это планировалось, и расторжение договора стало для них неожиданностью.

По результатам переговоров руководства летного и авиаметеорологического подразделений было принято решение обратиться к руководству авиакомпании с просьбой продолжить работу по авиаметеобеспечению при вылетах воздушных судов из аэропортов Хабаровск и Владивосток через ЗАМЦ Хабаровск и АМСГ Артем с оплатой этой услуги в полном объеме.

Надо отдать должное руководству авиакомпании, которое учло приоритеты безопасности полетов и приняло решение не отказываться от услуг АМСГ Артем с дальнейшей их оплатой, что и было исполнено. В течение апреля-мая все летчики авиакомпании беспрепятственно обслуживались синоптиками АМСГ.

Инциденты, произошедшие в Иркутске, когда некоторые авиакомпании расторгли договора на метеобслуживание, и летчики не смогли самостоятельно набрать пакет документов, достаточный для безопасного полета, ещё раз показали, что подобная система,

экономящая средства авиакомпаний, ОПАСНА и для летчика и для пассажиров. И на этом остановимся более детально. 11 апреля 2014 г. в аэропорту Иркутск командир воздушного судна ОАО «Авиакомпания «Аврора» требовал предоставить метеорологическую информацию для выполнения полета по маршруту Иркутск-Хабаровск, вопреки запрету своего руководства приходить на метео, отказался вылетать по указанному маршруту без метеоинформации, что привело к задержке рейса на несколько часов, но в итоге необходимая метеорологическая информация была ему предоставлена. О данном инциденте были проинформированы: Восточно-Сибирское межрегиональное территориальное управ-



Обсуждение прогноза специалистами АМСГ Иркутск

ления было предложено вновь заключить договор на метеорологическое обслуживание. Однако воз и ныне там. Согласитесь, что такая ситуация не может не беспокоить!

Разбор инцидентов, произошедших в Иркутске, состоялся в ОАО «Авиакомпания «Аврора» во Владивостоке. Лётчики высказывали законное желание иметь полный пакет документов, а также консультацию специалистов-синоптиков, а не самостоятельно, на свой страх и риск добывать недостающие сведения и эмоционально нагружаться перед полетом, имея за спиной ответственность за человеческие жизни.

Вызывает огромное сожаление и недоумение наличие тенденций во многих авиапредприятиях по отказу от услуг профессионального метеобеспечения. Ведь нужно понимать, что реальные последствия любого авиационного метеобеспечения на многие годы вперед.

сительные процедуры по данному комплексу мер продолжаются до настоящего времени.

Дополнительным Поручением от 25 апреля сего года Аппарат Правительства с целью недопустимости срыва авиаперевозок и понижения безопасности полетов обязал Минтранс России, Минприроды России, Росавиацию и Росгидромет обеспечить в возможно короткие сроки выработку согласованных предложений.

Столь длительное согласование можно объяснить только отсутствием у Минтранса России намерений закрепить в нормах права государственное регулирование метеорологического обслуживания полетов воздушных судов и желание вывести эту деятельность в разряд рыночных отношений, что выражается в предлагаемых мерах и принимаемых им отраслевых актах.

Так Минтрансом России не были согласованы следующие меры:

- издание постановления Правительства Российской Федерации об определении уполномо-

Сегодня в вопросах метеобеспечения для эксплуатантов ГА финансовый аспект имеет приоритет над безопасностью полетов

Существующие проблемы несоответствия между закрепленными за Росгидрометом полномочиями и сложившимися гражданско-правовыми отношениями между авиационными пользователями и поставщиками авиаметеорологических услуг неоднократно рассматривались на совещаниях в Росавиации, Минтрансе России, а также в Аппарате Правительства Российской Федерации.

В августе прошлого года, по поручению Правительства Российской Федерации Минтрансом России, Минприроды России, Росгидрометом определены общие подходы к дальнейшему правовому регулированию метеорологического обслуживания полетов воздушных судов, в том числе предложено рассмотреть одноканальное финансирование авиаметеорологических услуг. Согла-

моченного метеорологического органа для предоставления метеорологического обслуживания авиации;

- издание постановления Правительства Российской Федерации «О метеорологическом обеспечении гражданской и экспериментальной авиации»;

- внесение изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

Минтранс России фактически делегировал ряду организаций, в том числе зарубежным, выполнение функций по метеобеспечению, вследствие чего принята попытка легализовать действия авиакомпаний по получению метеоданных по договорам с провайдерами (американская компания Jeppesen, шведская информационная органи-

зация SITA и другие).

Стоит отметить, что эти организации работают в Российской Федерации без необходимых лицензий на метеобеспечение. Предоставление информации и ее использование осуществляется без соответствующего соглашения с владельцами информации, каковыми являются ФГБУ Росгидромета. Кроме того, зарубежные компании не в состоянии предоставить информацию SIGMET (текстовые сведения об опасных метеорологических явлениях по маршруту и району полётов), карты опасных явлений. А именно эти сведения наиболее важны для экипажей на маршруте полета. При их отсутствии не обеспечивается безопасность полета.

Привлечение иностранных провайдеров в стратегически важную сферу метеобеспечения полетов затрагивает национальные интересы Российской Федерации в информационной сфере и в обеспечении безопасности полетов.

Также, 3 марта 2014 года Минтранс России приказом №60 утвердил Федеральные авиационные правила «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов». Приказ не был согласован с Минприроды России и Росгидрометом. Кроме того, в Правилах оставлены неприемлемые со стороны метеорологической практики положения, включающие в число субъектов, предоставляющих метеорологическую информацию для обеспечения полетов воздушных судов, посредников – провайдеров. Это не соответствует требованиям международных договоров и российского законодательства. В заключение хотелось отме-



Система метеорологической самоподготовки экипажей в зале Брифинг, АМСГ Иркутск



Доплеровский метеолокатор в Артёме