



Уланский переулок, дом 22, стр. 1, Москва, Россия, 101000
тел./факс: (495) 926-14-20 доб. (8667)/(8036)
E-mail: info@aviationunion.ru <http://www.aviationunion.ru>

Комитет по безопасности полётов Союза авиапроизводителей России

Протокол заседания в режиме видеоконференции от 04 марта 2021 года

1. Присутствовали:

От Союза авиапроизводителей России	Е.А. Горбунов А.В. Фомичев В.Р. Осокин
От ПАО «Туполев»	А.И. Копылов Б.И. Герасименко
От ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина»	О.А. Лебедев В.А. Лукьяненко
От АО «УЗГА»	Д. Р. Гарипов
От Иркутского авиационного завода – филиала ПАО «Корпорация «Иркут»»	А.В. Белозерцев
От филиала ПАО «Корпорация «Иркут» – «Региональные самолёты»	А.В. Долотовский М.С. Войтишина И.В. Воронич А.А. Бриткин
От АО «ОДК»	А. Егоров
От АО «ЛИИ им. М.М. Громова»	В.Н. Ситников
От ФГУП «ГосНИИ ГА»	А.Н. Петров
От ФГУП «ЦАГИ»	О.Ю. Страдомский В.В. Стрелков В.Ф. Брагазин
От АО «Вертолеты России»	Н.М. Гревцов А.Н. Рыжов

Председательствовал на совещании – Г.Б. Щербаков, председатель Комитета по безопасности полётов Союза авиапроизводителей России.

2. Повестка дня:

1. О поправках к стандартам ИКАО по внедрению нового формата сообщаемых данных о состоянии поверхности ВПП.
2. О готовности к эксплуатации российских самолетов в условиях выдачи наземными службами аэропортов информации о состоянии поверхности ВПП в новом формате.

3. Слушали по п. 1 повестки дня сообщение Г.Б. Щербакова.

В сообщении было отмечено, что с 4 ноября 2021 г. начнут применяться поправки к международным стандартам ИКАО (Поправки №№ 77-В, 80 к Приложению 3, Поправки №№40-С, 45 к Приложению 6 – Часть 1, Поправка № 38 к Приложению 6 – Часть 2, Поправки №№105-В, 107 к Приложению 8, Поправки №№13-В, 16 к Приложению 14 – Том 1 и Поправка 42 к Приложению 15) устанавливающие использование усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП. Указанная информация является критически важной для обеспечения безопасности полетов при посадке самолетов и используется для коррекции длины потребной посадочной дистанции.

В 2020 г. ИКАО было издано «Руководство по летно-техническим характеристикам самолетов» (Дос 10064), которое содержит инструктивный материал, разработанный в связи с внедрением глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП.

Для обсуждения готовности отечественных разработчиков воздушных судов обеспечить безопасную эксплуатацию и участие в международной аэронавигации российских самолетов в условиях выдачи наземными службами аэропортов информации о состоянии поверхности ВПП в новом формате (без величин коэффициента сцепления на ВПП) приглашения для участия в заседании Комитета были разосланы разработчикам гражданских самолетов – ПАО «Корпорация «Иркут», ПАО «Туполев», ПАО «Ил», ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «СибНИА им. С. А. Чаплыгина», Филиалу ПАО «Корпорация «Иркут» — «Региональные самолеты» и АО «Уральский завод гражданской авиации».

Представители ПАО «Ил» и ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» в заседании Комитета участия не принимали.

При подготовке к проведению заседания Комитета было направлено обращение в адрес ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» с просьбой разъяснить порядок определения нормативного коэффициента сцепления (и выборе соответствующего средства измерения), используемого в настоящее время отечественными разработчиками самолетов при подтверждении

посадочных характеристик в процессе сертификации типа воздушного судна и указываемого в документах по летной эксплуатации. Ответ на запрос НП «САП» не был получен.

Было предложено отработать в ходе заседания Комитета общую точку зрения разработчиков самолетов на возможные риски и необходимые действия, обусловленные переходом наземных служб аэропортов на выдачу информации о состоянии поверхности ВПП в новом формате (без величин коэффициента сцепления на ВПП).

4. Слушали по п. 2 повестки дня сообщения А.И. Копылова, А.В. Долотовского и А.В. Белозерцева.

4.1 Решили:

- 1) Принять к сведению информационное сообщение А.И. Копылова (ПАО «Туполев») о новом формате оценки состояния ВПП.
- 2) Разместить материалы информационного сообщения А.И. Копылова (ПАО «Туполев») на веб-сайте НП «САП» (на странице Комитета по безопасности полетов с ограничением доступа только для членов НП «САП»).
- 3) Принять к сведению информационное сообщение А.В. Долотовского (Филиал ПАО «Корпорация «Иркут» – «Региональные самолёты») о применении нового международного стандарта, касающегося использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП, при расчете взлетно-посадочных характеристик самолета RRJ-95B, а также о готовности к обеспечению безопасной эксплуатации самолета RRJ-95B при переходе наземных служб аэропортов на выдачу информации о состоянии поверхности ВПП в новом формате (без величин коэффициента сцепления на ВПП).
- 4) Разместить материалы информационного сообщения А.В. Долотовского (Филиал ПАО «Корпорация «Иркут» – «Региональные самолёты») на веб-сайте НП «САП» (на странице Комитета по безопасности полетов с ограничением доступа только для членов НП «САП»).
- 5) Рекомендовать использовать опыт, накопленный Филиалом ПАО «Корпорация «Иркут» – «Региональные самолёты» при сертификации самолета RRJ-95B, в ходе подтверждения соответствия требованиям норм летной годности взлетно-посадочных характеристик отечественных самолетов.
- 6) Обратиться к дирекции САП с предложением получить официальную позицию разработчиков российских самолетов – ПАО «Корпорация «Иркут», ПАО «Туполев», ПАО «Ил», ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», ФГУП «СибНИА им. С. А. Чаплыгина» и АО «Уральский завод гражданской авиации» о достаточности реализованных ими мероприятий и действующей нормативно-правовой базы для обеспечения безопасной эксплуатации самолетов их разработки при переходе наземных служб аэропортов на

выдачу информации о состоянии поверхности ВПП в новом формате (без величин коэффициента сцепления на ВПП).

7) Принять к сведению информационное сообщение А.В. Белозерцева (Иркутский авиационный завод – филиал ПАО «Корпорация «Иркут») о проблемах и факторах риска для безопасности полетов, связанных с переходом на новый формат оценки состояния ВПП, в частности:

а) об отсутствии какой-либо общепризнанной взаимосвязи между измеренным коэффициентом сцепления и системной реакцией ВС при посадке;

б) о применении в эксплуатации устройств измерения сцепления, как средства оценочного определения сцепления с поверхностью при наличии на ВПП уплотненного снега и льда;

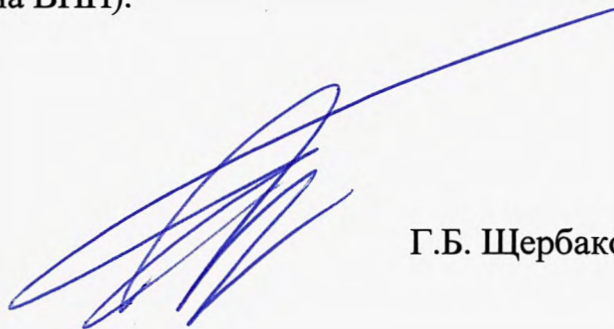
в) о необходимости стандартизации и определения в нормативно-правовых актах (особенно для экспериментальной и государственной авиации) формата сообщения о состоянии ВПП с целью предоставления летным экипажам информации для прогнозирования взлетно-посадочных характеристик ВС с максимально возможной точностью;

г) о необходимости внесения разработчиками ВС в РЛЭ (особенно для ВС, не оборудованных системой управления полетом - FMS) стандартной методики определения ВПХ с учетом состояния ВПП.

8) Считать необходимым информировать федеральные органы исполнительной власти (Минтранс России, Минпромторг России, Росавиацию и Ространснадзор) о необходимости проведения скоординированных межведомственных мероприятий для обеспечения безопасности полетов и предотвращения выкатывания ВС за пределы ВПП при переходе наземных служб аэропортов на выдачу информации о состоянии поверхности ВПП в новом формате (без величин коэффициента сцепления на ВПП).

9) Считать необходимым информировать Минпромторг России и Управление летной службы АО «Авиапром» о появлении рисков для безопасности полетов экспериментальной и государственной авиации, связанных с выкатыванием ВС за пределы ВПП при переходе наземных служб гражданских аэродромов (в т.ч. совместного базирования и использования) на выдачу информации о состоянии поверхности ВПП в новом формате (без величин коэффициента сцепления на ВПП).

Председатель
Комитета по безопасности полетов
Союза авиапроизводителей России



Г.Б. Щербаков