



ИНН/КПП: 7718726627/771801001

Почтовый адрес: 117292, г. Москва, «Консультативно-аналитическое агентство «Безопасность Полетов», а/я 14
Юр. адрес: 107113, г. Москва, пл. Сокольническая, д.4-А, этаж 3, пом IV, комната 11 Г. Телефон: +7 (916) 130-0864, e-mail: mail@aviasafety.ru

Исх. 210325-01
от. 25.03.21 г.
на № _____

*О безопасности полетов, необходимости
восстановления межведомственной
координации в Единой системе
организации воздушного движения и
Федеральной системе разведки и контроля
воздушного пространства*

Президенту Российской Федерации,
Верховному Главнокомандующему
Вооруженными силами,
Председателю Совета Безопасности
Путину В.В.

Копия:
Генеральному прокурору Российской
Федерации
Краснову И.В.
(В порядке содействия надзору за
соблюдением законов в области
безопасности полетов)

Глубокоуважаемый Владимир Владимирович!

Внешнеполитическая ситуация заставляет профессионалов, строивших стратегические, отвечающие требованиям национальной безопасности в период «холодной войны» 20 века Единую систему управления воздушным движением СССР (ЕС УВД) и Единую систему организации воздушного движения РФ (ЕС ОрВД), честно и откровенно информировать Вас о реальной ситуации в этой области деятельности, чтобы страна была готова к любым неожиданностям.

Нашу тревогу вызывают серьезные инциденты между воздушными судами гражданской и государственной авиации, а также нарушения, связанные с межведомственным взаимодействием при использовании воздушного пространства (ИВП) Российской Федерации. Вот некоторые факты (подробное описание событий в приложении 1.1):

- На гражданском аэродроме в Арктической зоне поочередно выполнили аварийную посадку четыре истребителя-перехватчика с подвесными боекомплектами, которые остановились в метрах от ранее приземлившегося пассажирского самолета со 100 пассажирами на борту. В истории России такого опасного случая ещё не было.

- В Норильске, на линии пути посадки крупного самолета с пассажирами, произошел несанкционированный наземный взрыв, организованный войсковой частью. К счастью, катастрофы не произошло.

- На Камчатке, в Ростовской и Крымской зонах управления воздушным движением продолжают опасные сближения и нарушения установленных интервалов между военными и гражданскими воздушными судами.

- В Западно-Сибирской зоне управления воздушным движением гражданские диспетчеры без радиолокационного контроля управляют самолетами в сложном воздушном пространстве на границе с Монголией, Китаем и Казахстаном. Хотя военные имеют данную информацию, но не делятся ею с гражданскими, несмотря на имеющиеся радиолокационные позиции двойного назначения Федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства РФ (ФСР и КВП).

Причиной подобного опасного положения дел является отсутствие ранее существовавших десятки лет и ликвидированных Межведомственной комиссии по

использованию воздушного пространства Российской Федерации (в 2004 году) и Центральной Межведомственной комиссии ФСР и КВП Российской Федерации (в 2008 году).

Одновременно с этим был ликвидирован механизм межведомственного расследования инцидентов и выработки согласованных мер по предотвращению катастроф.

Особо следует остановиться на функционировании ФСР и КВП Российской Федерации.

Как известно, в небе России 95 процентов российских авиакомпаний летает на иностранных самолетах, не имеющих системы опознавания «Я свой». Это – абсолютно все иностранные авиакомпании, а также все воздушные суда частных пилотов и большое количество беспилотников, выполняющих исключительно важные для экономики страны работы, но не имеющих приемопередатчиков (транспондеров), что очень опасно.

По сути, в «небе» имеются неконтролируемые «дыры». Но мы не должны допустить, чтобы зарубежные самолеты садились на Красную площадь, как это было в 1987 году, что опозорило СССР и привело к освобождению от должности министра обороны. Мы должны учиться не только на собственных ошибках, но и на ошибках других стран.

В 2019 году мир стал свидетелем ударов беспилотников по Саудовской Аравии, что привело к сокращению на 5% мировой суточной добычи нефти и поставило под сомнение эффективность системы ПВО и ПКО США «Пэтриот».

В 2020 году Иран сбил ракетой украинский пассажирский самолет. Расследованием было установлено отсутствие связи между оператором ПВО, командирами и органами УВД.

Приводя в качестве примера данные трагедии, мы всегда должны помнить о необходимости тесного сотрудничества Аэронавигационной системы с военными, чтобы не допустить возможного повторения аналогичных событий на территории Российской Федерации.

Проблем накопилось много. С помпой сдаются модернизированные Укрупненные центры ЕС ОрВД, которые, однако, не имеют защищенных пунктов управления на особый период. Забыто проведение совместных военно-гражданских учений и уточнение мобилизационных планов. Пользователи воздушного пространства - министерства и ведомства - «тянут» из Правительства деньги на радиолокационное и навигационное наземное оборудование и связь. Мы всё это проходили в СССР, пока Госплан не потребовал в рамках ЕС УВД создать единое радиолокационное, навигационное и связанное поле, что позволило мгновенно сэкономить миллиарды.

Уделяя особое внимание кибербезопасности, мы поддерживаем ранее направленное Вам важное обращение к.т.н. Э.Я. Фалькова «Об обеспечении государственной безопасности, кибербезопасности воздушных судов и интеграции беспилотных авиационных систем в общее воздушное пространство» <https://ads-b.ru/letter-to-putin/>

Высококвалифицированным Экспертным советом Международного общественного движения «Аэронавигация без границ» проведен ретроспективный анализ, касающийся вопросов межведомственного взаимодействия в сфере обеспечения безопасности полетов, состояния функционирования Единой системы организации воздушного движения и Федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства, государственного регулирования использования воздушного пространства Российской Федерации (Приложение 1).

Результаты анализа и хронология событий свидетельствуют о серьезных противоречиях норм действующих положений о Минтрансе России, Росавиации и

Ространснадзоре, которым в 2009 году были переданы полномочия упраздненного единого органа исполнительной власти в области ИВП - Росаэронавигации, действующим нормам Воздушного кодекса Российской Федерации о государственном регулировании использования воздушного пространства.

Отсутствие в положениях этих органов исполнительной власти норм о назначенных уполномоченных органах в области ИВП свидетельствует об отсутствии должной организации деятельности Минтранса России, Росавиации и Ространснадзора со стороны Правительства Российской Федерации.

Учитывая важность данного стратегического вопроса, влияющего на обеспечение национальной безопасности России, просим Вас, глубокоуважаемый Владимир Владимирович, дать поручения Совету Безопасности Российской Федерации совместно с Правительством, Комитетами по обороне и безопасности Федерального Собрания и Государственной Думы, рассмотреть предложения по повышению уровня безопасности полетов в воздушном пространстве страны и по внесению изменений в нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации.

- Приложение: 1 Ретроспективный анализ на 16 л.
1.1 Авиационные инциденты на 4 л.
2. Обоснование предложений на 3 л.
3. Предложения на 3 л.

С глубоким к Вам уважением,

Президент
Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов»,
Почётный председатель Совета
Международного общественного движения
«Аэронавигация без границ»,
Лауреат Государственной премии СССР
в области безопасности полетов,
В прошлом Начальник Главного управления
воздушным движением
Министерства гражданской авиации СССР (1984 - 1990),
Председатель Комиссии по регулированию
воздушного движения Российской Федерации (1993 - 1996),
Член Межведомственных комиссий
Единой системы УВД СССР и Федеральной системы разведки
и контроля воздушного пространства РФ (1984 -1990, 1994 - 1996)



В.Г. Шелковников