

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ  
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(ЗС МТУ Росавиации)

ПРОТОКОЛ

кустового совещания по вопросам состояния безопасности полетов и  
эксплуатации воздушных судов авиации общего назначения, выполняющих  
полеты на территории деятельности ЗС МТУ Росавиации

Барнаул  
Новосибирск, Омск (в режиме видеоконференции)

05 октября 2017 г.

№ 135-22

Присутствовали:

**от ЗС МТУ Росавиации:**

И.о. начальника управления	- В.В. Сороговец
Заместитель начальника управления	- В.И. Федоров
Начальник ОИБП	- А.А. Балкин
Начальник ООИВП и АНО	- С.В. Колесников
Начальник ОРТОП и АЭС	- С.П. Ромащенко
Заместитель начальника ООАКПС	- А.В. Калина
Главный специалист-эксперт ООИВП и АНО	- С.В. Байкалов
Главный специалист-эксперт ОЛЭ и СЭ	- А.В. Быков
Ведущий специалист-эксперт ОИБП	- А.В. Кибалов
Специалист-эксперт ОИБП	- Г.В. Трушкова
Государственный инспектор ОИБП	- В.В. Белоусов
Государственный инспектор ОИБП	- А.Г. Вальчук
Государственный инспектор ОИБП	- А.А. Карелин
Государственный инспектор ОИБП	- Г.М. Таранов

Представители органов государственной власти, авиапредприятий, эксплуатантов АОН, других организаций гражданской авиации и общественных организаций, частных пилотов (Приложения).

---

Открывая совещание, и.о. начальника ЗС МТУ Росавиации В.В. Сороговец довел до присутствующих повестку дня. Представил докладчика - главного специалиста комитета по расследованию авиационных происшествий межгосударственного авиационного комитета Б.Г. Рафикова с докладом о характерных причинах авиационных событий с ВС АОН на примере результатов расследования комиссией МАК авиационного происшествия с самолетом Ил-103 RA-1467G авиационно-спортивного клуба «Лидер», произошедшего 12.08.2016.

1. Б.Г. Рафиков довел до присутствующих результат расследования АП с самолетом Ил-103 RA-1467G, провел разбор по материалам расследования, отметил недостатки, выявленные в ходе расследования.

Так же, Б.Г. Рафиков обратил внимание на следующие моменты:

- 1) В ходе расследования выяснилось, что ВС был заправлен топливом, не соответствующим требуемому. Обратил внимание на необходимость заправлять ВС только топливом, рекомендованным РЛЭ, РТЭ самолета.
- 2) В ходе работы комиссии был подтвержден факт фальсификации летных проверок, записанных в летной книжке КВС. ЗС МТУ Росавиации не проконтролировало подлинность имеющихся документов.
- 3) Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС организует и проводит орган по сертификации, выдавший сертификат летной годности ЕЭВС (ФАП-118). Б.Г. Рафиков напомнил, что плановый инспекционный контроль летной годности ЕЭВС необходимо проводить не чаще двух раз в год.
- 4) Медицинский осмотр пилотов АОН у врача необходимо проводить через 12 месяцев после медицинского освидетельствования и перед очередным освидетельствованием во ВЛЭК.

2. Заместитель начальника управления Федоров В.И.: Заявитель отвечает за подлинность представленных для регистрации ВС документов. ЗС МТУ Росавиации не уполномочено проводить проверки по подлинности документов и, более того, запрашивать дополнительно какие-либо документы. Это является пробелом в законодательстве. Да, у нас есть на сегодняшний день несколько ЕЭВС которые эксплуатируются без сертификата летной годности или с просроченным сертификатом летной годности. В положении о Росавиации, о ЗС МТУ Росавиации нет функции контроля за наличием СЛГ у всех ЕЭВС. Этим занимается транспортная прокуратура и госавианадзор. За достоверность предоставленных документов ответственность несут пилоты. В данном случае пилот понимал, что он летает на заведомо неисправном судне.



3. Мосейкин И.А. (г. Новосибирск) пояснил свою позицию по результатам расследования МАК, указал на неточности в трактовании выводов комиссией.

4. Государственный инспектор ОИБП Г.М. Таранов (г. Барнаул) напомнил, что в 2016 г. авиационные происшествия с ВС АОН составляли около 56% от общего числа происшествий. Принимают массовый характер полеты за плату (обзорные, прогулочные и т.д.), когда на борту ВС, кроме пилотов, находятся пассажиры. К таким полетам следует предъявлять такие же требования по безопасности их подготовки и выполнения как и при осуществлении коммерческих воздушных перевозок. Контроль за поддержанием летной годности зарегистрированных воздушных судов и законностью выполнения полетов частными пилотами на сегодняшний день не эффективен и недостаточен. Фактор алкогольного опьянения при выполнении полетов по-прежнему остается актуальным. Перечислил основные причины авиационных происшествий с ВС АОН (столкновения с землей в управляемом полете; потеря управляемости в полете; столкновение с препятствиями при полете на малой высоте; недостаточное изучение маршрута полета, отвлечение; отказы систем ВС или отказы двигателей). В сфере АОН не соблюдается порядок выполнения ремонта и ТО авиационной техники, нередко пилоты единичных экземпляров ВС сами занимаются обслуживанием и подготовкой техники к полетам, не имея соответствующей квалификации. Поэтому часть АП, связанных с отказами/неисправностями авиационной техники, «спровоцирована» действиями пилотов и обслуживающего персонала.

5. Директор ООО «Гидро Авиа» С.И. Мурзин отметил о необходимости введения программ обучения для персонала по проведению технического обслуживания ЕЭВС.

6. Председатель АРОО АСК «Лидер» М.В. Раев (г. Барнаул) обратился к присутствующим с предложением подготовить обращение к директорам аэропортов, подведомственным ЗС МТУ Росавиации с просьбой решить вопрос о возможности заправлять ВС АОН, ЕЭВС на территории аэропортов и просил руководителя ЗС МТУ Росавиации оказать содействие и помощь в решении данного вопроса.

7. Частные пилоты Балябкин С.А. и Анохин В.И. (г. Омск) обратились с вопросом к Тарасевичу Д.А. об отсутствии в АИР данных по посадочной площадке Калачево, несмотря на то, что все данные были поданы должным образом. Тарасевич Д.А. ответил, что в настоящее время единственным документом аэронавигационной информации, который ведёт государство, является АИР. Все остальные сборники являются коммерческим предложением, хотя и согласился, что зачастую данные коммерческих сборников более полные.

В.В. Сороговец в завершении совещания подвел итоги, отметил актуальность доклада и выступлений участников совещания обратил внимание собравшихся на необходимость соблюдения всех требований законодательства в области гражданской авиации при выполнении полетов для обеспечения безопасности полетов.

РЕШЕНИЕ:

1. Директору ФГАОУ ДО ЦПСАП Чупракову С.М. проверить как проходит подготовка пилотов. Продумать программы подготовки техников ЕЭВС на разные типы ВС.

8. При получении обращения к директорам аэропортов, подведомственным ЗС МТУ Росавиации о возможности заправлять ВС АОН, ЕЭВС в аэропортах рассмотреть вопрос о содействии.

И.о. начальника управления



В.В. Сороговец