

ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
РОСАВИАЦИИ

(ЗС МТУ Росавиации)

ПРОТОКОЛ

кустового совещания по вопросам состояния безопасности полетов, технического обслуживания легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН), организации воздушного движения на территории деятельности ЗС МТУ Росавиации, использования посадочных площадок Республики Алтай и Алтайского края

Новосибирск

13 июня 2017 г.

№ 135-11

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

И.о. начальника ЗС МТУ Росавиации
В.В. Сороговец

Во исполнение поручения Руководителя Росавиации А.В. Нерадько от 08.02.2017 № 080930 01.06.2017 было проведено кустовое совещание по вопросам состояния безопасности полетов (далее-БП), технического обслуживания (далее-ТО) легких и сверхлегких воздушных судов (далее-ВС) авиации общего назначения (далее-АОН), организации воздушного движения на территории деятельности ЗС МТУ Росавиации, использования посадочных площадок Республики Алтай и Алтайского края.

Присутствовали

От Росавиации:

Начальник управления инспекции по безопасности полетов - С.С. Мастеров.

От ЗС МТУ Росавиации:

И.о. начальника управления - В.В. Сороговец;
Начальник отдела инспекции по безопасности полетов - А.А. Балкин;

Начальник отдела организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания	- С.В. Колесников;
Начальник отдела летной эксплуатации и сертификации эксплуатантов	- И.В. Белов;
Заместитель начальника отдела поддержания летной годности гражданских воздушных судов	- И.И. Белоусов;
Ведущий специалист-эксперт отдела инспекции безопасности полетов	- А.В. Кибалов.

1. Министр регионального развития Республики Алтай. 2. Главный федеральный инспектор по Республике Алтай. 3. Заместитель министра регионального развития Республики Алтай, 4. Начальник отдела УФСБ России по Республике Алтай. 5. Представитель Пограничного управления ФСБ России по Республике Алтай. 6. Горно-Алтайский транспортный прокурор. 7. Заместитель руководителя Следственного управления Следственного комитета Российской Федерации по Республике Алтай, Представители ФСБ России по Республике Алтай, УГАН НОТБ СФО Ространснадзора, филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация ОрВД», филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», авиапредприятий, эксплуатантов АОН, других организаций гражданской авиации и общественных организаций, владельцы и пилоты легких и сверхлегких ВС, парапланеристы.

Присутствовало 45 человек из 59 приглашенных (список прилагается).

Открывая совещание, и.о. начальника управления ЗС МТУ Росавиации В.В. Сороговец предложил обсудить вопросы обеспечения безопасности полетов, как одного из важнейших условий развития АОН, выявить проблемы влияющие на развитие АОН, разработать мероприятия, выработать решения по указанным вопросам.

Далее В.В. Сороговец отметил:

- значимость развития АОН для Западно-Сибирского региона;
- довел меры принимаемые Министерством транспорта, руководством Росавиации направленные на реализацию указов и постановлений Президента РФ, Правительства РФ в сфере развития АОН;

Обратил особое внимание участников совещания на:

- рост авиационных происшествий (катастроф) в 2016 воздушных судов АОН;
- необходимость знания и умения руководствоваться документами регламентирующими летную деятельность;
- необходимость детальной подготовки к полетам и сложность выполнения полетов в Республике Алтай, Алтайском крае, особенно в условиях горной местности;
- организацию взаимодействия служб, обеспечивающих полеты;
- совершенствование АОН, рост численности пилотов – владельцев ВС АОН.

В конце вступительного слова В.В. Сороговец представил и.о. директора ФГАУ ДПО «ЦП САП» Кравчука А. А. и выразил уверенность, что обучение и подготовка

авиационных специалистов, в том числе для АОН, будет отвечать самым современным требованиям.

Мастеров С.С. в своем приветственном слове отметил, что несмотря на то, что нормативная база оставляет желать лучшего, в Росавиации на сегодняшний день внедрено и налажено взаимодействие по использованию системы реестра ВС, личного состава, разрабатывается система страхования ответственности АОН. К сожалению вопросы ТО лежат на собственнике и эксплуатанте ВС, так как Росавиация ограничена в своих возможностях и занимается только сертификацией и продлением сроков действия сертификатов. Поэтому в вопросах безопасности полетов АОН многое зависит от внутренней культуры эксплуатанта, чувства самосохранения и наоборот, игра на профессиональных чувствах, лихачество, полеты на сверхмалых высотах без знания особенностей района полета, приводят к авиационным инцидентам, происшествиям, катастрофам.

Главный федеральный инспектор по Республике Алтай А.И. Завьялов приветствовал собравшихся и отметил значимость проведения данного совещания по вопросам безопасности полетов с воздушными судами АОН, необходимости принятия мер по предотвращению в дальнейшем авиационных инцидентов и зависимости состояния безопасности полетов от пилотов-владельцев АОН. Поднял вопрос об инспекторе от УГАН, для налаживания взаимодействия всех заинтересованных сторон и выйти с этим вопросом на полпреда.

В ходе совещания были заслушаны доклады:

1. Состояние безопасности полетов АОН в ЗС МТУ Росавиации в 2017 г.

Докладчик А.А. Балкин-начальник отдела инспекции по безопасности полетов ЗС МТУ Росавиации.

Доложил общие показатели состояния безопасности полетов ВС АОН ЗС МТУ Росавиации за 2015-2017 год. Привел краткий обзор данных об авиационных происшествиях (далее АП) с ВС АОН и АП на территории подконтрольной ЗС МТУ Росавиации за период с 2015 по 2017 год, назвал основные причины, ошибки пилотов, факторы авиационных событий (далее-АС) с ВС АОН, выявленные при расследованиях. Более подробно остановился на результатах расследования АП и инцидентов за пять месяцев 2017 года.

Рекомендовал эксплуатантам АОН, владельцам и пилотам легких и сверхлегких ВС, для организации более тесного взаимодействия и оперативной связи, довести до отдела ОИБП ЗС МТУ Росавиации адреса электронной почты.

2. Результаты контрольно-надзорной деятельности по вопросам поддержания летной годности легких и сверхлегких ВС.

Докладчик А.В. Козлов - начальник отдела надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов УГАН НОТБ СФО Ространснадзора.

Свой доклад А.В. Козлов начал с понятия летной годности приведенного в ГОСТ Р 54080-2010 «Воздушный транспорт. Система технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Информационно-аналитическая система мониторинга летной годности воздушных судов. Общие требования» и

общих технических требований к летной годности экземпляра ВС, изложенных в Приложении №1 к Федеральным авиационным правилам «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 132 (далее-ФАП-132), напомнив о требованиях, которым должен соответствовать экземпляр ВС и его документация. Затем докладчик остановился на порядке допуска к эксплуатации ЕЭВС АОН определенном Федеральными авиационными правилами «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденными Приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 (далее-ФАП-118). Приведя статистические данные Межгосударственного авиационного комитета (далее-МАК) по АП с ВС АОН за 2015-2016 год, докладчик подробно доложил об АП за 5 месяцев 2017года (1 катастрофа, 2 аварии) на территории подконтрольной УГАН НОТБ СФО Ространснадзора. Далее были приведены данные по результатам инспектирования ВС АОН на площадках базирования в 2015-2016 годах с наиболее характерными выявленными нарушениями и принятыми мерами. При инспектировании ВС специалистами Госавианадзора прежде всего производится оценка соответствия ВС действующим нормам летной годности.

За истекший период 2017 года был составлен 1 протокол по части 8 статьи 11.5 КоАП РФ (АС с ЕЭВС С-172М RA-2439G пилот Семенихин Е.А.).

Закончил выступление докладчик сообщением о запланированных совместных мероприятиях УГАН НОТБ СФО Ространснадзора с органами ФСБ, УВД, прокуратуры и следственного комитета Республики Алтай, с целью постоянного мониторинга за эксплуатацией ВС АОН и состоянием посадочных площадок.

На вопрос Главного федерального инспектора по Республике Алтай А.И. Завьялова о назначении государственного инспектора УГАН НОТБ СФО Ространснадзора по Республике Алтай докладчик предложил развивать сотрудничество с ЗС МГУ Росавиации, которое имеет своего государственного инспектора ОИБП в аэропорту Горно-Алтайск и далее ответил на вопросы пилотов - собственников воздушных судов.

Дополнил выступление о результатах контрольно-надзорной деятельности по вопросам БП и использования воздушного пространства в сфере АОН

И.В. Завьялов - государственный инспектор отдела надзора за деятельностью авиации общего назначения УГАН НОТБ СФО Ространснадзора. В ходе осуществления контрольно-надзорных мероприятий субъектов АОН и в результате расследования авиационных происшествий с воздушными судами АОН были выявлены систематически повторяющиеся нарушения, влияющие на безопасность полетов.

Основными нарушениями, отмеченными государственными инспекторами управления являются:

- допускаются случаи управления ВС, не прошедшим государственной регистрации;
- осуществляется управление ВС, на котором отсутствует судовая и полетная документация, предусмотренная законодательством Российской Федерации;

- выполнение полетов пилотами с истекшим сроком действия свидетельств, либо вообще без получения соответствующего свидетельства авиаспециалиста, либо без прохождения подготовки для полетов на данном типе воздушного судна;
- выполнение полетов на воздушных судах, летная годность которых не подтверждена в установленном воздушным законодательством России порядке;
- выполнение полетов без заявки или без уведомления органов обслуживания воздушного движения;
- продолжение полета по правилам визуальных полетов при метеоусловиях, не соответствующих этим правилам, зачастую с не выдерживанием безопасных высот полета.

Стоит отметить, что данные нарушения допускаются по объективным обстоятельствам. Процедура регистрации и получения сертификата летной годности, особенно на единичные экземпляры воздушных судов, носит затяжной характер, требующий крупных финансовых затрат. При этом, штрафные санкции по частям 5 и 6 ст. 11.5 КоАП РФ, предусматривающим административную ответственность за указанные правонарушения, минимальны (от 1 тыс. руб. до 2 тыс. 500 руб.). Отсюда можно сделать вывод, что субъекты АОН идут на нарушения или по не знанию воздушного законодательства РФ, либо сознательно.

3. Поддержание летной годности ВС АОН. ТО ВС АОН.

Докладчик И.И. Белоусов - заместитель начальника ОПЛГ ГВС ЗС МТУ Росавиации напомнил присутствующим что согласно Воздушного кодекса гражданские воздушные суда (далее-ГВС), за исключением сверхлегких пилотируемых ГВС с массой конструкции 115 кг и менее, а также беспилотных ГВС с max взлетной массой 30 килограммов и менее, допускаются к эксплуатации при наличии СЛГ, а соблюдение ограничений и процедур эксплуатации ГВС, установленных утвержденной разработчиком ГВС документацией, а также правил эксплуатации ГВС, утвержденных ФАП, возлагается на эксплуатанта или владельца легкого, либо сверхлегкого ГВС.

Докладчик отметил, что в целях поддержания летной годности ВС, авиационного двигателя и воздушного винта при их эксплуатации осуществляется наземное и техническое обслуживание (далее-ТО), при этом наземное обслуживание ВС - комплекс работ по обеспечению прибытия ВС на аэродром и его вылета с аэродрома, за исключением обслуживания воздушного движения, подчеркнул что наземное обслуживание ВС не включает в себя его ТО.

Далее докладчик остановился на ТО ВС - комплексе работ, необходимых для ПЛГ ВС, включая проведение проверок ВС, замену его частей, устранение неисправностей, а также осуществление изменения конструкции ВС или выполнение его ремонта.

Отметил, что к работам по ТО ВС допускаются лица, соответствующие требованиям к обладателям свидетельств установленных в ФАП "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по ТО ВС и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) ГА", утвержденных Приказом Минтранса РФ от 12 сентября 2008 г. N 147 (далее-ФАП-147) и имеющие соответствующее свидетельство с квалификационными отметками,

позволяющими выполнять указанное ТО (ФАП-128, утвержденные Приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 № 128).

Обратил особое внимание на то, что ТО ВС, осуществляется в соответствии с ЭТД, приемлемой для государства регистрации ВС. Запрещается эксплуатация ВС, если его ТО не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в ЭТД. Свидетельство о выполнении ТО выдает организация по ТО, имеющая сертификат, выданный в соответствии с ФАП-285, утвержденных Приказом Минтранса РФ от 25.09.2015 №285 (далее-ФАП-285) или лицо, указанное в пункте 2.25 настоящих Правил. ТО ВС могут выполнять ОТО только сертифицированные по ФАП-285 и лица, имеющие свидетельство с квалификационными отметками, позволяющими выполнять указанное ТО.

В заключении докладчик пояснил в каких случаях частный пилот может выполнять ТО ВС.

Обладатель свидетельства частного пилота осуществляющего функции командира или второго пилота ВС соответствующего вида и типа (класса), не занятого в КВП может осуществлять ОТО ВС, на котором он выполняет полеты. Вместе с тем, учитывая положения статей 2.25 и 2.29 ФАП-128, утвержденных Приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 № 128, для этого частный пилот должен являться также обладателем свидетельства специалиста по ТО ВС с соответствующими квалификационными отметками.

В качестве рекомендаций заместитель начальника ОПЛГ ГВС предложил:

- создание организаций по техническому обслуживанию ЕЭВС;
- сертификацию существующих ОТО ЕЭВС.

4. ТО ВС Ан-2, ЕЭВС «Аэропракт-22», текущий и капитальный ремонт двигателей «Rotax-912».

Докладчик С.Н. Долганов - представитель от Региональной общественной организации спортивной авиации (посадочная площадка Мочище).

Доклад был разбит на следующие разделы:

- 1. ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ АН-2.**
- 2. ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ «АЭРОПРАКТ А-22».**
- 3. ПРОВЕДЕНИЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА ДВИГАТЕЛЕЙ «ROTAХ -912, 914».**

Докладчик поделился опытом подготовки к ТО самолетов Ан-2, которое производится в соответствии с требования «Регламента по техническому обслуживанию планера, силовой установки и агрегатов АиРЭО» и «Технологических карт по замене и регулировке агрегатов».

В соответствии с требованиями п.32 раздела III ФАП-285, утвержденных Приказом Минтранса РФ от 25.09.2015 №285, организация по ТО ВС должна иметь:

- сертификат на право проведения ТО заявленных ВС;
- обученный персонал с соответствующими отметками в свидетельстве авиационного специалиста;
- производственные помещения и стоянки для проведения ТО;

- общетехнический и специальный инструмент для выполнения оперативного и периодического ТО;
- расходные материалы и запасные части для самолета и авиадвигателя.

Проводить сверку контрольных экземпляров ЭТД с эталонными экземплярами два раза в год при подготовке к ОЗП и ВЛП:

- в предприятии ГУП Оренбургской области «Международный аэропорт «Оренбург», определенном Уполномоченным органом в области гражданской авиации;
- в Центральной нормативно-методической библиотеке ГА «Руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) самолета Ан-2».

Заключить договоры для поверки средств измерений, на оплату программного обеспечения для обработки информации об отказах и неисправностях.

В частности ООО «Геликоптер» заключены договоры:

- с акционерным обществом «Сибирский центр авиационной метрологии» - произведена проверка средств измерений (тензометры, динамометрические ключи, измерительный инструмент и т.д.);
- с ООО «НПЦ Авиаэкспертиза» - оплачено программное обеспечение АС «Надежность» для обработки информации об отказах и неисправностях.

Все ВС должны иметь Сертификаты Летной Годности, которые проходят ежегодную процедуру проверки годности в ООО «СибНИА-ТЭСТ».

Для проведения ТО самолетов «Аэропракт А-22» в организации имеются:

- теплый ангар, позволяющий проведения ТО в любое время года, круглосуточно;
- четыре холодных ангара для хранения ВС;
- расходные материалы и запасные части для самолета и авиадвигателя «ROTAХ-912»;
- необходимое наземное оборудования для ТО АТ.

Для проведения текущего и капитального ремонта двигателей «ROTAХ-912» были проведены следующие мероприятия:

- заключен Договор с ООО «Авиагамма» Москва/Россия, являющимся официальным дистрибьютором австрийской фирмы «BRP Rotax» GmbH Австрия на территории СНГ, о предоставлении прав Сервисного Центра ООО «Геликоптер»;
- проведено обучение ИТП по капитальному ремонту двигателя «ROTAХ- 912»;
- приобретён специальный инструмент для капитального ремонта;
- приобретён КИТ-набор запасных частей для ремонта;
- при проведении капитального ремонта ведется ремонтное дело по каждому двигателю («Appendix to Overhaul Manual 912 Series»), т.е. проводятся измерения работавших и вновь устанавливаемых деталей на соответствие ТУ, затем после сборки двигателя и его обкатки, производится снятие с бортового компьютера всех данных о работе и данное дело в электронном виде отправляется дистрибьютору и австрийской фирме «BRP Rotax».

В настоящее время производится подготовка ООО «Геликоптер» к прохождению процедуры «Сертификации организации по ТО АТ» в соответствии с

требованиями ФАП-285, подача заявки в УПЛГ ФАВТ Росавиации запланирована после 10.06.17г.

5. Эксплуатация и ТО вертолетов «Robinson».

Докладчик И.А. Кочетков - Заместитель генерального директора по ПЛГ – начальник ИАС ООО «АлтайАвиа».

ООО «Алтай Авиа» находится в гористой местности Республики Алтай, которая сочетает в себе разнообразие климатических зон в одной местности. Погодные условия в летний период в процессе полета или работы вертолета могут меняться кардинально (снег, дождь, солнце, туман и т.д.). В весенне-летний период эксплуатация вертолета требует выполнения ряда мероприятий летным и техническим персоналом по обеспечению безотказной работы. Полеты в горах, как правило, происходят в условиях повышенной турбулентности воздуха. Интенсивная турбулентность, обусловленная термическими и динамическими факторами, что является важной особенностью полетов в горных условиях.

Вертолеты, принадлежащие ООО «АлтайАвиа» обслуживаются и хранятся в ангарах, что значительно сокращает предполетную подготовку и облегчает условия труда персоналом.

Термический фактор связан с неравномерностью прогрева горных склонов. При этом образуются сильные восходящие и нисходящие потоки, которые по солнечной стороне движутся вверх, а по теневой - вниз. Если вертолет не подготовить к эксплуатации в летних условиях, он будет работать недостаточно надежно.

Влияние летних условий на работу агрегатов и различных систем вертолета проявляется следующим образом.

Высокие температуры наружного воздуха понижают вязкость масел и смазок, применяющихся в маслосистемах силовой установки, редукторов трансмиссии, а также в шарнирах несущего винта, что приводит к повышению температур их работы. В системах охлаждения силовой установки, также в маслосистеме, под влиянием высоких температур наружного воздуха нарушается тепловой баланс, системы перегреваются, что заставляет искусственно увеличить проходные сечения их воздушных трактов.

Явление высоких температур вызывает необходимость постоянного укрытия (при стоянке на земле) фюзеляжа вертолета специальными чехлами, т.к. прямые солнечные лучи могут привести к перегреву приборов АиРЭО и повлиять на корректность в их работе.

В период весенне-летней эксплуатации вертолета, находящегося на стоянке под открытым небом, необходимо следить чтобы все лючки, выхлопной патрубков были закрыты, во избежание попадания туда посторонних предметов или птиц. Так как условия эксплуатации ВС в весенне-летний период предполагают под собой эксплуатацию в пыльных условиях и в условиях сухой травы необходимо следить за чистотой масляных радиаторов и воздушного фильтра на корзине входного устройства. Перечисленные выше факторы, характерные для летнего периода эксплуатации вертолетов, наглядно показывают, что вертолеты нуждаются в заблаговременной подготовке к эксплуатации в летний период. Такая подготовка

должна проводиться до наступления летних высоких температур. Целесообразно ее совмещать с проведением регламентных работ. Одновременно готовится к летней эксплуатации весь эксплуатационный инвентарь и инструмент.

При полетах в горной местности не рекомендуется приближаться к склонам гор и мощным кучевым облакам, которые образуются в дневное время суток над горами. Наиболее благоприятными условиями для выполнения полетов в горах являются утренние и вечерние часы.

При полетах над горами, особенно с острыми вершинами, радиовысотомер измеряет расстояние не от вершин, а от склонов гор, поэтому показаниям его в этом случае пользоваться нельзя.

Перед выполнением взлета и посадки пилот обязан правильно рассчитать максимально допустимые взлетную и посадочную массы вертолета, исходя из конкретных условий взлета, полета по маршруту и посадки.

6. Проблемные вопросы правового регулирования при эксплуатации легких и сверхлегких ВС.

Докладчик Е.А. Терновых - преподаватель ФГАУ ДПО «ЦП САП».

Доложила о появлении 16 марта 2017 года открытого обращения к Президенту страны, в котором авторами обозначены болевые точки АОН.

Основные:

- нормативно-правовая база, не соответствующая требованиям времени;
- отсутствие стратегии развития АОН, отсутствие методической помощи;
- проблемы в применении легких воздушных судов (далее-ЛВС), сверхлегких воздушных судов (далее-СВС) АОН для выполнения авиационных работ;
- наличие проблемы с трактовкой ныне существующего законодательства.

Отметила, что запрет на выполнение авиационных работ (далее АР) не имеет смысла, противоречит сложившейся хозяйственной и мировой практике. Что малая авиация не является конкурентом коммерческим авиапредприятиям. Она имеет свою экономическую нишу. Ее использование позволило бы принести ощутимые доходы бюджету, формируя экономическую основу ее развития и реальные, а не декларируемые инвестиции в безопасность ее полетов. Но для этого требуется изменить ч.3 ст. 21 Федерального закона «Воздушный кодекс».

Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Таким образом, для выполнения АР требуется наличие разрешительного документа - сертификата эксплуатанта, выданного в соответствии с требованиями ФАП-249.

Прямого запрета на использование ЛВС, СВС для выполнения АР действующее законодательство не содержит, если речь идет об ЛВС, имеющем типовую конструкцию, сертификат летной годности, выданный в соответствии с ФАП-132. Но, если говорить о ЕЭВС, сертификат на который выдается в соответствии со ст.36 ВК и ФАП-118 и предписывающие форму бланка сертификата, который называется Сертификат летной годности ЕЭВС АОН, то, в

соответствии с 21 ст. ВК, ВС, имеющее такой сертификат, в принципе не может быть использовано для выполнения АР.

Так как запрета на использование ЛВС, СВС любой конструкции для выполнения АР нет, следовательно в форму бланка следует внести изменения.

Далее докладчица обозначила злободневные вопросы, касающиеся ТО ЛВС, СВС.

ТО ЛВС, СВС регламентируется ФАП-285 «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям ФАП» то есть речь идет о всех гражданских воздушных судах. Получается владельцы ЛВС, СВС должны иметь собственную организацию по техническому обслуживанию и ремонту (далее-ОТОиР), имеющую сертификат на ТОиР, либо организовать ТО по договору с ОТОиР или индивидуальным предпринимателем (далее-ИП), имеющими такой сертификат.

Так же очевидно, что требования ФАП-285 невыполнимы для ИП, выполняющих ТО СВС, ЛВС, да они и не нужны в таком объеме.

Требования к ИП и ОТОиР, выполняющих ТО только СВС, ЛВС для получения разрешительного документа на право выполнения работ должны быть упрощены, в ФАП-285 внесены соответствующие изменения.

Что касается посадочных площадок, то по мнению докладчицы необходимо решить три основных вопроса:

- выделение земли;
- деньги на содержание;
- налогообложение.

К сожалению эти вопросы Минтранс самостоятельно не решит. Это может быть решено Постановлением Правительства, либо Федеральным законом. Значит, чтобы сдвинуть вопрос с мертвой точки, нужны не невыполнимые рекомендации, а законодательная инициатива.

Заканчивая свое выступление докладчица отметила что Стратегия развития АОН должна опираться на качественно проработанную нормативно-правовую базу. При этом развитие правового инструментария должно идти на шаг впереди.

7. Особенности метео обстановки в горной местности в летний период.

Докладчик А.Н. Кулакова - начальник АМСГ Горно-Алтайск Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», дополнила выступление Т.И. Ситникова - Синоптик 1 категории АМСГ Горно-Алтайск.

А.Н. Кулакова доложила с какими трудностями сталкивается филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» из-за недостатка средств. Он возникает в силу того, что некоторые эксплуатанты стараются экономить на услугах по предоставлению метеоинформации. Обратила внимание на факты имеющие место при принятии решения на вылет. КВС используют информацию о метеорологических условиях от недостоверных источников, а игнорирование метеорологических условий создаёт прямую угрозу безопасности полётов.

Уточнила, что на территории Республики Алтай, Алтайского края существует лишь два достоверных источника метеорологической информации – это АМСГ Барнаул для равнинной местности (районы прогнозирования с 18 по 24) и для горной местности АМСГ Горно-Алтайск (районы прогнозирования 25, 26abc и 27abc), где имеются синоптические группы для обеспечения авиационных пользователей в метеорологическом отношении.

Предложила:

- метеоинформацию получать с АМСГ Барнаул, Горно-Алтайск;
- для получения официальной достоверной метеоинформации предложила заключать договоры с ЗС филиалом ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета».

Т.И. Ситникова дополнила выступление коллеги, рассказав участникам совещания об особенностях погодных условий в горных районах Республики Алтай.

8. Состояние посадочных площадок Республики Алтай, Алтайского края.

Докладчик Г.М. Таранов – государственный инспектор ОИБП ЗС МГУ Росавиации, довел до присутствующих информацию о посадочных площадках Алтайского края и Республики Алтай, о авиакомпаниях и ВС, которые на них базируются.

Сообщил о любителях, которые выполняют полеты на легких и сверхлегких ВС массой менее 115 кг и объединены в 4 клуба на территории Алтайского края и Республики Алтай. Границы спецзон, порядок организации и выполнения полетов в этих организациях согласованы с органами ОВД.

Далее докладчик сделал краткий обзор состояния каждой посадочной площадки, указав на выявленные недостатки.

Общим недостатком для всех посадочных площадок является не выполнение Собственниками рекомендации п.1 информации по безопасности полетов №15 от 20.06.2014 года:

- отсутствует «Журнал учета вылета/посадки ВС и фактических метеоусловий»;
- отсутствуют Инструкции Старшего авиационного начальника посадочной площадки.

9. Доведение изменений в нормативно-правовых актах воздушного законодательства РФ касающихся организации использования воздушного пространства.

Докладчик С.В. Колесников – начальник отдела организации воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания ЗС МГУ Росавиации.

В своем докладе выступающий акцентировал внимание участников совещания на последних изменениях в нормативно-правовых актах воздушного законодательства РФ, касающихся организации использования воздушного пространства, в том числе Распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 апреля 2016 г. № 726-р.

Прежде всего это касалось изменений в Воздушном кодексе Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ.

Далее докладчик довел изменения, которые внесены:

- Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2017 года № 182 «О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации»;

- Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 декабря 2016 года № 403 «О внесении изменений в Табель сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 года № 13».

Содокладчик Р.М. Пашнин – исполняющий обязанности начальника Новосибирского ЗЦ ЕС ОрВД, выступил с докладом об Изменениях в «Табель сообщений – 2013 (далее-ТС-2013) в связи с ожидаемым переходом на латинский алфавит при составлении планов полетов и других стандартных сообщений (в т. ч. FPL) с 24 января 2018 года.

Докладчик пояснил какие при этом возникают особенности.

Допускается изложение информации буквами русского алфавита в поле 18 после буквенных признаков OPR/ и RMK/. Сложности возникают при использовании букв Ч, Ш, Ю, Я. При транслитерации на латиницу они состоят из двух символов. В соответствии с требованиями Приложения №3 к ТС-2013 не допускается применять сочетания букв CH, SH, Q, IU, IA в полях:

13 «Аэродром вылета»

15 «Маршрут»

16 «Аэродром назначения»

17 «Аэродром прибытия»

С 24.01.2018 в отношении 3 аэродромов и 32 посадочных площадок расположенных в границах Новосибирской зоны Единой системы так же будет отсутствовать возможность применять четырехбуквенные указатели местоположения, в связи с наличием буквы "Я", поэтому возникнет необходимость внесения изменений в «Сборник четырехбуквенных указателей местоположения аэродромов, полигонов, посадочных площадок» и в «Сборник телеграфных индексов пунктов, эксплуатантов, предприятий, служб и должностных лиц гражданской авиации». Так же существует необходимость по изменению внутренних кодов эксплуатантов в номерах рейсов которых используются буквы Ш, Ю, Я. При транслитерации двухбуквенный код будет выглядеть и распознаваться как трехбуквенный код ИКАО, некоторые могут повторять коды ИКАО иностранных компаний.

Следующее изменение касается времени вылета. Будет введено два вида времени указываемого в плане полета:

- планируемое время отправления – в качестве расчетного времени вылета с аэродромов гражданской авиации;

- планируемое время взлета – указывается во всех остальных случаях.

В сообщениях о вылете DEP в обоих случаях должно указываться фактическое время взлета.

Далее докладчик сообщил о изменениях при выполнении учебно-тренировочных полетов с посадочных площадок.

Для выполнения учебно-тренировочных полетов с посадочных площадок

необходимо:

1. До подачи FPL согласовать с ЗЦ (PerЦ) размеры зоны (за исключением случаев использования зоны ограничения полетов, постоянной опасной зоны или запретной зоны).
2. Подать FPL с указанием в поле 15 границы зоны:
 - обозначением точек излома зоны полетов географическими координатами в градусах и минутах;
 - обозначением зоны полетов в виде круга и указанием его радиуса;
 - указанием номера зоны ограничения полетов, постоянной опасной зоны или в соответствующих случаях запретной зоны.

Еще одно изменение коснется полетов с промежуточными площадками.

В поле 15 за основной точкой маршрута, после пролета которой планируется промежуточная посадка указывается ZZZZ и далее следующая основная точка маршрута, пролет которой будет осуществлен после взлета с данной посадочной площадки.

Если между двумя посадочными площадками, где планируется осуществить промежуточные посадки, полет будет осуществляться по прямой, то между двумя ZZZZ указывается признак DCT.

В поле 18, после PAP/ последовательно, через запятую, указываются посадочные площадки и время нахождения на них (расчетное время нахождения на посадочной площадке от посадки до взлета в часах и минутах (четырьмя цифрами)).

Условия подачи FPL: FPL на полет с промежуточными посадками не может подаваться с переходом на следующие сутки.

Так же довольно значимое изменение касается описания маршрута полета. В поле 15 при описании маршрута полета после занятия воздушным судном запланированного эшелона следует указывать каждый пункт входа в районы аэродромов и выхода из них. Это изменение уже введено в действие.

И последнее изменение:

- для СВС с массой 115 кг и менее в качестве опознавательного индекса в поле 7 указываются четыре буквы ZZZZ (не оборудованных радиосвязью);
- в поле 15 Вместо скорости указываются буквы ZZZZ.

После выступлений представителей ОВД представитель Пограничного управления ФСБ России по Республике Алтай, полковник Пахер Н. Н. Напомнил присутствующим Закон о Государственной границе РФ и пределах пограничной зоны, выразил надежду, что при планировании и выполнении полетов пилотами ЛВС и СВС нарушения пограничной зоны допускаться не будут.

7. Влияние человеческого фактора на авиационные инциденты в авиации общего назначения.

Дополнительные выступления обмен мнениями:

Слово от представителей АОН предоставили А.С. Сироткину – частному пилоту.

А.С. Сироткин выступил против назначения инспектора от УГАН НОТБ СФО Ространснадзора в республике Алтай, так как количеством инспекторов проблемы безопасности полетов не решить. Наоборот присутствие инспектора на аэродроме или посадочной площадке создают лишние проблемы пилотам ЛВС, СВС.

Из проблем отметил, что требования медкомиссии к пилотам-инструкторам АОН такие же как к коммерческим пилотам.

Предложил представлять на общее обсуждение субъектов АОН все дальнейшие изменения в воздушном законодательстве, в части применимой к АОН. Такой подход по мнению владельцев, эксплуатантов АОН, пилотов ЛВС, СВС плодотворно скажется на развитии малой авиации в нашей стране и позволит оптимизировать многие процессы с одновременным снижением уровня правонарушений в этой сфере и как следствие повысит безопасность полетов.

На выступление А.С. Сироткина ответил В.В.Сороговец. Если с ВС и пилотом все в порядке, правила и законодательство не нарушаются – чего и кого опасаться? Росавиация кому-нибудь запрещает летать? Во всем надо искать причину проблем, а не виноватых.

Подводя итоги В.В. Сороговец подчеркнул важность проведенного совещания и значимость обсуждаемых вопросов для реализации программы безопасности полетов в ЗС МТУ Росавиации. Отметил, что совещание прошло в деловой обстановке и носило конструктивный характер, поднятые проблемы будут и в дальнейшем дополнительно анализироваться и обсуждаться.

По итогам совещания принято Решение:

1. Руководителям эксплуатантов АОН, владельцам и пилотам легких и сверхлегких ВС:

1.1. Владельцам легких и сверхлегких ВС и эксплуатантам АОН для организации взаимодействия и оперативной связи довести до ОИБП ЗС МТУ Росавиации адрес (e-mail) электронной почты. Срок исполнения до 27.06.2017. Ответственный государственный инспектор В.В. Белоусов.

1.2. Рекомендовать владельцам и летному составу АОН получать метеоинформацию от АСМГ Горно-Алтайск, Барнаул.

1.3. Для обеспечения безопасности полетов в вопросах навигации и навигационного обеспечения использовать только сертифицированные авиационные спутниковые системы навигации.

1.4. Владельцам посадочных площадок, старшим авиационным начальникам сверить данные аэронавигационных паспортов (АНП) с фактическими, при необходимости внести поправки.

Срок исполнения до 01 июля 2017 года. Ответственный начальник отдела организации воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания С.В. Колесников.

1.5. Рекомендовать пилотам, владельцам АОН изучить характеристики и иметь инструкции по производству полетов посадочных площадок принадлежащим МО, МЧС, ФСБ, Росгвардии в границах своего района полетов и перелетов, использовать

данные площадки для посадки и взлета по согласованию соответственно со старшими авиационными начальниками посадочных площадок с обязательным уведомлением.

1.6. Рекомендовать руководителям авиационных общественных организаций, клубов объединяющих владельцев и пилотов легких и сверхлегких ВС:

- создание организаций по техническому обслуживанию ЕЭВС;
- сертификацию существующих ОТО ЕЭВС.

2. Начальнику отдела организации воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания С.В. Колесникову:

2.1. Провести проверку достоверности изложенной информации в документах АНИ фактическому состоянию ПП АОН.

Срок исполнения до 01 июля 2017 года.

3. Собственникам посадочных площадок:

3.1. Рекомендовать собственникам посадочных площадок выполнить требования, изложенные в п.1 ИБП-15 от 20.06.2014 (разработать Инструкцию старшего авиационного начальника посадочной площадки АОН). Время взлета (посадки), фактические метеоусловия фиксировать в заведенном журнале.

3.2. Рекомендовать Правительству Республики Алтай совместно с Автономным учреждением Республики Алтай Алтайской базой авиационной охраны лесов «Авиалесоохрана» (АУ РА «Авиалесоохрана») рассмотреть вопрос о переносе посадочной площадки «Онгудай» за территорию населенного пункта, в целях обеспечения безопасности авиатопливообеспечения полетов.

3.3. Собственникам посадочных площадок «Катунская», «Рублевка» принять меры по выполнению требований нормативных документов по обустройству посадочных площадок до 01.07.2017.

4. Предложение ФГАУ ДПО «ЦП САП» Правительству РФ внести изменения в ч.3 ст. 21 Федерального закона «Воздушный кодекс» Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения. Это позволит авиации АОН выполнять авиационные работы.

5. Начальнику отдела инспекции безопасности полетов ЗС МТУ Росавиации А.А. Балкину:

5.1 подготовить предложения и организовать подготовку к проведению кустового совещания в третьем квартале 2017 года.

Срок исполнения до 31 августа 2017 года.

6. Начальнику РТО полетов и авиационной электросвязи С.П. Ромащенко:

6.1. Разместить протокол совещания на сайте ЗС МТУ Росавиации.

Врио начальника управления

Балкин Александр Алексеевич
(383) 222-40-01

В.И. Федоров

**Список участников
кустового совещания по вопросам безопасности полетов воздушных судов
авиации общего назначения в Республике Алтай (с. Урлу-Аспак)
01.06.2017**

Представители органов государственных власти			Отметка об участии
1	Первый заместитель Председателя Правительства Республики Алтай	Пальталлер Роберт Робертович	-
2	Министр регионального развития Республики Алтай	Кондратьев Николай Прокопьевич	участвовал
3	Заместитель министра регионального развития Республики Алтай	Ящемская Людмила Борисовна	участвовала
4	Начальник Управления инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта	Мастеров Сергей Сергеевич	участвовал
5	Начальник отдела УФСБ России по Республике Алтай	Петенев Дмитрий Александрович	-
6	Сотрудник отдела УФСБ России по Республике Алтай	Марченков Антон Олегович	-
7	Представитель Пограничного управления ФСБ России по Республике Алтай, полковник	Пахер Николай Николаевич	участвовал
8	Горно-Алтайский транспортный прокурор, советник юстиции	Роженко Алексей Сергеевич	участвовал
9	Заместитель руководителя Следственного управления Следственного комитета Российской Федерации по Республике Алтай	Турутин Игорь Евгеньевич	участвовал
10	Главный федеральный инспектор по Республике Алтай	Завьялов Александр Иванович	участвовал
11	Следователь - криминалист отдела криминалистики Следственного управления Следственного комитета Российской Федерации по Республике Алтай	Лученок Максим Евгеньевич	участвовал
12	Начальник отдела надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов УГАН НОТБ СФО Ространснадзора	Козлов Александр Витальевич	участвовал
13	Государственный инспектор отдела надзора за деятельностью авиации общего назначения УГАН НОТБ СФО Ространснадзора	Завьялов Игорь Владимирович	участвовал

ЗС МТУ Росавиации

1	И.о. начальника управления	Сороговец Вячеслав Викторович	участвовал
2	Начальника ОИБП	Балкин Александр Алексеевич	участвовал
3	Начальник ОЛЭ и СЭ	Белов Иван Викторович	участвовал
4	Начальник ООИВП и АНО	Колесников Сергей Владимирович	участвовал
5	Заместитель начальника ОПЛГ ГВС	Белоусов Иван Иванович	участвовал
6	Ведущий специалист-эксперт ОИБП	Кибалов Александр Валентинович	участвовал
7	Государственный инспектор ОИБП	Таранов Геннадий Михайлович	участвовал

Филиалы ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

1	Директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири»	Пивоваров Александр Руфович	участвовал
---	--	-----------------------------	------------

Филиалы ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»			Отметка об участии
1	Начальник АМСГ Горно-Алтайск Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»	Кулакова Айсулу Николаевна	участвовала
2	Синоптик 1 категории АМСГ Горно-Алтайск	Ситникова Татьяна Ивановна	участвовала

Организации гражданской авиации, эксплуатанты АОН, частные владельцы и пилоты воздушных судов АОН, БПЛА, воздухоплаватели			Отметка об участии
1	Начальник АУ РА «Авиалесоохрана»	Казарцев Валентин Александрович	участвовал
2	Генеральный директор ОАО «Аэропорт Горно-Алтайск», пилот, владелец ЕЭВС	Круглов Сергей Федорович	участвовал
3	Генеральный директор ООО «АлтайАвиа»	Кутепов Владимир Михайлович	участвовал
4	Генеральный директор ООО «Алтайские авиалинии»	Новиков Алексей Владимирович	участвовал
5	Руководитель парапланерного клуба ИП «Вектор»	Орлов Александр Валерьевич	участвовал
6	Руководитель АКОО «Дельта-Авиа», частный пилот (дельталет)	Сподарев Вячеслав Иванович	участвовал
7	Исполнительный директор Томской авиашколы «От винта», пилот-инструктор	Абрамова Елена Михайловна	-
8	Заместитель генерального директора по ОЛР ООО «АлтайАвиа»	Буцков Вячеслав Александрович	-
9	Заместитель генерального директора по ПЛГ – начальник ИАС ООО «АлтайАвиа»	Кочетков Игорь Александрович	участвовал
10	Начальник летной службы АУ РА «Авиалесоохрана»	Нужин Андрей Геннадьевич	участвовал
11	Начальник инженерно-авиационной службы АУ РА «Авиалесоохрана»	Стародубцев Вячеслав Анатольевич	участвовал
12	Заместитель директора по летной подготовке Томской авиашколы «От винта», пилот-инструктор	Толоконина Елена Владимировна	-
13	Начальник штаба, техник-бригадир ООО «ГидроАвиа»	Мурзин Иван Сергеевич	-
14	ООО «АвиаСибирь» Представитель собственника	Степанов Виктор Александрович	участвовал
15	ООО «АвиаСибирь» Начальник юридического отдела	Мацкевич Мария Геннадьевна	-
16	Президент Региональной общественной организации «Федерации спорта свехлегкой авиации Алтайского края «Крылья Сибири»	Митин Владимир Владимирович	участвовал
17	Вице президент Региональной общественной организации «Федерации Спорта сверхлегкой авиации Кемеровской области»	Задорожный Владимир Ильич	участвовал
18	Частный пилот, владелец ЕЭВС	Кобзев Олег Владимирович	-
19	Частный пилот (самолет)	Переверзев Михаил Александрович	-
20	Частный пилот (самолет)	Сироткин Александр Сергеевич	участвовал
21	Пилот ЗАО «Эвалар»	Шеховцов Владимир Владимирович	участвовал
22	Парапланерист	Сыркин Алексей	Авто участковал
23	Парапланерист	Смага Евгений	А300АР 04 участковал
24	Парапланерист	Касовский Александр	Или участковал
25	Парапланерист	Туркин Сергей	У211АО 04

Старшие авиационные начальники посадочных площадок			Отметка об участии
1	Старший авиационный начальник посадочной площадки «Барантал» (Горно-Алтайск)	Потапов Александр Валентинович	-

Представители общественных организаций			Отметка об участии
1	Председатель Омской региональной федерации спорта сверхлёгкой авиации Омской области; директор ООО «Сибирская база авиационной охраны лесов»	Балябкин Сергей Александрович	-
2	Вице-президент СРОО МАРАП	Костин Владимир Викторович	-
3	Председатель АРОО АСК «Лидер»	Раев Михаил Васильевич	участвовал
4	Советник МАРАП	Суставов Александр Андреевич	участвовал
5	Советник МАРАП	Чусовитин Игорь Петрович	участвовал
6	Представитель от Региональной общественной организации спортивной авиации (посадочная площадка Мочище)	Долганов Сергей Николаевич	участвовал

Авиационные учебные центры			Отметка об участии
1	Руководитель Авиационного сертификационного центра СибНИА им. С.А. Чаплыгина	Мосейкин Игорь Александрович	-
2	Заместитель директора по учебной подготовке ФГАУ ДПО «ЦП САП»	Кравчук Александр Александрович	участвовал
3	Преподаватель ФГАУ ДПО «ЦП САП»	Терновых Елена Александровна	участвовала