

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА**

(Западно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации)

**ПРОТОКОЛ**

заседания Совета по безопасности полетов Западно-Сибирского межрегионального  
территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства  
воздушного транспорта

---

Новосибирск

30 мая 2013г.

№   7  

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ**

Заместитель начальника  
Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации  
А.Л. Жуков

В соответствии с приказом Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации от 05.05.2013 №129 «О проведении заседания Совета по безопасности полетов Западно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта» 30 мая 2013 года проведено заседание Совета управления по вопросам состояния безопасности полетов, организации летной работы и обеспечения полетов воздушных судов эксплуатантов Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации за истекший период 2013 года, результатах готовности служб и подразделений авиапредприятий, эксплуатантов, организаций к работе в весенне-летний период 2013 года, с целью разработки мероприятий по повышению уровня безопасности полетов и предотвращению авиационных событий.

Присутствовали:

**от Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации:**

И.о. начальника управления

- В.В. Сороговец

Начальник отдела транспортной безопасности	- О.В. Белобрусов
Начальник отдела поддержания летной годности гражданских воздушных судов	- И.И. Белоусов
Начальник отдела организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания	- И.В. Сергеев
Начальник отдела инспекции по безопасности полетов и летной эксплуатации	- С.В. Шатров
Заместитель начальника отдела инспекции по безопасности полетов и летной эксплуатации	- А.А. Мелешкин
Главный специалист-эксперт отдела инспекции по безопасности полетов и летной эксплуатации	- Е.А. Коржакова
Государственный инспектор отдела инспекции по безопасности полетов и летной эксплуатации	- А.И. Лычко

**от филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:**

Директор филиала «Аэронавигация Центральной Сибири» (г. Красноярск)	- В.О. Лихтенвальд
Директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири» (г. Новосибирск)	- А.Р. Пивоваров
Директор филиала «Аэронавигация Восточной Сибири» (г. Иркутск)	- В.Г. Покатилов

**от эксплуатантов, аэропортов и авиапредприятий:**

Директор ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка»	- С.В. Арбузов
Генеральный директор ОАО «Авиапредприятие «Алтай»	- В.М. Архипенко
Генеральный директор ООО «Аэрокузбасс»	- В.Д. Белозеров
Директор АКГУП «Алтайские авиалинии»	- В.М. Кутепов
Директор ООО «Авиакомпания «Томск Авиа»	- В.В. Марьёнкин
Директор ООО «Международный аэропорт Кемерово им. А.А.Леорова»	- А.Г. Рейх
Заместитель директора по организации летной работы ООО «Авиакомпания «Томск Авиа»	- Э.Б. Амбарцумов
Заместитель генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальник инспекции по безопасности полетов ООО «Глобус»	- М.Е. Иванов
Заместитель директора по качеству и сертификации – начальник инспекции по обеспечению безопасности полетов ООО «Авиакомпания «Томск Авиа»	- С.Ю. Иванов

- Заместитель генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Авиакомпания «Сибирь» - В.Г. Кулавский
- Заместитель директора по производству – начальник аэропорта ООО «Аэропорт ТОМСК» - И.В. Михеев
- Заместитель директора по обеспечению безопасности полетов ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» - Ю.Д. Табачин
- Заместитель директора - начальник инспекции по безопасности полетов АКГУП «Алтайские авиалинии» - А.Н. Устинов
- Начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэропорт Толмачево» - С.И. Прозоров
- Советник по безопасности полетов ООО «Аэропорт ТОМСК» - И.В. Матюха
- Инженер-инспектор по безопасности полетов ООО «Международный аэропорт Кемерово им. А.А. Леонова» - И.Г. Медведев
- Главный инспектор по безопасности полетов ОАО «Омский аэропорт» - Н.Г. Поздняков

#### **от организаций гражданской авиации**

- Начальник службы качества и аудита ООО «Сибирь Техник» - В.А. Енин

Председатель Совета по безопасности полетов Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации А.Л. Жуков довел до присутствующих приказ, повестку дня и регламент проведения совещания.

В своем выступлении исполняющий обязанности начальника Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации В.В. Сороговец обратил особое внимание на возлагаемую на руководителей авиапредприятий гражданской авиации ответственность за обеспечение безопасности полетов в руководимых ими организациях в предстоящий весенне-летний период в связи с ростом интенсивности полетов и объемов перевозок. А также довел до представителей эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, информацию о том, что в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 01.12.2012 №1242, приказом Минтранса России от 09.01.2013 №1, приказом Росавиации от 11.04.2013 №201 и приказом Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации от 07.05.2013 №133 государственными служащими Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации будет проводиться инспекционный контроль эксплуатантов на внутренних и международных линиях при выполнении полетов (на перроне, на

маршруте, в грузовом и пассажирском салонах), в том числе при перевозке высших должностных лиц Российской Федерации, а также при участии в технических рейсах при организации особо важных полетов.

В ходе заседания Совета управления были заслушаны доклады:

- начальника отдела инспекции по безопасности полетов и летной эксплуатации С.В. Шатрова о состоянии безопасности полетов в авиапредприятиях и эксплуатантах, подведомственных Западно-Сибирскому МТУ ВТ Росавиации за 2012 год, состоянии безопасности полетов за январь-май 2013 года, итогах подготовки эксплуатантов, авиапредприятий и организаций гражданской авиации к работе в весенне-летний период 2013 года и замечаниях, выявленных в ходе проверок;

- заместителя начальника отдела инспекции по безопасности полетов и летной эксплуатации А.А. Мелепкина о характерных замечаниях, выявляемых комиссиями при проведении инспекционного контроля эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки;

- начальника отдела транспортной безопасности О.В. Белобрусова о проблемных вопросах, касающихся авиационной безопасности, возникающих при эксплуатации воздушных судов типа Cessna.

По вопросам авиационной безопасности при эксплуатации воздушных судов типа Cessna и мерах, принимаемых для их решения, заслушан доклад директора ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» В.В. Марьёнкина, который пояснил, что на сегодняшний день приказом директора авиакомпании наложен запрет на перевозку оружия на воздушных судах Cessna-208B Grand Caravan до решения данного вопроса. В связи с отсутствием изолированной кабины пилотов и возможности установки металлических ящиков на воздушных судах Cessna-208B Grand Caravan, в Западно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации направлен запрос с просьбой рассмотреть возможность перевозки оружия, боеприпасов и специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета – в изолированных от пассажирского салона багажных отсеках в опечатанных мешках из плотной ткани под сохранность экипажа. Мешок будет внесен в опись воздушного судна, и являться его принадлежностью.

Начальник отдела транспортной безопасности О.В. Белобрусов предложил ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» обратиться в Росавиацию для согласования предложенного варианта перевозки оружия, боеприпасов и специальных средств, так как такое решение противоречит требованиям приказа ФСВТ России и МВД России от 30.11.1999 № 120/971 и указанию ФАС России от 24.04.1997 № 36/и.

По вопросу перевозки оружия также заслушан доклад заместителя генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальника инспекции по безопасности полетов ООО «Глобус» М.Е. Иванова, который пояснил, что перевозка пассажиров вообще, а тем более с оружием, на воздушном судне Cessna - 172С ООО «Глобус» на сегодняшний день не планируется.

Заслушаны доклады заместителя генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальника ИБП ОАО «Авиакомпания «Сибирь» В.Г. Кулавского, заместителя генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальника ИБП ООО «Глобус» М.Е. Иванова, начальника службы качества и аудита ООО «Сибирь Техник» В.А. Енина, заместителя директора по организации летной работы ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» Э.Б. Амбарцумова, начальника инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэропорт Толмачево» С.И. Прозорова, заместителя директора - начальника ИБП АКГУП «Алтайские авиалинии» А.Н. Устинова, заместителя директора по производству – начальника аэропорта ООО «Аэропорт ТОМСК» И.В. Михеева, главного инспектора по безопасности полетов ОАО «Омский аэропорт» Н.Г. Позднякова по вопросам, вынесенными на рассмотрение на заседании Совета управления.

В выступлениях представителей авиакомпаний, аэропортов были рассмотрены актуальные вопросы:

1. Заместитель генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальник ИБП ОАО «Авиакомпания «Сибирь» В.Г. Кулавский доложил о внедрении системы управления безопасностью полетов (СУБП), об особенностях внедрения, совершенствования и проблемных вопросах ее эффективного функционирования, а также о разработке и внедрении базы данных «Risk Manager», процедуры управления рисками.

В своем выступлении В.Г. Кулавский довел информацию о целенаправленной работе, проводимой в авиакомпании по развитию данного направления, особо отметив, что безопасность все в большей степени рассматривается как результат управления некоторыми организационными процессами, имеющими своей целью держать под контролем факторы риска для безопасности полетов, возникающие как следствие факторов опасности в эксплуатационном контексте.

Постоянно получая опыт прохождения различных аудитов, инспекций базовых объектов, участия в семинарах ИАТА, ИКАО, методических совещаниях Росавиации, ОАО «Авиакомпания «Сибирь» создала и продолжает развивать свою СУБП.

В соответствии с концепцией ИКАО система управления рисками принята за основу СУБП и состоит из:

- документации – Политика и Руководство по управлению рисками (описание процедур);
- программного обеспечения – «Risk Manager», AIMS, (всё на базе ORACLE);

- персонала – операторы ввода данных, аналитики и пользователи (Группа управления рисками).

Основным документом по реализации политики является Руководство по управлению рисками. Основным методом выявления факторов опасности (ФО) является метод сбора и анализа данных об условиях, событиях (отклонениях) в эксплуатационной деятельности для ввода в единую базу данных.

В любом производственном процессе всегда есть недостатки (факторы опасности), которые представляют собой опасность как с точки зрения качества конечного продукта, так и с точки зрения безопасности производства. Информация об этих факторах всегда циркулирует внутри предприятия и поступает руководителю в том или ином виде. Важно максимально эффективно научиться использовать эту информацию. Основываясь на этом, в авиакомпании был создан инструмент сбора, систематизации и анализа данных по ФО - автоматизированная система управления рисками (АСУР), работу которой обеспечивает программа «Risk Manager».

Любой руководитель предприятия занимается управлением рисками фактически непрерывно. Он ежедневно распознает возникающие опасности и угрозы (факторы опасности), осмысливает риски, связанные с этими факторами опасности, оценивает их возможный вред и принимает решения по уклонению, избеганию, компенсации рисков и т.д. При этом жизненно важно определить наиболее существенные риски и правильно распределить ресурсы по «борьбе» с ними.

Подробно с материалами доклада заместителя генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальника ИБП ОАО «Авиакомпания «Сибирь» В.Г. Кулавского можно ознакомиться на официальном сайте Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации в сети Интернет по адресу: <http://sibfana.ru/security.html>.

2. Заместитель генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальник ИБП ООО «Глобус» М.Е. Иванов доложил о работе, проводимой в авиакомпании по предупреждению «жестких» посадок на воздушных судах типа В-737-400/800.

В своем выступлении М.Е. Иванов отметил, что основной причиной всех «жестких» посадок является человеческий фактор, но с накоплением опыта эксплуатации воздушных судов отклонения, связанные с некорректной техникой пилотирования и эксплуатацией уменьшаются. Акцентировал внимание, что «вечными» причинами остаются:

- неправильное распределение внимания и обязанностей в экипаже;
- не пунктуальное выполнение рекомендаций и установок SOP;
- ротация личного состава и как следствие большой поток стажеров, как в качестве КВС так и вторых пилотов;
- освоение новой системы планирования экипажей AIMS.

В профилактических целях и борьбы с отклонениями в авиакомпании проводятся следующих мероприятий в различных видах подготовок:

- теоретическая и летная подготовка;

- самоподготовка;
- дисциплинарная практика.

Кроме того, в авиакомпании внедрен внутренний стандарт, разработанный на основе исследований и опыта международной гражданской авиации, в котором пилот может найти ответы на все вопросы, связанные с распределением внимания на ВПР и посадке, уходом на второй круг с касания, визуальными иллюзиями и т.п.

Проводимые в компании мероприятия по предотвращению отклонений, отметил М.Е. Иванов, имеют положительные результаты, но «кадровый вопрос», к сожалению, остается одним из основных.

3. Начальник службы качества и аудита ООО «Сибирь Техник» В.А. Енин доложил о техническом обслуживании воздушных судов зарубежного производства и взаимодействии с операторами при приемке/сдаче воздушных судов на техническое обслуживание.

В 2013 году ООО «Сибирь Техник» при выполнении технического обслуживания воздушных судов иностранного производства ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» произошло два события, первоначально квалифицированные как повреждения воздушного судна во время технического обслуживания (19.02.2013 ВС В-737-800 VQ-BQP и 04.04.2013 ATR-42-300 VP-BLN). Оба этих случая выявили проблему недостаточного взаимодействия организации по ТО и Р и оператора при приемке ВС на техническое обслуживание.

Анализ документации операторов показал, что в ряде случаев РОТО не содержит таких процедур приема/передачи воздушных судов, а в других случаях эти процедуры адаптированы к базовым техническим службам и не применимы к сторонним организациям по ТО и Р.

Для предупреждения дальнейших возможных случаев претензий со стороны операторов и авиационных властей о ПВС, находящихся на ТО, ООО «Сибирь Техник» было принято решение о создании внутренней процедуры приемки воздушных судов, поступающих на ТО и применении данной процедуры к воздушным судам операторов, не имеющих установленных правил этого процесса.

В.А. Енин также отметил, что универсальных процедур, учитывающих все местные факторы и особенности предоставления услуг не бывает. В такой ситуации решение может быть только одно, через наличие между оператором и организацией по ТО и Р согласованного Руководства по взаимодействию, основанного на коммерческом договоре и требованиях авиационного законодательства, а коммерческий договор должен содержать ссылку на такое Руководство по взаимодействию.

Начальник отдела поддержания летной годности гражданских воздушных судов И.И. Белоусов отметил о необходимости проведения приема/передачи воздушного судна с ТО напрямую от оператора к организации по ТО и Р, минуя аэропорт.

В.А. Енин прокомментировал, что данный вопрос уже решен со всеми операторами, с которыми заключены договорные отношения на обслуживание воздушных судов.

4. Заместитель директора по организации летной работы ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» Э.Б. Амбарцумов доложил об особенностях освоения авиакомпанией нового типа воздушного судна Cessna-208B Grand Caravan, проблемах, возникающих в ходе освоения, ходе подготовки летного состава и планируемой маршрутной сети на 2013 год на данном типе ВС.

В своем докладе Э.Б. Амбарцумов обозначил основные проблемы и трудности, возникающие при освоении, отметив, что основной проблемой является отдаленность контрагентов:

- трудности по доставке запчастей и их растоможка. Требуется создание хотя бы одного специализированного центра запчастей на воздушные суда типа Cessna на территории Российской Федерации;

- отсутствие сертифицированного центра по подготовке пилотов, что приводит к потере времени и удорожанию;

- подготовка пилотов-инструкторов-экзаменаторов. В России на сегодняшний день всего четыре подготовленных пилота-инструктора-экзаменатора, с чем связана трудность по подготовке и вводу в строй летного состава в авиакомпанию.

На сегодняшний день на воздушных судах типа Cessna-208B Grand Caravan выполняются рейсы в аэропорты: Новосибирск (Толмачево) и Горно-Алтайск, загрузка кресел 80-90%. Планируется выполнение рейсов из Томска в Кемерово, Барнаул, Новокузнецк.

Для развития региональных перевозок необходима поддержка со стороны государства для восстановления заброшенных аэродромов и посадочных площадок.

Заместитель начальника управления А.Л. Жуков попросил пояснить, как на сегодняшний день проходит тренажерная подготовка пилотов на воздушные суда Cessna.

Заместитель директора по организации летной работы ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» Э.Б. Амбарцумов пояснил, что тренажер на данный тип находится в сертифицированном центре в США, с чем связаны трудности. На сегодняшний день с тренажера вернулся пилот-инструктор, который будет выполнять полеты, а отправка следующего пилота на тренажер запланирована на июнь.

Заместитель начальника управления А.Л. Жуков попросил пояснить, как долго планируется аренда инструмента и оборудования для технического обслуживания воздушных судов и сколько процентов оборудования и инструмента арендуется авиакомпанией.



Директор ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» В.В. Марьенкин пояснил, что этот вопрос постепенно решается, но на сегодняшний день арендуется примерно 75-80%.

Директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А.Р. Пивоваров обратил внимание на то, что в связи с развитием маршрутной сети покрытие воздушного пространства УКВ связью есть не везде, и попросил уточнить, оборудованы ли воздушные суда типа Cessna КВ приемопередатчиками и если нет, планируется ли установка на воздушные суда таких приемопередатчиков.

Директор ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» В.В. Марьенкин пояснил, что воздушные суда Cessna не оборудованы КВ приемопередатчиками. В авиакомпании есть планы по полетам в Каргасок, оценивается техническое состояние ВПП, аэродромного хозяйства, а также проведение необходимого ремонта. Были направлены обращения, в том числе и в Западно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации для решения вопроса о восстановлении аэродрома. На сегодняшний день пока стоит вопрос об изучении и способах решения данного вопроса.

Исполняющий обязанности начальника управления В.В. Сороговец отметил о необходимости первоочередного решения возникших при оценке состояния аэродрома и аэродромного хозяйства вопросов и проведения необходимых работ по восстановлению, согласно нормативно правовым документам для дальнейшего безопасного выполнения полетов.

Директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А.Р. Пивоваров попросил пояснить, в какой степени трудоемко установить КВ приемопередатчик на воздушное судно Cessna.

Директор ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» В.В. Марьенкин пояснил, что для установки КВ приемопередатчика необходимо получить согласование с разработчиком, собственником, а установку производить только на заводе-изготовителе.

5. Начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэропорт Толмачево» С.И. Прозоров доложил об ошибках, допущенных должностными лицами по своевременному обнаружению и оповещению соответствующих служб, после повреждения 12 левых боковых посадочных огней ВПП 016.

28.02.2013 экипаж самолета А-321-211 VQ-BDA ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии» при взлете в аэропорту Новосибирск (Толмачево), в условиях ограниченной видимости вызванной снегопадом и метелью, не увидел осевой линии ВПП и ошибочно воспринял боковые огни ВПП за огни осевой линии.

После вывода воздушного судна на курс взлета левая опора шасси находилась за пределами искусственного покрытия. В процессе разбега передней опорой шасси были повреждены боковые огни ВПП.

Информация с радиолокатора обзора летного поля подтвердила движение воздушного судна по осевой линии ВПП при рулении на исполнительный старт и по левому краю ВПП в процессе разбега.

Заместитель начальника управления А.Л. Жуков попросил пояснить, какие меры приняты для исключения подобных случаев.

Начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэропорт Толмачево» С.И. Прозоров доложил о принятых мерах:

- проведено методическое совещание;
- составлен план устранения выявленных при расследовании недостатков (исполнен на 50%);
- переработана технология работы служб аэропорта в неблагоприятных погодных условиях;
- приняты зачеты у начальников служб.

Директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А.Р. Пивоваров прокомментировал работу диспетчера руления, пояснив, что локатор диспетчера руления используется только для определения препятствий на полосе. Переговоры во время руления и взлета диспетчером проводить запрещено нормативно правовыми документами.

Начальник отдела инспекции по безопасности полетов и летной эксплуатации С.В. Шатров предложил рассмотреть возможность использования локатора диспетчера руления в качестве вспомогательного инструмента для оценки нахождения воздушного судна относительно ВПП в процессе руления и взлета в условиях ограниченной видимости.

Исполняющий обязанности начальника управления В.В. Сороговец попросил уточнить, как на данный момент функционирует система контроля за светотехническим оборудованием, которая на момент авиационного события была отключена.

Директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А.Р. Пивоваров пояснил, что в день события ИВПП 16/34 не была окончательно передана аэропорту, а существовавшие на тот момент договорные отношения не предусматривали «опцию» по контролю за работой светосигнальными огнями. На сегодняшний день система включена и работает, что позволяет не только диспетчеру ЭСТОП аэропорта, но и диспетчеру службы движения контролировать по мнемосхеме наличие и работоспособность огней на полосе.

Исполняющий обязанности начальника управления В.В. Сороговец поручил окончательно разобраться в данном вопросе.

6. Заместитель директора - начальник инспекции по безопасности полетов АКГУП «Алтайские авиалинии» А.Н. Устинов доложил об особенностях подготовки персонала авиакомпании к перевозке опасных грузов, в том числе взрывчатых веществ, соблюдению требований нормативных документов, касающихся перевозки опасных грузов на ВС Ми-8, выполнению взрывных работ и соблюдению техники безопасности.

В целях обеспечения и повышения уровня безопасности полетов при выполнении взрывных работ по ликвидации ледяных заторов А.Н. Устинов предложил инициировать внесение изменений в «Инструкцию по подготовке экипажей и выполнению полетов на вертолетах Ми-8 для проведения взрывных работ по ликвидации ледяных заторов на водных магистралях Российской Федерации», утвержденную Федеральной авиационной службой России 13.03.1998 года в связи с тем, что некоторые ее положения создают прямую угрозу безопасности полетов, так например:

- инструкция предусматривает горение контрольного огнепроводного шнура на борту вертолета;

- не ограничивается количество специалистов на борту вертолета.

Кроме того, обратил внимание на необходимость исключить тренировку летного состава к данному виду работ в период их выполнения, а также обязать заказчиков привлекать только опытных взрывников, имеющих соответствующую подготовку.

7. Заместитель директора по производству – начальник аэропорта ООО «Аэропорт ТОМСК» И.В. Михеев доложил об особенностях подготовки служб аэропорта к работе в весенне-летний период 2013 года, проблемах, возникших в ходе подготовки и принимаемых меры для их устранения.

В своем выступлении И.В. Михеев остановился на основных проблемах по подготовке служб ООО «Аэропорт ТОМСК» к ВЛП-2013. Подготовка проводилась в условиях переноса сроков финансирования в рамках ФЦП реконструкции взлетно-посадочной полосы, перрона и периметрового ограждения аэродрома, а также дополнительной нагрузкой, связанной с вводом в эксплуатацию пункта пропуска через государственную границу, завершением реконструкции аэровокзального комплекса и завершения строительства административного здания.

Кроме того, первые весенние месяцы характеризуются массовой миграцией птиц, в связи с этим было уделено особое внимание орнитологическому обеспечению безопасности полетов. С целью увеличения эффективности мероприятий по отпугиванию была приобретена третья стационарная биоакустическая установка. В совокупности с применением других методов,

направленных на повышения орнитологической безопасности полетов, установка биоакустического оборудования дает положительные результаты.

Также, в рамках подготовки к работе в ВЛП-2013 проведено обследование приаэродромной территории на наличие несанкционированных свалок и выявления неучтенных высотных препятствий на данной территории. По материалам обследования, информация о выявленном полигоне захоронения отходов в пределах полос воздушных подходов передана в транспортную прокуратуру.

Учитывая большой износ и срок эксплуатации спецтехники для обслуживания ВС и содержания аэродрома, был проведен ее тщательный осмотр. Составлен перечень выявленных недостатков и план ремонтных работ по поддержанию, либо восстановлению работоспособности техники.

В связи с вводом в эксплуатацию реконструированного здания аэровокзала и административного здания, вопрос о бесперебойном электроснабжении данных объектов был решен путем модернизации существующей дизель-генераторной установки, а также разработано техническое задание на поставку и монтаж дополнительной дизель-генераторной установки контейнерного типа, после ввода которой существенно повысится надежность снабжения электроэнергией при перерывах во внешнем электроснабжении.

8. Главный инспектор по безопасности полетов ОАО «Омский аэропорт» Н.Г. Поздняков доложил о схеме оповещения и порядке взаимодействия служб аэропорта с отделом инспекции по безопасности полетов и летной эксплуатацией Западно-Сибирского МГУ ВТ Росавиации при возникновении событий, подлежащих расследованию в эксплуатации.

В своем докладе Н.Г. Поздняков пояснил, что при возникновении авиационного события на территории аэродрома, службами аэропорта Омск (Центральный) и Омского центра ОВД выполняется оповещение об авиационном событии согласно «Табели сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации» (ТС-95). Порядок первоначальных действий должностных лиц при авиационном событии на территории аэропорта Омск (Центральный) и передача информации оговорены в инструкции и схеме оповещения, разработанной в соответствии с требованиями п.2.3.1. ПРАПИ ГА-98, ТС-95 и табеля внутриаэропортовой информации (ТВИ-90). Определен порядок действий ответственных должностных лиц и взаимодействие служб аэропорта с ОИБП и ЛЭ Западно – Сибирского МГУ ВТ Росавиации, который утвержден генеральным директором ОАО «Омский аэропорт» и согласован с начальником ОИБП и ЛЭ Западно – Сибирского МГУ ВТ Росавиации.

В части касающейся взаимодействия службы движения Омского Центра ОВД со службами Омского аэропорта, Н.Г. Поздняков пояснил об имеющемся случае не

выполнения диспетчером службы движения ОВД инструкции «О порядке первоначальных действий должностных лиц при авиационном событии на летном поле аэродрома Омск (Центральный)». Так, 18.03.2013 в 20:45 UTC экипаж ОАО «Оренбургские авиалинии» на воздушном судне В-737-800 VQ-BFZ произвел посадку на аэродроме Омск (Центральный) при дальности видимости на ВПП 25 (измеренные значения RVR) начало полосы 800м, середина 900м, конец полосы 800м, при минимуме аэродрома по ILS 70×900.

После благополучной посадки, руководитель полётов службы движения направил соответствующую первоначальную информацию (АЛР), но сигнал «Тревога» не подавался. Также не был выполнен п.4.4. Табеля внутриаэропортовой информации между диспетчерскими пунктами службы движения Омского Центра ОВД и службами ОАО «Омский аэропорт», утверждённого 30.06.2010, в части сообщения ПДСА ОАО «Омский аэропорт» о направлении АЛР. В связи с этим, не были выполнены первоначальные действия, рейс был продолжен, речевая информация с носителя была утрачена, что затруднило расследование авиационного события и выполнение анализа действий экипажа.

Комиссией по расследованию данного события было рекомендовано провести с руководителями полётов службы движения Омского Центра ОВД дополнительное изучение должностной инструкции и «Табеля внутриаэропортовой информации, между диспетчерскими пунктами службы движения Омского Центра ОВД и службами ОАО «Омский аэропорт», при необходимости, внести изменения.

В своем выступлении и.о. начальника Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации В.В. Сороговец обратил внимание на необходимость повышения уровня безопасности полетов и снижения количества авиационных инцидентов путем ужесточения принимаемых мер в отношении нарушителей воздушного законодательства Российской Федерации, повышения уровня безопасности и поддержания летной годности при внедрении в эксплуатацию воздушных судов нового поколения. Кроме того, и.о. начальника управления отметил о необходимости начать подготовку к проведению XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских игр 2014 года в г. Сочи, XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в г. Казани для обеспечения регулярности и безопасности полетов, а также бесперебойной эксплуатации объектов аэродромной и аэронавигационной инфраструктуры при выполнении полетов из аэропортов Западно-Сибирского региона.

По итогам заседания Совет по безопасности полетов Западно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Р Е Ш И Л:

1. Руководителям авиапредприятий, аэропортов, эксплуатантов и организаций, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации организовать изучение и исполнение решения Совета управления с командно-руководящим, командно-летным, инспекторским составом, руководителями подразделений, ответственных за обеспечение безопасности полетов.

2. Начальнику ООИВП и АНО (И.В. Сергееву), начальнику ОЛЭ (А.А. Мелешкину), начальнику ОИБП (С.В. Шатрову) совместно с директором филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (А.Р. Пивоваровым) организовать и провести совещание по вопросам взаимодействия при исполнении воздушного законодательства.

3. Генеральному директору ОАО «Авиакомпания «Сибирь» (В.Н. Объедкову), генеральному директору ООО «Глобус» (В.А. Клебанову) продолжить работу по профилактике «жестких» посадок и выкатывания воздушных судов за пределы ВПП:

3.1. В целях профилактики жестких посадок с вертикальной перегрузкой более 1,7 единиц, продолжить контроль качества таких приземлений:

- на ВС В-767 при выполнении посадки с  $n_y \geq 1,7g$  проводить углубленный анализ, при выполнении посадки с  $n_y \geq 1,75g$  по согласованию с ОИБП Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации, проводить служебные расследования;

- на ВС А-310 при выполнении посадки с  $n_y \geq 1,8g$  проводить углубленный анализ, при выполнении посадки с  $n_y \geq 1,9g$  по согласованию с ОИБП Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации, проводить служебные расследования;

- на ВС А-319/320, В-737 при выполнении посадки с  $n_y \geq 1,8g$  проводить углубленный анализ, при выполнении посадки с  $n_y \geq 2,0g$  по согласованию с ОИБП Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации, проводить служебные расследования.

3.2. Результаты проведенных анализов и служебных расследований, выработанные рекомендации и приказы о реализации профилактических мероприятий направлять в ОИБП не позднее 15 дней с момента события.

4. Рекомендовать руководителям предприятий гражданской авиации, включая аэропорты и учебные заведения, рассмотреть вопрос о применении опыта ОАО «Авиакомпания «Сибирь» в плане реализации профилактических мероприятий в рамках СУБП.

5. Руководителям авиапредприятий, эксплуатирующих вертолеты, обязать КЛС выполнять тренировку КВС в условиях высоких температур наружного воздуха и предельной посадочной массой, в условиях приближенных к предельным, с максимальной ответственностью. В период выполнения полетов при высоких температурах воздуха использовать КИС для включения в экипажи с молодыми КВС с целью практической тренировки в данных условиях.

6. Директору ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» (В.В. Марьенкину):

6.1. Оборудовать воздушные суда типа Cessna для перевозки оружия, боеприпасов и специальных средств, переданных пассажирами для временного

хранения на период полета, в соответствии с требованиями приказа ФСБТ России и МВД России от 30.11.1999 № 120/971 и указания ФАС России от 24.04.1997 № 36/и, либо отказаться от перевозки оружия с обязательным уведомлением аэропортов осуществления полетов и пассажиров.

6.2. Продолжить работу по комплектованию наземного оборудования для технического обслуживания воздушных судов Cessna-208B Grand Caravan.

7. Генеральному директору ООО «Сибирь Техник» (М.Н. Сомову) продолжить работу по взаимодействию с операторами при приемке воздушных судов на техническое обслуживание для исключения некачественной приемки и дальнейших возможных случаев претензий со стороны операторов и авиационных властей о повреждении воздушных судов.

8. В связи с увеличением интенсивности полетов в летний период, особенно полетов при выполнении авиационных работ, руководителям эксплуатантов, государственным служащим Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации осуществлять периодический контроль за предоставлением выходных дней, соблюдением режима труда и отдыха членов экипажей воздушных судов. Особое внимание уделять экипажам, работающим в отрыве от базы.

9. Руководителям аэропортов Западно-Сибирского региона, в срок до 25.06.2013, проанализировать схемы оповещения и порядок первоначальных действий должностных лиц при возникновении авиационных событий, подлежащих расследованию в эксплуатации, с целью недопущения вылета воздушных судов без проведения необходимых мероприятий.

10. Владельцам и старшим авиационным начальникам аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, руководителям авиакомпаний, авиапредприятий и организаций гражданской авиации принять меры по устранению выявленных в ходе подготовки к работе в весенне-летний период 2013 года недостатков в соответствии с требованиями нормативных правовых документов.

11. Об исполнении решения доложить до 01.08.2013 в ОИБП Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации (на e-mail: [korzhakova@zsmtu.ru](mailto:korzhakova@zsmtu.ru)).

И.о. начальника управления



В.В.Сороговец