

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

**СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОМ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

ПРОТОКОЛ

заседания Общественного совета при Северо-Западном межрегиональном
территориальном управлении воздушного транспорта
Федерального агентства воздушного транспорта

« 01 » апреля 2015 г.

Санкт-Петербург

№ 04

Председательствовали:

председатель Общественного совета при Северо-Западном
межрегиональном территориальном управлении воздушного транспорта
Федерального агентства воздушного транспорта **А. И. Басов**
начальник Северо-Западного межрегионального территориального
управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного
транспорта **О. Т. Гринченко**

В работе Общественного совета приняли участие:

Члены общественного совета:

Басов Анатолий Иванович
Витик Георгий Геннадьевич
Власов Петр Павлович
Король Владимир Васильевич
Никитин Иван Андреевич
Тимофеев Валентин Петрович
Решетников Павел Николаевич

На заседании Общественного совета присутствовали:

Кунов Алексей Викторович – генеральный директор ООО «АУЦ «Бумеранг»,

Ковтуненко Михаил Юрьевич – заместитель по летной подготовке директора ООО «АК «Дельфин»,
Игнашов Максим Геннадьевич – юрист ООО «АК «Авиатор»,
Осташко Виктор Николаевич – директор ООО «АК «Авиатор»,
Мурачев Александр Сергеевич – ООО «Полет»,
Артикульный Владимир Иванович – директор НП «НАК» ООО «Арго»,
Федоров Олег Юрьевич – «РАОПА»,
Марказен Владимир Залманович – старший авиационный начальник аэродрома «Гостилицы»,
Шиц Сергей Кириллович – пилот-инструктор авиации общего назначения.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Роль авиации общего назначения в развитии гражданской авиации Российской Федерации. Состояние государственной системы управления деятельностью, надежность и безопасность авиации общего назначения

Вступительное слово председателя

Общественного совета А. И. Басова:

Роль авиации общего назначения в развитии гражданской авиации Российской Федерации с каждым годом возрастает. В 21 веке мощным конкурентом коммерческому воздушному транспорту в мире выступает авиация общего назначения. На 38-й сессии Ассамблеи ИКАО была отмечена особая роль АОН в развитии мировой гражданской авиации. В то же время в России авиация общего назначения пребывает в системном кризисе. Действующий регулятор пока не может обеспечить доступ массового гражданского и корпоративного потребителя широким и открытым. Законодательная база авиации общего назначения не полностью сформирована. Высока аварийность в авиапредприятиях авиации общего назначения, расположенных на территории подведомственной Северо-Западному МТУ ВТ Росавиации. В связи с этим нам необходимо выработать предложения, способствующие развитию авиации общего назначения нашего региона с обеспечением безопасности полетов. На заседание Общественного совета приглашены руководители (представители) предприятий АОН, расположенных на территории, подконтрольной Северо-Западному МТУ ВТ Росавиации.

Докладчики:

заместитель начальника управления В. И. Овсянников:

довел до членов Общественного совета и присутствующих Анализ авиационных событий, происшедших с воздушными судами авиации общего назначения, подконтрольных Северо-Западному МТУ ВТ Росавиации за 2011-март 2015 г.г. (с показом слайдов).

Причинами авиационных происшествий в авиации общего назначения являются:

отсутствие у пилотов базовой летной подготовки в учебных заведениях гражданской авиации;

отсутствие у пилотов медицинского сертификата;
 не выдерживание безопасной высоты полета, выполнение маневров, не предусмотренных руководством по летной эксплуатации воздушного судна;
 выполнение фигур сложного пилотажа, не предусмотренного руководством по летной эксплуатации воздушного судна;
 пилотирование воздушного судна пилотами в алкогольном состоянии;
 плохая подготовка к полетам;
 нарушение руководящих документов, регламентирующих летную работу экипажами воздушных судов и слабая профессиональная подготовка летного состава;
 неудовлетворительная работа специалистов наземных служб;
 неудовлетворительное состояние аэродромов и посадочных площадок.
 Я свое выступление закончил, если есть вопросы, готов на них ответить.
 Благодарю за внимание, удачи в летной работе.

начальник отдела организации использования воздушного пространства
А. К. Дрожжин:

Количество полетов авиации общего назначения ежегодно возрастает. При этом значительная часть полетов выполняется в воздушном пространстве класса «G». К сожалению при организации использования воздушного пространства пользователями авиации общего назначения возникают следующие проблемы: часто уведомления на использование воздушного пространства не подаются, на связь экипажи с органами ОВД не выходят. В результате у органов ОВД отсутствует информация о полете, у экипажей отсутствует информация о воздушной обстановке, запретах, ограничениях, метеоинформация. Отсутствие информации о полете ВС у диспетчера ведет к проблемам в случае необходимости осуществления поисково-спасательных работ.

Рекомендации: всегда подавать уведомления в органы ОВД об использовании воздушного пространства, в полете осуществлять связь с диспетчерами МДП, регулярно передавать диспетчерам бортовую погоду. Это, в первую очередь, в интересах самих пользователей воздушного пространства.

Пользуясь возможностью хотел бы вас проинформировать, что 27.04.2015 года вступают в силу Федеральные авиационные правила, утвержденные приказом Минтранса России от 03.03.2014 № 60 «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов», которые вводят существенные изменения в ранее существующие правила, так вводятся новые для нашего региона виды сводок (Gamet), меняется состав сводок. Рекомендую детально изучить настоящие федеральные авиационные правила, ибо времени до их ввода осталось не много.

Второе на чем хотелось бы остановиться: планирование использования воздушного пространства. На данный момент, с вводом Системы предоставления плановой информации (СППИ), в Санкт-Петербургском ЗЦ ЕС ОрВД ошибок при составлении планов стало меньше. Однако в поле 18 принадлежность часто указывается просто – «АОН», а не конкретные владельцы воздушного судна, что вызывает в определенных случаях проблемы.

Некоторое время назад зональный центр направил в Госкорпорацию предложения по предоставлению всем пользователям, а не только зарегистрированным пользователям системы СПШИ, возможность получения аэронавигационной информации, информации о запретах и ограничениях. Положительного решения пока нет. Предложил бы пользователям воздушного пространства продолжить усилия по решению данного вопроса.

Третье: по жалобам граждан из-за полетов воздушных судов над г. Санкт-Петербургом. За прошлый год получено около 30 жалоб на полеты вертолетов над Санкт-Петербургом. В значительной части они касаются полетов авиации общего назначения.

По данному вопросу проводилось много мероприятий, в частности заседание Общественного совета при Северо-Западном МТУ ВТ Росавиации. В связи с этим по предложению Правительства Санкт-Петербурга (Комитета по транспорту) в ИПП аэродрома «Пулково» внесены изменения в отношении ввода ограничений на полеты по ПВП в ночное время в районе аэродрома «Пулково» в административных границах города. Соответствующие изменения внесены в АИП РФ и вступают в силу 02.04.2015.

В настоящее время из Росавиации поступили для рассмотрения аналогичные предложения Госкорпорации по ОрВД в отношении полетов по ПВП в зоне ограничения ULR1 над Санкт-Петербургом.

Также хотел обратить ваше внимание на необходимость, при полетах над городом, выполнения требований ст. 3.31 Федеральных авиационных правил подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации (ФАП-128) в отношении выдерживания высот полета над населенными пунктами и соответствующей статьи в отношении метеоусловий при полетах по ПВП.

эксперт отдела поддержания летной годности воздушных судов В. В. Колногоров:

Остановился на особенностях авиации общего назначения. Парк воздушных судов авиации общего назначения на территории деятельности Северо-Западного МТУ ВТ Росавиации имеет тенденцию на увеличение. В настоящее время около 230 воздушных судов АОН имеют действующие сертификаты летной годности. Сюда относятся как экземпляры воздушных судов, так и единичные экземпляры воздушных судов. Ведется журнал учета воздушных судов нашего региона. Мы работаем в рамках созданной системы регистрации ВС, сертификации ВС (ВК, ФАП-132, ФАП-118, Административный регламент), сертификации организаций по ТО (ФАП-145). Обеспечение безопасности полетов остается одной из главных задач в АОН. Для ВС АОН характерно их эпизодическое использование, без аэродромного базирования, недостаточный опыт технического обслуживания и летной эксплуатации, особенно это касается физических лиц. По прежнему остается проблемным вопрос топливообеспечения. Об этом свидетельствует ряд авиационных происшествий. Наступает период весенне-летней эксплуатации. Для этого периода характерно увеличение интенсивности полетов, увеличивается наработка авиатехники. Следовательно вопросам технического обеспечения должно уделяться первостепенное внимание. Заостряю ваше внимание на

эксплуатации воздушных судов, где эксплуатация проводится «по состоянию». Это не означает, что эксплуатация ведется до отказа АТ. Эксплуатация «по состоянию» требует проверки степени изменения тех или иных параметров с записью в НТД. Работы проводятся в соответствии с Руководством по технической эксплуатации. В настоящее время вступили в силу Административные регламенты, в соответствии с которыми мы работаем, особое внимание при этом уделяется соблюдению времени подготовки документов. Остановился на требованиях карт данных ЕЭВС, которые являются неотъемлемой частью СЛГ. В карте данных обозначены ограничения по ВС и условия их применения. Как правило, на ЕЭВС запрещается выполнение фигур акробатического пилотажа, При подготовке и выполнении полетов необходимо учитывать требования ЭД ЕЭВС. Благодарю за внимание.

Выступление начальника Северо-Западного МТУ ВТ Росавиации О. Т. Гринченко:

Уважаемые коллеги: члены Общественного совета, руководители и представители организаций авиации общего назначения нашего региона, разрешите выразить вам признательность за вынесение на заседание Общественного совета столь злободневной темы, а руководителям и представителям авиапредприятий АОН за участие в заседании Общественного совета. Злободневен рассматриваемый вопрос и тем, что наступает самый активный период полетов авиации общего назначения.

Исходя из опыта работы в гражданской авиации хотел бы поделиться с вами некоторыми моментами по правильному пониманию изменений, внесенных в Воздушный кодекс Российской Федерации. На первый взгляд, изменения в Воздушный кодекс упрощают возможность эксплуатации аэродромов осуществляющих коммерческие воздушные перевозки на самолетах пассажироместимостью двадцать человек и менее (или сказать, по мнению некоторых, допускают вседозволенность), но это не так: на основании данных изменений будут вноситься изменения в Федеральные авиационные правила ужесточающие требования к содержанию данного типа аэродромов.

Второе: об обязательном выполнении рекомендаций бюллетеней заводо-изготовителей по доработке воздушных судов. В качестве примера, подтверждающего это утверждение. Заводом-изготовителем «Еврокоптер» был выпущен бюллетень по усилению ползкового шасси на вертолетах ЕС-120В. Частный владелец вертолета ЕС-120В посчитал необязательным выполнять этот бюллетень так как он носил рекомендательный характер. При производстве посадки на данном вертолете (да, посадка была грубой) произошло механическое разрушение шасси, опрокидывание вертолета, в процессе опрокидывания 3 человека, находившиеся на земле, погибли от ударов лопастями несущего винта. Вот цена неисполнения бюллетеня (рекомендательного). Это в полной мере относится к выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО.

Третье: с каждым годом растет количество жалоб граждан на полеты вертолетов (в основном) и самолетов над жилыми домами г. Санкт-Петербурга на низкой высоте. Такие полеты связаны с недисциплинированностью командиров

экипажей, т.к. при соблюдению схем и высот полетов, установленных при полетах над г. Санкт-Петербургом таких жалоб бы не было. Если будет это продолжаться, то и власти города и мы будем вынуждены принять более жесткие меры, вплоть до запрещения полетов над городом.

Членам Общественного совета, руководителям авиапредприятий авиации общего назначения, сотрудникам Управления необходимо проработать вопрос создания механизма внедрения культуры безопасности в деятельность АОН. В этом есть острая необходимость, учитывая, что этой культуры нередко не хватает авиаторам АОН.

Уважаемые коллеги, наступает период интенсивных полетов авиации общего назначения. Извините за некорректность, но, для яркости примера, это можно сравнить с выходом на дороги автолюбителей – подснежников. За зимний период утрачены навыки в обслуживании авиационной техники и в работе наземных служб, натренированность летного состава желает быть лучшей.

Поэтому есть пожелание, если хотите просьба, будьте очень осторожны при организации первых полетов после создавшихся перерывов. Исполняйте законы летной службы (ибо они написаны кровью) и вам будет обеспечена долгая летная деятельность.

Успехов и удачи вам в летной работе в весенне-летнем периоде 2015 года.

Заключительное слово председателя
Общественного совета А. И. Басова:

Уважаемые коллеги, каждый миллион лиц, летающих на воздушных судах АОН, создает 1 000 рабочих мест на аэродромах и аэропортах. В Европе на авиацию общего назначения работает 8 тысяч предприятий малого и среднего бизнеса. В России таковых имеется порядка 250, да и то редко связанных с деятельностью АОН. Чтобы поправить дело, необходимо принятие государством кардинальных мер по выводу АОН из состояния застоя и прозябания. Но это на уровне государства. А нам необходимо, на региональном уровне, решать свои проблемы, для чего необходимо более плотно работать Общественного совета и представителей авиации общего назначения.

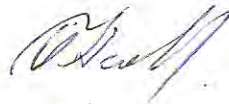
Заслушав доклад, обсудив выступления, проанализировав предложения участников заседания, Общественный совет рекомендует:

1. Обратить внимание руководителей авиакомпаний авиации общего назначения на соблюдение режима труда и отдыха летного состава, состояние его здоровья перед вылетом (в том числе на отсутствие алкогольного опьянения).
2. Рекомендовать старшим авиационным начальникам аэродромов, посадочных площадок, с которых осуществляются полеты воздушных судов авиации общего назначения, довести до летного и технического состава анализ аварийности в авиации общего назначения за последние 5 лет, обратив особое внимание на исправность авиационной техники, готовность летного состава к выполнению полетов, состояние его здоровья перед вылетами (в том числе на отсутствии алкогольного опьянения).

3. В целях повышения оперативности оказания помощи при чрезвычайных ситуациях и проведении аварийно-спасательных работ сформировать систему мер по участию представителей АОН в поисковых и аварийно-спасательных мероприятиях (на добровольной основе), предусмотрев организацию и проведение учебно-методических занятий по подготовке экипажей воздушных судов АОН к участию в поисковых и аварийно-спасательных мероприятиях.

4. Рекомендовать руководителям предприятий авиации общего назначения рассмотреть вопрос привлечения детей и молодежи к занятиям авиационными видами спорта, их военно-патриотическое воспитание, развитие интереса к авиационной отрасли.

Председатель
Общественного совета



А. И. Басов

Начальник Северо-Западного
МТУ ВТ Росавиации



О. Т. Гринченко