

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

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

(ЗС МТУ Росавиации)

ПРОТОКОЛ

**совета по безопасности полётов по результатам проверок готовности
организаций гражданской авиации, подведомственных
ЗС МТУ Росавиации, к осенне-зимнему периоду 2018-2019 годов**

Новосибирск

23 ноября 2018 г.

№ 1.35-13/ЗСМТУ-ОПР

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

И.о. начальника ЗС МТУ Росавиации

В.В. Сороговец

Присутствовали:

И.о. начальника управления

В.В. Сороговец

Заместитель начальника управления-

начальник отдела

В.И. Федоров

Начальник ОИБП

А.А. Балкин

Начальник ОЛЭ и СЭ

И.В. Белов

Начальник ООАКПС

А.И. Саплинов

Врио начальника ОАД и ВП

О.Е. Ефимов

Начальник ОТБ

О.В. Белобрусов

Начальник ОРТОП и АЭ

С.П. Ромащенко

Врио начальника ООИВП и АНО

С.В. Байкалов

Заместитель начальника ОПЛГ ГВС

И.И. Белоусов

Главный специалист-эксперт ОИБП
Специалист-эксперт ОИБП

Р.Ф. Зайнуллин
А.В. Кибалов

Руководящий состав операторов аэропортов, организаций гражданской авиации, подведомственных ЗС МТУ Росавиации.

23.11.2018 состоялся Совет по безопасности полётов по результатам проверок готовности организаций гражданской авиации к осенне-зимнему периоду 2018-2019 годов (далее - ОЗП 2018-2019 годов).

Открыл заседание Совета и.о. начальника управления В.В. Сороговец. поприветствовав участников Совета, В.В. Сороговец довел Повестку дня Совета и изменения в составе докладчиков. Подводя общие итоги подготовки авиапредприятий к ОЗП 2018-2019 годов, и.о. начальника управления отметил, что с наступлением сложного для работы авиационной отрасли осенне-зимнего периода требуется обратить особое внимание:

- на качественную подготовку аэродромов и посадочных площадок для полетов ВС в ОЗП 2018-2019 годов;
- на подготовку воздушных судов и экипажей для полетов в сложных метеоусловиях;
- на организацию взаимодействия служб, обеспечивающих полеты, при подготовке летного поля к полетам, исключив случаи несанкционированных выездов на ВПП.

Предложив обсудить назревшие проблемы работы авиапредприятий в осеннее - зимний период и рассмотреть возможность их решения совместными усилиями, имея в виду, решение первоочередной задачи - обеспечение безопасности полетов ВС В.В. Сороговец выразил надежду, что Совет пройдет в деловой, конструктивной обстановке.

Специалист-эксперт ОИБП ЗС МТУ Росавиации А.В. Кибалов подвел итоги проверок организаций и эксплуатантов к работе в ОЗП 2018-2019 годов, доложил о динамике ПВС в аэропортах подконтрольных ЗС МТУ Росавиации.

Результаты выборочного контроля готовности организаций гражданской авиации:

- общее количество проверок, проведенных специалистами ЗС МТУ Росавиации по контролю готовности организаций гражданской авиации – **71**;
- общее количество выявленных несоответствий – **39**.

Выводы.

По результатам выборочного контроля готовности организаций гражданской авиации комиссиями ЗС МТУ Росавиации установлено, что в целом, все запланированные мероприятия выполнены:

- подготовка проводилась в соответствии с планами основных мероприятий и нормативными документами, действующими в области гражданской авиации;
- проведено обследование состояния аэродромов и прилегающей территории;

- проведен комплекс профилактических мероприятий по подготовке наземного оборудования, спецтранспорта и средств механизации, аэродромной техники, зданий и сооружений;

- проверено состояние и работоспособность систем электроснабжения, светосигнального оборудования и средств связи;

- проведена работа, направленная на повышение качества технической эксплуатации и обслуживания средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи;

- на воздушных судах выполнена необходимая подготовка и техническое обслуживание, проведена сверка и контроль состояния по номерной документации;

- уточнены перечни неснижаемого запаса запчастей, агрегатов, материалов и изделий;

- выполнены плановые работы по обеспечению авиационной безопасности;

- подготовлена пожарная техника и проверено противопожарное состояние служб, проведен инструктаж персонала по требованиям техники безопасности;

- с личным составом проведены занятия по особенностям работы в ОЗП, повторно изучены необходимые руководящие документы, проверены знания с принятием зачетов.

Во второй части выступления докладчик привел динамику ПВС в аэропортах подконтрольных ЗС МТУ Росавиации по сравнению с динамикой ПВС в аэропортах равных по статусу и количеству самолето - вылетов соседних МТУ Росавиации.

ПВС в аэропорту Екатеринбург (Кольцово).

2017 - 0

2018 - 1

ПВС в аэропорту Красноярск (Емельяново).

2017 - 0

2018 - 0

ПВС в аэропорту Тюмень (Рощино).

2017 - 0

2018 - 1

ПВС в аэропорту Омск (Центральный).

2017 - 1

2018 - 1

ПВС в аэропорту Новосибирск (Толмачево).

2017 - 3.

Обстоятельства – разгрузка, загрузка багажа (2), повреждение ПОШ ВС при буксировке (1).

2018 - 4.

Обстоятельства – повреждение трапами (3), отъезд с не отсоединенным от ВС наземным источником питания (1).

Выводы.

Повреждения ВС стали возможными вследствие:

- невнимательного, небрежного обращения с наземным аэродромным оборудованием, спецтранспортом;

- неправильных действий или неудовлетворительной подготовки персонала, связанного с наземным обслуживанием ВС;

На вопрос и.о. начальника ЗС МТУ Росавиации, о подготовке спецтехники в подконтрольных аэропортах, ответил начальник ОИБП А.А. Балкин. За исключением аэропорта Толмачево (из 5 снегоуборочных машин в исправном состоянии - 3), вся спецтехника в аэропортах, подотчетных ЗС МТУ Росавиации, готова к работе в ОЗП 2018-2019 годов.

Следующий докладчик В.И. Федоров - заместитель начальника управления-начальник отдела ЗС МТУ Росавиации отметил замечания и недостатки, выявленные у эксплуатантов ВС, при проверке подготовки к работе в ОЗП 2018-2019 годов.

Направление проверки включало:

- теоретическую подготовку ИТП;
- техническую конференцию;
- проверку знаний ИТП;
- подготовку АТ;
- подготовку наземной базы;
- допуск ИТП к работе в ОЗП;
- контроль и анализ подготовки ИАС.

Обязательные мероприятия при проверке:

- каждое ВС осматривается комплексной комиссией, состоящей из представителей ИАС, летной службы, службы б/проводников, охраны труда и врача;

- председателем назначается руководитель ИАС или один из его заместителей;

- «Самолет (вертолет) к эксплуатации в ОЗП подготовлен», указаны вид ТО, номер к/н, дата и подпись лица, ответственного за ведение формуляра;

- проверяется состояние помещений ИАС, ангаров, стоянок, инженерных сетей;

- по результатам проверки составляется акт;
- подготовка и ремонт наземного оборудования;
- подготовка средств подогрева;

- проводится ТО стендового оборудования и средств контроля;

- оформляются акты проверки и комплектности: ЭРД, КПА и инструмента, СНОП, состояния зданий, помещений и гоночных площадок, личных дел, свидетельств ИТП, КПК.

ИАС считается подготовленной:

- план подготовки выполнен;
- 90% парка ВС подготовлены;
- ИТП прошел подготовку;
- НО отремонтировано;
- ТО стендового оборудования и средств контроля выполнено;
- помещения ИАС готовы.

В ходе проверок ИАС:

- ООО «Русавиапром» - недостатков не выявлено;
- ООО «Сибирь Техник» - недостатков не выявлено;
- ООО «НАРЗ» - недостатков не выявлено;
- ООО «Геликоптер» - недостатков не выявлено;
- АУ РА «Авиалесоохрана» - выявлено 4 недостатка.

1. В журнале технической учебы ИАС не оформлены проверки и оценки знаний персонала.

2. В помещении аккумуляторной не установлены взрывобезопасные плафоны.

3. Не оборудован пожарный щит и не наполнен ящик для песка у ангара ИАС.

4. Не доукомплектована судовая документация ВС Ми-8МТВ-1 RA-70902 выписками РПП.

- ООО «Алтайские авиалинии» - выявлено 3 недостатка.

1. Бытовое помещение ИТС требует ремонта.

2. Не представлены для проверки материалы проведения технической конференции ИТП ИАС ООО «Алтайские авиалинии» по особенностям эксплуатации ВС в ОЗП 2018-2019 годов.

3. На большинстве стремянок и тележек СНОП отсутствуют контрольные шпильки на контргайках осей.

- ООО «НСК-Авиа»

По заявлению собственника сертификат организации на ТО приостановлен.

После устранения недостатков, выявленных при проверке готовности, вышеуказанные предприятия и эксплуатанты готовы к работе в ОЗП 2018-2019 годов.

Директор по производству АО «Аэропорт Толмачево» П.А. Сизякин выступил на тему: «Управление рисками в системе управления безопасностью полетов в аэропорту Новосибирск (Толмачево) по профилактике ПВС». После анализа причин ПВС, произошедших в АО «Аэропорт Толмачево» за истекший период 2018 года, докладчик сообщил о мерах принимаемых руководством аэропорта для предотвращения подобных событий в будущем. В рамках СУБП АО «Аэропорт Толмачево» по каждому ПВС была проведена оценка рисков и разработан комплекс мероприятий по предотвращению (профилактике) такого рода событий. В ОЗП риски ПВС возрастают и связаны в первую очередь с неблагоприятными погодными условиями, поэтому в первую очередь обращается особое внимание на подготовку спецтехники и персонала. Спецтехника и персонал АО «Аэропорт Толмачево» прошли подготовку, согласно планов и допущены к работе в ОЗП 2018-2019 годов.

После окончания доклада директора по производству АО «Аэропорт Толмачево» и.о. начальника управления В.В. Сороговец заметил, что ремонт после ПВС является достаточно дорогостоящим (например - ремонт порога ВС обошелся в 120000 рублей) и вместе с убытками от простоя ВС составляет внушительную сумму.

Генеральный директор АО «Аэропорт Горно-Алтайск» С.Ф. Круглов доложил о готовности аэропорта Горно-Алтайск к ОЗП 2018-2019 годов.

Работы по подготовке к ОЗП 2018-2019 годов в службах аэропорта выполнены согласно утвержденным планам.

Особое внимание обращено на:

- реализацию мероприятий по предотвращению авиационных событий, связанных с несанкционированными выездами на ВПП;
- выполнение технологии взаимодействия аэродромной службы с органом ОВД и другими службами, обеспечивающими полеты, при подготовке аэродрома к полетам.

В аэропорту подготовлен необходимый запас авиационных ГСМ и спецжидкостей. Выполнена подготовка спецавтотранспорта, проведена подготовка аэродрома к эксплуатации в ОЗП. Проверено техническое состояние инженерных сооружений, светосигнального оборудования, систем электроснабжения, водопровода, канализации, теплоснабжения, вентиляции и кондиционирования, котельного оборудования, средств связи, природоохранных объектов. Проведено обследование состояния искусственных покрытий ВПП, РД, МС, перрона, элементов грунтовой части летного поля, водосточно-дренажной сети. Проверено и обновлена маркировка аэродрома. Приняты меры по устранению дефектов, влияющих на безопасность полетов. С сотрудниками наземных служб проведена техническая учеба по содержанию и эксплуатации аэродромных покрытий и обслуживанию ВС в ОЗП.

На основании выполненных мероприятий издан приказ генерального директора о готовности АО «Аэропорт Горно-Алтайск» к работе в ОЗП 2018-2019 годов.

В дополнении к основной теме выступления докладчик затронул вопрос о предполагаемой реорганизации подразделений ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» в республике Алтай, а также вопрос об использовании посадочных площадок для коммерческих перевозок.

Для развития региональной авиации и авиации местных воздушных линий (далее - МВЛ) нужна наземная инфраструктура в виде аэропортов и посадочных площадок. Они, в той или иной степени обустройства, имеются во всех субъектах РФ. Но в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 18 июля 2016 г. № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры» (далее - Постановление), их использование стало практически невозможным. Став объектом транспортной инфраструктуры, аэродромы и посадочные площадки подпадают под требования Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 08 февраля 2011 года № 40 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта», исполнение которых влечет достаточно большие финансовые затраты, что делает эксплуатацию этих объектов абсолютно нерентабельной.

Проблемы:

- проводимая (предстоящая) реорганизация подразделений ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» в республике Алтай, может привести к снижению качества метеообеспечения;

- не решен вопрос об использовании посадочных площадок для коммерческих перевозок.

Предложение п.4. Постановления:

- п.4. Вертодромы и (или) посадочные площадки, за исключением вертодромов и посадочных площадок, используемых менее 30 дней в течение календарного года, а также вертодромов и посадочных площадок, используемых только легкими и (или) сверхлегкими воздушными судами авиации общего назначения.

Изложить в следующей редакции:

- п.4. Вертодромы и (или) посадочные площадки, за исключением вертодромов и посадочных площадок, использующих ВС с количеством пассажирских кресел менее 20, а также вертодромов и посадочных площадок, используемых только легкими и (или) сверхлегкими воздушными судами авиации общего назначения.

Это позволит ввести в оборот весь имеющий потенциал наземной инфраструктуры, снизить себестоимость перевозок для авиакомпаний и как следствие тарифы для МВЛ.

Доклад на тему: «Особенности деятельности филиала «Аэронавигация Западной Сибири» в осенне-зимний период» представил Советник директора филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А.Р. Пивоваров.

Было отмечено, что планы подготовки Центров ОрВД филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» выполнены своевременно, в полном объеме и без замечаний. На основании Актов готовности, Центры ОрВД Приказом директора филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» допущены к работе в ОЗП 2018-2019 годов.

К особенностям работы в ОЗП подразделений ОрВД докладчик отнес сложные метеоусловия (дождь, снег, низкие температуры и т.д.), поэтому в рамках обучения в филиале «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» были проведены технические конференции о действиях персонала в неблагоприятных погодных условиях. Доведены и обсуждены действия ИТС при очистке антенн от снега, взаимодействие сменных инженеров с синоптиком.

Для доклада на тему: «Особенности эксплуатации ВС ПАО «Авиакомпания «Сибирь» семейства А320 и Е-170. Обеспечение безопасности полетов в ОЗП 2018-2019 годов» слово было предоставлено ЗГД по БП – начальнику ИБП ПАО «Авиакомпания «Сибирь» И.И. Бочарову. Первая часть доклада была посвящена ВС А320neo:

- первый самолёт А320neo получен в июле 2017;
- в настоящее время в эксплуатации находится 8 лайнеров;

- за период эксплуатации A320neo на первых четырех ВС было 9 незапланированных съёмов двигателей из-за обнаружения металлической стружки на магнитной пробе подшипника. (В случае запланированного и/или незапланированного съёма двигателя Pratt & Whitney предоставляется по гарантии запасной двигатель);

- на всём парке A320neo сертифицированной организацией по ТО были доработаны двигатели в соответствии с сервисным бюллетенем Pratt & Whitney.

Далее И.И. Бочаров перешел к особенностям эксплуатации ВС семейства A320. В период ОЗП существенными факторами опасности являются условия обледенения и состояние ИВПП, РД и МС. ВС Airbus имеют повышенные требования при полетах на ВПП покрытые осадками поэтому:

- запрещены полеты, если более 25% ВПП покрыто льдом;
- возникают значительные ограничения посадочной массы при нормативном коэффициенте сцепления 0.34 и ниже;

- существует риск выкатываний при рулении по перрону и на РД.

Экипажам ВС типа Airbus в ОЗП требуется получение детальной информации о характеристиках торможения на ВПП, РД и перроне, информации сводок METAR о состоянии ИВПП недостаточно. Поэтому необходимо:

- выполнение циркуляра 05/15 AIP о регулярном выпуске SNOWTAM для международных аэропортов;

- публиковать в сводках METAR, ATIS и SNOWTAM информацию об эффективности торможения, а не только нормативном коэффициенте сцепления. Пример - аэропорты Толмачево и Томск;

- в сводках ATIS публиковать площадь ВПП, покрытую осадками в виде числовых значений (по аналогии со сводками METAR и SNOWTAM).

Вторая часть доклада была посвящена особенностям эксплуатации ВС E170 в ОЗП. Особенностью подготовки ВС к вылету в условиях низких температур, в связи с высокой степенью автоматизации и большим количеством авионики, для исключения случаев отказов систем, является необходимость предварительного прогрева ВС как минимум за 4 часа до вылета. Для корректного выполнения данных процедур были разработаны рабочие карты для инженерно-технического персонала.

Недостатками ВС в ОЗП являются:

1. Замерзание механизма дверей багажных отделений вследствие попадания влаги. Для предотвращения замерзания выполняется периодическая смазка дверей БГО, дорабатывается механизм согласно сервисному бюллетеню производителя.

2. Течь противообледенительной жидкости через вентиляционный клапан дверей пассажирской кабины. Для устранения выполняется программа модификации вентиляционных клапанов. Новая конструкция обеспечивает плотное прилегание уплотнения клапана к конструкции двери.

3. Повреждение панелей обтекателя крыло-фюзеляж вследствие отказа обогрева переднего сливного патрубка. Для устранения выполняется программа модификации сливных патрубков, которая позволит повысить надежность электрических компонентов.

Подводя итоги выступления, докладчик отметил, что знание особенностей эксплуатации ВС ПАО «Авиакомпания «Сибирь» семейства A320 и E-170 позволяет обеспечить безопасность полетов в ОЗП 2018-2019 годов.

Опытом использования портативных электронных устройств EFB при расчете посадочных характеристик ВС в ОЗП 2018-2019 годов и особенностями эксплуатации В-737-8 (MAX)» поделился ЗГД по летной эксплуатации ООО «Глобус» А.В. Кулманакон.

В 2014 году, после оборудования ВС ООО «Глобус», ЭВС начали использовать EFB на основе Apple iPad (OPT и JeppFD-Pro).

Преимущества использования OPT:

- простое в использовании, обеспечивающее высокую точность расчёта ВПХ средство;
- повышение возможности использовать уменьшенные значения тяги двигателей на взлёте/уменьшение эксплуатационных расходов;
- простое внесение и учёт при расчёте ВПХ ограничений MEL/CDL;
- быстрый, простой, наглядный расчёт центровки ВС;
- учёт фактических условий взлёта;
- увеличение коммерческой загрузки за счёт точного определения максимально допустимого взлётногo веса;
- учёт фактических условий при посадке – значительное уменьшение рисков выкатывания ВС;
- увеличение коммерческой загрузки за счёт точного определения максимально допустимого посадочного веса;
- значительное снижение рисков нарушения ограничений по центровке ВС.

Опыт лётной эксплуатации в некоторых аэропортах показывает:

- уменьшается время руления ВС на 6 мин (в аэропорту Домодедово);
- значительное уменьшение времени задержек, связанных с ОВД на 30% (в аэропорту Домодедово);
- возможность выбора оптимальной схемы выхода (SID) в аэропорту, что позволяет увеличить максимально допустимый взлётный вес, увеличение коммерческой загрузки (в аэропорту Шамбери, Франция);
- при использовании OPT регулярность выполнения полётов достигла значения более 95% (в аэропорту Шамбери, Франция);
- принятие решения на начало полёта, с применением правил ICAO и EASA для расчёта максимально допустимого посадочного веса на скользких ВПП, с учётом ожидаемого состояния ВПП к моменту прилёта, уменьшает вероятность ухода на запасной аэродром, обеспечивает оптимальную коммерческую загрузку;
- оценка фактической посадочной дистанции (оценка по фактическим условиям) перед выполнением посадки во всех случаях (Стандартные Операционные Процедуры пилотов) значительно уменьшает риски продольного выкатывания;
- при принятии решения на начало полёта позволяет выбрать наименьшее значение посадочного веса. Результат – максимально допустимый посадочный вес в ожидаемых условиях;
- графическое представление информации улучшает ситуационную осведомленность пилотов.

Опыт администрирования при использовании:

- простое управление базой данных;
- единый подход для всех ВС;

- учёт специфических ограничений конкретных ВС (весовые ограничения и т.п.) для повышения эффективности полетов;
- учёт специфических правил выполнения полётов в определённых аэропортах (Engine-out SID);
- независимое средство расчёта ВПХ (защищённость);
- использование средств производителя (Boeing) для управления базами данных.

В планах по совершенствованию:

- совместно с производителем – добавление новых функций по расчёту ВПХ;
- улучшение алгоритма расчёта ВПХ при выполнении посадки в нештатных ситуациях (в случае отказа оборудования).

В итоге ОРТ обеспечивает безопасность полётов при расчетах ВПХ и увеличивает эффективность лётной эксплуатации ВС.

Во второй части доклада А.В. Кулманаков сообщил участникам Совета основные технические характеристики и особенности эксплуатации B-737-8 (MAX). Это современное поколение магистральных авиалайнеров узкофюзеляжной модификации. Преимуществами и обещанной эффективностью семейство 737 MAX существенно превосходит Boeing 737 NG, на основе которого выполнена модернизация. Прогрессивная аэродинамика и улучшение оснащённости бортовых систем последней генерации - отличительные особенности первой модели этого класса - Boeing 737 MAX 8. Аэродинамические показатели B-737-8 (MAX) невероятно важно для экономии керосина. Кроме законцовок крыльев, этому помогают: видоизмененная хвостовая часть и спойлеры, а также обновленное оснащение силовыми установками. Боинг имеет пару новейших моторов производства CFM International. Вклад мощной силовой установки в снижение топливных расходов значительный. Двигатели этой фирмы быстрее раскручивают роторы, затрачивая меньшее количество времени, что так же снижает расход топлива.

Более эффективные конструкционные решения, меньшая тяга двигателей, а также сокращение потребности в техническом обслуживании B-737-8 (MAX) обеспечат ООО «Глобус» существенную экономию эксплуатационных расходов.

ЗД по ОЛР ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» В.В. Стариченко выступил с докладом об особенностях полетов вертолетов в ОЗП. Было отмечено, что ОЗП характеризуется рядом особенностей, которые могут оказать влияние на БП. Одной из таких особенностей является быстрое изменение метеорологической обстановки, что приводит:

- к резким изменениям направления и скорости ветра;
- к ухудшению видимости, из-за образования туманов, выпадения осадков в виде дождя, снега, снежно-ледяных образований, поземок и метелей;
- к возникновению гололедных явлений, понижению и неравномерности коэффициентов сцепления на ВПП аэродромов, вертодромов, посадочных площадок;
- к обледенению ВС;
- к выполнению полетов в условиях пониженных температур.

Недооценка пилотами опасности наземного обледенения ВС, в сочетании с обычным психологическим стремлением обеспечить регулярный вылет, во что бы это ни стало, является опасным фактором и угрозой для БП.

Рекомендации.

При подготовке экипажей вертолетов к полетам в ОЗП обратить особое внимание:

- на особенности при заходе на посадку по неточным системам, на выполнение ухода на второй круг при отсутствии визуального контакта с наземными ориентирами;

- на принятие правильного решения на вылет по ПВП с учетом действий при встрече с погодными условиями, не позволяющими продолжать полет по ПВП;

- на особенности подбора посадочной площадки с воздуха, состояние которой не известно;

- на выполнение взлета и посадки на площадки в условиях возможного образования снежного вихря;

- на выполнение работ, требующих использования режима висения;

- на ведение визуальной осмотрительности и радиоосмотрительности на всех этапах полета;

- на всесторонний анализ метеоусловий по маршруту полета, пунктам посадки и запасным аэродромам (посадочным площадкам);

- на выполнение руления, взлетов и посадок при пониженных значениях коэффициента сцепления после выпадения осадков и отрицательных температурах;

- на необходимость противообледенительной обработки перед вылетом при наземном обледенении ВС.

- на выполнение требований РЛЭ по эксплуатации ПОС ВС;

- на недопустимость нарушения эксплуатационных минимумов аэродромов при заходе на посадку по различным системам.

В конце выступления докладчик обозначил проблемы, с которыми сталкивается ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» в повседневной производственной деятельности:

1. Отсутствие тренажера Ми-8 АМТ в ФГАУ ДПО «ЦП САП» г. Обь, что затрудняет подготовку ЭВС.

2. Сложности с планированием полетов из-за закрытия зон воздушного пространства (до 3-х суток), в том числе из-за БПЛА.

Командир звена ООО «АлтайАвиа» В.А. Епифанцев выступил с докладом «Особенности эксплуатации ВС в осенне-зимний период в горной местности». Главная особенность – рельеф местности. В районе полетов вертолетов ООО «АлтайАвиа» 70% занимают горы. В условиях горной местности из-за резких перепадов погодных условий всегда остро стоит вопрос метеообеспечения. К сожалению, низкое качество получаемых метеоусловий (на 70% не совпадают с фактическими) осложняет планирование, подготовку и выполнение полетов. Из особенностей докладчик отметил перепады в освещенности (свет/тьма), что создает определенные трудности при управлении ВС и требует постоянной концентрации пилотов. Особое внимание в докладе было обращено на

особенности подбора с воздуха посадочных площадок в условиях горной местности и выполнение посадок на площадки с уклоном. Следует обратить особое внимание, что в ОЗП при выполнении посадок на подобранные площадки основную опасность представляет снежный покров (сложно определить глубину), который создает условия для образования снежного вихря. Снежный покров также грозит проваливанием ВС после посадки.

Заканчивая выступление, В.А. Епифанцев рекомендовал во избежание проваливания использовать лапы-накладки («медвежьи лапы») для вертолетов, а также избегать посадок ВС в местах вероятного схода снежных лавин.

С заключительным докладом на тему: «Анализ проведения поисково-спасательных операций (работ) в 2018 году» вместо начальника регионального координационного центра поиска и спасания ФКУ «Сибирский АПСЦ» В.Б. Дрегер выступил заместитель начальника РКЦПС К. В. Потенко.

Итоги выполненных ПСР за 2018 год

Период гг.	Кол-во Выпол- ненных ПСР	Выполнено полетов на ПСР	Спасено			Погибло		
			всего	из них: чл. экипажа	из них: пассажи- ров	всего	из них: чл. экипажа	из них: пассажи- ров
2018 на 20.10.2018	21 ПСР	69 пол.	42 чел	19 чел.	23 чел.	33 чел.	16 чел.	17 чел.

Подводя предварительные итоги за прошедший период 2018 года, докладчик сообщил, что на 15.11.2018 года выполнено 99 ПСО (Р), (27 катастроф), из них:

- по невыходу на связь - 26 ПСО (Р) (7 катастроф, 5 аварий, 14 связь установлена);
- по срабатыванию АРМ - 9 ПСО (Р) (3 катастрофы, 4 аварии, 2 ложных);
- по сообщениям очевидца - 20 ПСО (Р) (10 катастроф, 6 аварий, 4 НЛО);
- по неприбытию в ПН - 1 ПСО (Р) - (1 авария);
- по несанкционированному вылету - 1 ПСО (Р) - (1 катастрофа);
- по не активизированному плану - 2 ПСО (Р) (1 катастрофа, 1 связь установлена).

Далее были проанализированы случаи срабатывания АРМ и отмечено, что в последнее время участились случаи поступления данных о срабатывании АРМ по системе «КОСПАС САРСАТ» с выдачей координат в двух геоточках с вероятностью достоверности по 50%. Примером служат ПСО(Р) 2018 года (погрешность от места аварии в ПСО(Р) № 1 - ближняя точка 111 км, в ПСО(Р) № 2 - 64 км. и 55 км.) и срабатывание АРМ 12.04.2018 в 01.55 на ВС Ми-8 АМТ RA-28980 УВД по Алтайскому краю (координаты АРМ на широте 12 гр. и 25 гр. в районе экватора. Фактически борт находился в Бийске на земле (по данным КВС Дударенко О.В., начальника авиации МВД Алтайского края, случайное нажатие). Всего за прошедший период 2018 года АРМ сработал 65 раз, из них с

вероятностью 50% - 42 раза (64%). Ложных срабатываний АРМ на территории Сибирской зоны АКПС в 2018 году - 63.

В заключении докладчик привел основные недостатки и предложения по совершенствованию ПСО (Р).

Основные недостатки:

- экипажами воздушных судов, выполняющих полеты в пространстве класса «G» в горной местности (на большом удалении от пунктов управления), из-за отсутствия связи с органами ОВД, активизация, отмена, изменение и закрытие плана производится в полете (после взлета и набора высоты или до посадки), что приводит к стадии неопределенности о благополучном начале и завершении полета.

Предложения по совершенствованию ПСР:

- исходя из анализа несрабатывания аварийных радиомаяков в аварийных ситуациях, рекомендовать установку трекеров на все воздушные суда АОН.

Вне регламента слово было предоставлено генеральному директору ООО «Аэрокузбасс» В.Д. Белозерову. Выступающий затронул вопрос о штурманских комнатах в аэропортах и предложил их упразднить. В качестве оппонента выступил врио начальника ООИВП и АНО ЗС МТУ Росавиации С.В. Байкалов. Были приведены аргументы о необходимости сохранения штурманских комнат в аэропортах.

В обсуждении наиболее актуальных вопросов и проблем активное участие приняли заместитель начальника управления - начальник отдела В.И. Федоров, советник директора филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А.Р. Пивоваров, Генеральный директор ООО «Аэрокузбасс» В.Д. Белозеров и другие участники Совета.

После окончания обсуждения и обмена мнениями и.о. начальника управления ЗС МТУ Росавиации В.В. Сороговец подвел итоги и закрыл заседание Совета, поблагодарив участников за активное и конструктивное участие в работе Совета.

Решения Совета по безопасности полетов по результатам готовности организаций гражданской авиации, подведомственных ЗС МТУ Росавиации, к работе в ОЗП 2018-2019 годов.

1. Руководителям предприятий, эксплуатантов ВС в части касающейся:

1.1. Разработать и обеспечить выполнение профилактических мероприятий по предотвращению ПВС в аэропортах, подконтрольных ЗС МТУ Росавиации в ОЗП 2018-2019 годов (до 27.12.2018).

1.2. Разработать и обеспечить выполнение мероприятий по проверке готовности обогревателей ВС (МП-80М) к эксплуатации в ОЗП 2018-2019 годов (до 27.12.2018).

1.3. Усилить контроль за техническим состоянием и содержанием трапов.

1.4. Подготовить ходатайство в ФАВТ, совместно с ЗС МТУ Росавиации, о рассмотрении вопроса по приобретению и установке вертолетных тренажеров Ми-8 АМТ, Ми-8 МТВ в ФГАУ ДПО «ЦП САП» г. Обь (до 15.01.2019).

2. Директору филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

2.1. Рассмотреть вопрос об установке ретранслятора в республике Алтай.

3. Заместителю начальника управления-начальнику отдела ЗС МТУ Росавиации В.И. Федорову:

3.1. Организовать участие в работе Совета по безопасности полётов ЗС МТУ Росавиации представителей ООО «Сибирь-Техник».

4. Заместителю начальника ОПЛГ ГВС И.И. Белоусову:

4.1. Организовать проверку готовности обогревателей ВС (МП-80М) предприятий ГА, эксплуатантов ВС, подконтрольных ЗС МТУ Росавиации, к работе в ОЗП 2018-2019 годов (до 27.12.2018).

5. Начальнику отдела аэропортовой деятельности и воздушных перевозок В.В. Фролову:

5.1. Организовать проверку технического состояния и содержания трапов в аэропортах, подконтрольных ЗС МТУ Росавиации (до 27.12.2018).

5.2. Организовать проверку подготовки специалистов, эксплуатирующих спецавтотранспорт в аэропортах, подотчетных ЗС МТУ Росавиации (где обучаются, проходят переподготовку и т.п.) (до 20.01.2019).

5.3. Организовать проверку наземных служб в АО «Аэропорт Толмачево».

5.4. Подготовить предложение о внесении поправки в Постановление Правительства РФ от 18 июля 2016 г. № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры» (до 01.03.2019).

6. Врио начальника ООИВП и АНО С.В. Байкалову:

6.1. Подготовить запрос в ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» о проводимой (предстоящей) реорганизации подразделений в республике Алтай (до 21.02.2019).

6.2. Подготовить обоснование необходимости штурманских комнат в аэропортах и направить руководителям аэропортов, подконтрольных ЗС МТУ Росавиации (до 21.02.2019).

7. Начальнику ОЛЭ и СЭ И.В. Белову:

7.1. Оказать содействие в подготовке ходатайства о рассмотрении вопроса по приобретению и установке вертолетных тренажеров Ми-8 АМТ, Ми-8 МТВ в ФГАУ ДПО «ЦП САП» г. Обь (до 15.01.2019).

8. Начальнику отдела инспекции безопасности полетов А.А. Балкину:

8.1. Организовать контроль выполнения профилактических мероприятий по предотвращению ПВС в аэропортах, подконтрольных ЗС МТУ Росавиации в ОЗП 2018-2019 годов (до 01.03.2019).

8.2. Подготовить протокол Совета в установленные сроки.

9. Начальнику отдела радиотехнического обеспечения полетов и
авиационной электросвязи ЗС МГУ Росавиации С.П. Романченко
9.1. Протокол Совета разместить на сайте ЗС МГУ Росавиации.

И.о. начальника управления



В.В. Сорочевец