

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

(ЗС МТУ Росавиации)

**ПРОТОКОЛ**

кустового совещания по вопросам состояния безопасности полетов и эксплуатации воздушных судов (далее - ВС) авиации общего назначения (далее - АОН), выполняющих полеты на территории деятельности ЗС МТУ Росавиации.

Горно-Алтайск - Барнаул - Новосибирск - Омск

18.01.2018

№ 1.35-2

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ**

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

Согласно телеграмме Федерального агентства воздушного транспорта от 08.02.2017 № 080930 УУУКЗБДД с целью развития АОН в регионах было проведено кустовое совещание по вопросам состояния безопасности полетов и эксплуатации ВС АОН выполняющих полеты на территории деятельности ЗС МТУ Росавиации.

Присутствовали:

<b>Представители органов государственных власти</b>	
Первый заместитель Председателя Правительства Республики Алтай	Пальталлер Роберт Робертович
Министр природных ресурсов, экологии и имущественных отношений Республики Алтай	Алисов Александр Александрович
Министр регионального развития Республики Алтай	Кондратьев Николай Прокопьевич
Заместитель начальника пограничного Управления ФСБ России по Республике Алтай	Сергеев Вадим Викторович
Руководитель отдела криминалистики следственного управления Следственного комитета Российской Федерации по Республике Алтай	Соломатин Вадим Борисович

Начальник ЦУКС ГУ МЧС России по Республике Алтай	Левашов Михаил Иванович
<b>от Межгосударственного авиационного комитета</b>	
Председатель комиссии МАК по расследованию АП	Клименко Сергей Владимирович
<b>от ЗС МТУ Росавиации</b>	
И.о. начальника управления	Сороговец Вячеслав Викторович
Заместитель начальника управления	Федоров В.И.
Начальник ОИБП	Балкин Александр Алексеевич
Начальник ОРТОП и АЭ	Ромащенко Сергей Павлович
Заместитель начальника ОПЛГ ГВС	Белоусов Иван Иванович
Главный специалист-эксперт ООИВП и АНО	Байкалов Сергей Владимирович
Главный специалист-эксперт ОИБП	Кибалов Александр Валентинович
Государственный инспектор ОИБП	Таранов Геннадий Михайлович
Государственный инспектор ОИБП	Белоусов Валерий Валентинович
Государственный инспектор ОИБП	Вальчук Александр Георгиевич
Государственный инспектор ОИБП	Колесников Александр Витальевич

- представитель РКЦПС ФКУ «Сибирский АПСЦ», Западно-Сибирского управления военных сообщений, филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», представители филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация ОрВД», авиапредприятий, эксплуатантов АОН, других организаций гражданской авиации и общественных организаций, владельцы и пилоты легких и сверхлегких ВС.  
Всего присутствовало 79 человек.

Во вступительном слове и.о. начальника управления В.В. Сороговец поприветствовал собравшихся в Горно-Алтайске, Новосибирске, Барнауле и Омске, ознакомил участников с повесткой дня, изменениями в регламенте, целями и задачами совещания.

Отметил:

- значимость развития АОН для Западно-Сибирского региона;
- значительный рост полетов АОН в 2017 году по сравнению с 2016;



- довел меры принимаемые Министерством транспорта, руководством Росавиации направленные на реализацию указов и постановлений Президента РФ, Правительства РФ в сфере развития АОН.

В ходе совещания и.о. начальника управления В.В. Сороговец на примере результатов расследования авиационного происшествия с ВС А-33-011 RA-0818G, произошедшего 11.06.2016 в Усть-Коксинском районе Республики Алтай, предложил обсудить вопросы обеспечения безопасности полетов, как одного из важнейших условий развития АОН. Выявить проблемы, влияющие на развитие АОН, разработать мероприятия и выработать решения по указанным вопросам.

После открытия совещания был заслушан доклад начальника РКЦПС ФКУ «Сибирский АПСЦ» Дрегера В.Б.

Докладчик подвел итоги работы за 2017 год, подробно рассказал о достигнутых показателях и проблемных вопросах касающихся поиска и спасания.

В 2017 году выполнено 8 ПСО (Р), спасено 11 человек (8 членов экипажа и 3 пассажира), погибло 8 человек (3 члена экипажа и 5 пассажиров).

Далее был приведен анализ ПСО (Р) в отношении самолета А-33-011 RA-0818G, потерпевшего **катастрофу** в Усть-Коксинском районе Республики Алтай.

12 июня 2016 года в РКЦПС поступила информация от ОД ГУ МЧС России по Республике Алтай о том, что 11.06.2016 самолет А-33 «Аэропракт», КВС С.А. Тюжин, взлетел с п.п. Усть-Кокса на поиск табуна лошадей, на посадочную площадку не вернулся и местонахождение его неизвестно. Полет выполнялся без уведомления органов ОВД. Аварийно-спасательный радиомаяк «Artex ME 406» автоматически не сработал. Разрушенный самолет А-33-011 RA-0818G был обнаружен на склоне горы в районе н.п. Тюгурюк. Командир ВС и пассажир погибли.

К недостаткам, выявленным в ходе ПСО (Р) докладчик отнес:

- выполнение несанкционированного полета без уведомления органов ОВД;
- несрабатывание АРМ.

В заключении докладчик привел статистические данные по несрабатыванию АРМ отметив, что за период с 2009 года из 59 ПСО (Р) при разрушении ВС, только в 9-ти (15%) случаях АРМ сработал автоматически. Ложных срабатываний АРМ на территории Сибирской зоны АКПС с 2009 года зарегистрировано 439 (в 2017 - 57).

Можно сделать вывод, что АРМ срабатывает только при случайных включениях или тогда, когда в этом нет необходимости.

Особое внимание владельцев, пилотов АОН, легких и сверхлегких ВС докладчик призвал обратить на невыход на связь в установленное время.

За период 2009-2017 годы выполнено 78 ПСО (Р), из них 25 по невыходу на связь в установленное время. Из 25 ПСО (Р) по невыходу на связь в установленное время:

- 11 - реальные аварийные ситуации;
- 14 - невыход на связь в установленное время с возвратом ПС ВС после установления связи.

Бессмысленно выполнено на ПСР 23 полета, с налетом 28 час 00 мин, израсходовано топлива 20860 кг.



Виновниками этих ненужных ПСО (Р) являются в основном командиры экипажей, выполняющие полеты в пространстве класса G, не соблюдающие правила ведения радиообмена, не знающие или нежелающие выполнять ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса РФ от 25.11.2011 № 293.

Причины - ссылки КВС на отсутствие мобильной связи, а также невнимательность диспетчеров ЦПИ при ведении переговоров.

В конце доклада были приведены рекомендации РКЦПС ФКУ «Сибирский АПСЦ» АОН.

#### **Рекомендации:**

1. Решить вопрос обеспечения ВС АОН надежными системами оповещения об аварийной ситуации.

2. Исходя из анализа несрабатывания АРМ в аварийных ситуациях, найти альтернативу АРМ.

Рекомендовать установку трекеров на все воздушные суда АОН.

3. Ввести штрафные санкции за нарушение и не соблюдение правил ведения радиообмена, за незнание или нежелание выполнять ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса РФ от 25.11.2011 № 293 п. 8.5. «В тех случаях, когда план полета воздушного судна (уведомление об использовании воздушного пространства) был активизирован, экипаж воздушного судна обязан не позднее 30 минут после планируемого времени прибытия отменить, указать новое время прибытия или закрыть план полета. Активизация, отмена, изменение и закрытие плана полета воздушного судна производится любым доступным способом...».

4. Рекомендовать экипажам АОН иметь на борту спутниковый телефон.

Следующий выступающий - государственный инспектор ОИБП Г.М. Таранов представил доклад на тему: «Авиационные события с ВС АОН, расследованные инспекторской группой аэропорта Барнаул в 2017 году» и начал с общих замечаний и недостатков, наиболее характерных для АОН:

1. В формулярах самолета и двигателя зачастую отсутствуют записи о выполненных работах по техническому обслуживанию ВС (периодические формы) (п.2.28, п.п.д) п.2.31 ФАП-128 от 31.07.2009).

2. Отсутствие информация о выполненных работах по оперативному техническому обслуживанию ВС (п.2.28, п.п.д) п.2.31 ФАП-128 от 31.07.2009).

3. В РТЭ и РЛЭ ЕЭВС нередко указана информация не соответствующая типу эксплуатируемого воздушного судна.

4. В РТЭ ЕЭВС раздел технического обслуживания не соответствует типу эксплуатируемого ВС, имели случаи отсутствия данного раздела вообще.

5. КВС не ведут учет опыта летной эксплуатации (п.1.10 ФАП-147 от 12.09.2008).

6. В нарушение требований п.2.25 ФАП-128 от 31.07.2009 собственники ВС не обеспечивают выполнение работ по поддержанию летной годности



принадлежащих им воздушных судов лицом обладающим свидетельством специалиста по ТО ВС с соответствующими квалификационными отметками.

7. Формы формуляров на самолет и двигатель не соответствуют требованиям ГОСТ 27692-88.

8. Частные пилоты (собственники ВС) не обучены правилам ведения и заполнения формуляров на самолет и двигатель (отсутствуют номера установленных приборов, комплектующих изделий, некоторые разделы не заполнены).

9. В ходе работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям эксплуатационная документация проверяется поверхностно. Выявленные при проверках замечания устраняются не своевременно или вообще не устраняются.

Так, в соответствии с рекомендациями по результатам расследования авиационного события с ЕЭВС «С-172М» RA-2439G необходимо было выполнить работы по техническому обслуживанию (периодическая форма) на данном ВС, лицом обладающим свидетельством специалиста по техническому обслуживанию ВС с соответствующими квалификационными отметками и внесением записей о проведенных работах в формуляры самолета и двигателя. Несмотря на то, что техническое обслуживание фактически не проводилось и записи в формулярах выполнены не сертифицированным специалистом - 26.07.2017 был выдан СЛГ на ВС «С-172М» RA-2439G сроком на один год (на сегодняшний день замечания устранены).

10. Собственниками ВС (частными пилотами) не выполняются требования по эксплуатационным ограничениям, приведенными в Карте данных, являющихся неотъемлемой частью СЛГ.

В частности - ЕЭВС «С-182 «Фортуна» RA-2477G, ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G. В соответствии с данными приведенными в Карте - полеты в особых условиях запрещены. К полетам в особых условиях (согласно п.3.116 ФАП-128 от 31.07.2009) в том числе относятся и полеты в горной местности.

Закономерно возникает ряд вопросов:

- на каком основании полеты выполнялись на данных ВС на горный аэродром;

- когда собственник ВС получает СЛГ, он интересуется тем, что там написано?

11. Имеются случаи не выполнения требований п.3.5.4 ФАП-128 от 31.07.2009 (КВС, при взлете с неконтролируемого аэродрома (посадочной площадки) обязан передать на частоте органа ОВД, в районе которого он находится, место и магнитный курс взлета ВС).

Подробно остановившись на анализе результатов расследования авиационного события с ЕЭВС «Кардинал-27» RA-2249G, произошедшем 30.12.2016 в районе аэропорта Горно-Алтайск докладчик почеркнул, что причиной авиационного инцидента явилась личная недисциплинированность и самоуверенность КВС «Кардинал - 27» RA-2249G, следствием чего им были допущены неграмотные действия:

- при принятии решения на вылет;



- при продолжении полета по маршруту после получении фактической метеоинформации не соответствующей выполнению полета по ПВП;
- при встрече с опасными метеоусловиями на конечном этапе маршрута (низкая облачность, наличие обледенения).

В качестве положительного примера, общим для авиационных событий с ЕЭВС «С-172М» RA-2439G, «С-182 Фортуна» RA-2477G, «Як-52Н» RA-2087G является то что, не смотря на фактическую исправность ВС, командирами было принято правильное решение на выполнение посадки в кратчайшее время для выяснения причин нештатной работы авиатехники.

Есть сомнения в благополучном завершении полета - выполни посадку и на земле разберись с проблемами, возникшими в полете, а затем продолжай выполнение полетного задания.

В качестве заключения докладчик перечислил первоочередные задачи, по его мнению, для повышения уровня безопасности полетов АОН в регионе:

- остается открытым вопрос по базированию 12 ВС на п.п. Панфилово - это самый больной вопрос на сегодняшний день;
- организация подготовки специалистов по ТО ВС АОН с соответствующими квалификационными отметками;
- организация подготовки частных пилотов в соответствии с требованиями нормативных документов, подчеркиваю – в соответствии со строгим выполнением требований нормативных документов;
- решение вопроса о порядке назначения инструкторов - экзаменаторов для проверки техники пилотирования частных пилотов (в настоящее время на территории Алтайского края и Республики Алтай таковые отсутствуют).

Докладчик закончил свое выступление пояснением, почему в ходе проведения расследования авиационных событий члены комиссии «отвлекают» разными вопросами пилотов и собственников ВС и тратят их личное время.

Целями расследования авиационного события является установление причин авиационного события и принятие мер по их предотвращению в будущем.

В процессе расследования устанавливаются причины и выявляются неблагоприятные факторы или их сочетание на любом этапе полета способствующие развитию ситуации в аварийную или катастрофическую.

Установление чье-либо вины или ответственности не является целью расследования авиационного события и проводится отдельно от расследования авиационного события.

В ходе совещания слово предоставлено Заместителю начальника пограничного Управления ФСБ России по Республике Алтай В.В. Сергеев.

Он напомнил о введении в действие Приказа ФСБ России от 7.08 2017 № 454 «Об утверждении Правил пограничного режима» и обратил внимание участников совещания на ст.11\*.

*\*Статья 11. Хозяйственная, промысловая и иная деятельность, связанная с использованием землями, лесами, недрами, водными ресурсами, в том числе взлет, посадка и стоянка сверхлегких воздушных судов, беспилотных воздушных судов, безмоторных летательных аппаратов, не имеющих механического привода,*



*проведение массовых общественно-политических, культурных и других мероприятий, охота, содержание и выпас скота осуществляются:*

*а) в пограничной зоне, установленной шириной менее пяти километров, в пятикилометровой полосе местности, на островах на пограничных реках, озерах и иных водных объектах или до рубежа инженерно-технических сооружений в случаях, если он расположен за пределами пятикилометровой полосы местности (за исключением работ оборонного значения и работ, связанных с ликвидацией чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера или особо опасными инфекционными болезнями), - на основании разрешения пограничного органа или подразделения пограничного органа;*

*б) в остальной части пограничной зоны, установленной шириной от пяти и более километров, - с уведомлением пограничного органа или подразделения пограничного органа.*

Проведенный анализ поступающих уведомлений в адрес Пограничного управления, свидетельствует о нарушениях требований нормативно-правовых актов регламентирующих порядок совершения воздушными судами гражданской авиации полётов в приграничной полосе воздушного пространства Российской Федерации (полоса шириной 25 км прилегающей к государственной границе Российской Федерации).

Основными из нарушений оказывающих влияние на состояние безопасности Российской Федерации в её воздушном пространстве, в пределах участка Пограничного управления являются:

- уведомления в адрес Пограничного управления о совершении полетов воздушными судами гражданской авиации в приграничной полосе воздушного пространства Российской Федерации, поступают в день планируемых полётов;
- отдельные уведомления, направляемые в адрес Пограничного управления, подписываются не уполномоченными на то должностными лицами, или вообще не имеют данного реквизита.

Отсутствие своевременной и достоверной информации о целях и маршрутах полёта воздушных судов в приграничном воздушном пространстве создаёт предпосылки к нарушению оперативности реагирования на ситуации, связанные с происшестввиями при эксплуатации воздушных судов в пределах участка Пограничного управления и возможным нарушениям административно-правовых режимов установленных на государственной границе и приграничной территории.

В целях обеспечения надежной защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в воздушном пространстве, устранению причин и условий, формирующих риски возникновения угроз безопасности Российской Федерации в её пограничном пространстве, предлагается:

1. При организации и планировании полётов ВС АОН в приграничной полосе воздушного пространства в обязательном порядке обеспечить:



- выполнение требований статей 43, 44, 45, 46, 47 Постановления Правительства Российской Федерации от 11.03. 2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства РФ»;

- выполнение требований ст. 7 закона Российской Федерации «О Государственной границе Российской Федерации» от 01.04 1993 № 4730-1;

- своевременную передачу информации по линии диспетчерско-дежурной службы о планируемых полётах в пределах пограничной зоны не позднее, чем за 3 суток до даты вылета;

2. При планировании полётов в 25 километровой полосе, диспетчерским службам в обязательном порядке запрашивать от инициаторов полётов реквизиты разрешений органов безопасности.

Далее слово предоставили основному докладчику С.В. Клименко - председателю комиссии МАК по расследованию авиационного происшествия с ЕЭВС Аэропракт А-33-011 RA-0818G, происшедшего 11.06.2016 в Республике Алтай, который подробно довел участникам совещания обстоятельства, недостатки выявленные при расследовании и причины случившейся катастрофы.

Наиболее вероятно, катастрофа ЕЭВС А-33-011 RA-0818G произошла из-за выхода ВС на режим сваливания с последующим переходом в штопор.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- развитие утомления и снижение объема внимания после выполнения длительного перелета и дальнейшего выполнения полетов (рабочее время от момента первого взлета до АП составило более 13 часов);

- отвлечение внимания КВС от контроля за скоростью полета при выполнении маневров в районе поиска;

- неподготовленность к использованию установленной на самолете системы спасения парашютной быстродействующей БПС КС-700-О (предохранительная булавка находилась на затворе метательного механизма), позволяющей спасти экипаж вместе с самолетом при возникновении в полете аварийной ситуации и невозможности произвести аварийную посадку.

После обстоятельного и подробного доклада по результатам расследования были доведены рекомендации по повышению безопасности полетов.

1. Авиационным властям РФ:

1.1. Обстоятельства и причины АП изучить с владельцами ВС АОН.

1.2. В целях повышения технической и психологической готовности экипажей к своевременному применению БПС рассмотреть вопрос о внесении РЛЭ ВС оборудованных БПС, четкой инструкции по их применению и включению в курс подготовки пилотов СВС (ЛВС) занятий по изучению БПС и их применению.

1.3. Рассмотреть целесообразность внесения дополнений в правила сертификации ЕЭВС, в части обязательного наличия на самолетах естественных (тряски) или искусственных (сигнализации) признаков, предупреждающих о приближении к режиму сваливания.

1.4. Рассмотреть целесообразность внесения дополнений по режиму рабочего времени и времени отдыха летного состава АОН при выполнении полетов в личных целях в «Положение об особенностях режима рабочего времени и времени



отдыха членов экипажей ВС ГА РФ», утвержденного приказом Минтранса России от 21.11.2005 № 139.

Первый заместитель Председателя Правительства Республики Алтай Р.Р. Пальталлер от своего имени и от имени Главы Республики Алтай А.В. Бердникова поприветствовал участников кустового совещания, отметив, что АОН в Республике Алтай развивается с "геометрической прогрессией" и заверил присутствующих в поддержке развития АОН со стороны Правительства Республики Алтай. Правительство Республики Алтай и впредь будет активно развивать аэропортовую сеть и участвовать в дальнейших реконструкциях аэропорта Горно-Алтайск, посадочных площадок Кош-Агач и Усть-Кокса. В заключении пожелал всем авиаторам успехов и повышения уровня безопасности полетов.

Докладчик - ведущий синоптик группы контроля и методического сопровождения авиаметобеспечения (ГКМ АМО СМК) Ю.А. Шелкунова, остановилась на Метеорологическом обеспечении АОН в зоне ответственности Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета».

Деятельность воздушного транспорта отличается наибольшей погодозависимостью из всех отраслей экономики. В связи с этим метеорологическое обеспечение гражданской авиации является приоритетным направлением деятельности Росгидромета, а также всемирной метеорологической организации (ВМО). Предоставление метеорологической информации экипажам ВС (Полетная документация согласно ФАП 60) включает в себя:

1. Фактическую погоду METAR/SPECI по маршруту полета;
2. Прогнозы TAF/ TAF AMD по маршруту полета;
3. Карты особых явлений погоды (SWH, SWM);
4. Карты ветра/температуры (WIND/TEMP);
5. SIGMET/AIRMET/AIREP/GAMET.

Дополнительную информацию, для демонстрации:

- Местные сводки погоды по аэродрому вылета;
- Предупреждения по аэродрому вылета;
- Данные ИСЗ;
- Информацию ДМРЛ (при наличии).

Метеоинформация предоставляется следующими способами:

- консультации на АМЦ/АМСГ экипажей или представителей авиакомпаний;
- через ВЕБ-ресурсы и FTR-сервер для самоподготовки экипажа;
- адресно по электронной почте от подразделений.

Одним из важных вопросов является организация метеорологического обеспечения полетов в воздушном пространстве класса «G» (с 01.11.2010).

С введением в действие ФАП № 60 (от 27 апреля 2015г.) введен и новый формат выпуска зональных прогнозов погоды для полетов на малых высотах, в формате GAMET. Прогноз GAMET - прогноз, составляемый открытым текстом с сокращениями для полётов до эшелона полёта 100 (до эшелона полёта 150 или выше в горных районах) применительно к РПИ или его субрайону органом метеорологического слежения или иным метеорологическим органом, назначенным полномочным метеорологическим органом. Выпускаются каждые 6



часов и передаются по каналам связи не позднее, чем за 1 час до начала периода действия прогноза. Период действия прогнозов GAMET составляет 6 часов.

Структура прогноза GAMET.

Метеорологическая часть состоит из двух разделов:

SECN I – содержит информацию о явлениях погоды, представляющих опасность для полётов до FL100 (150 или выше в горных районах).

SECN II – дополнительная информация требующаяся, для полётов до эшелона 100 (150 или выше в горных районах).

На основе пожеланий авиационных пользователей продолжается работа по повышению качества прогнозов, внедрению информационных технологий в практику АМО и др.

В заключение доклада Ю.А. Шелкунова затронула основные проблемы метеорологического обеспечения полетов АОН.

Важное требование, при прохождении экипажами ВС предполетной консультации на АМСГ аэропортов вылета, прописано в ФАП-128, п. 5.38: «Запрещается начинать полет до тех пор, пока КВС не будет получена метеоинформация по аэродромам намеченной посадки и запасным аэродромам», при этом двенадцатый абзац п.2.8: «Используются сведения из источников, которые эксплуатант посчитает достоверными» - приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 признан недействующим с 28 апреля 2015 года. Но многие эксплуатанты продолжают руководствоваться данным пунктом, признавая данные из Интернета или любых других информационных систем «достоверными».

По статистике до 20 % авиационных происшествий происходит из-за неблагоприятных метеоусловий. В большинстве случаев за метеорологической информацией экипажи ВС не обращаются, анализ погодных метеоусловий проводят используя разные интернет-сайты не рекомендованные Росгидрометом для применения в воздушном пространстве класса «G», не содержащие прогнозы по площадям и предупреждения в зоне полета. Фактическую погоду узнают по телефону у знакомых, находящихся в населенных пунктах по маршруту полета и в местах предполагаемой посадки.

С целью получения «достоверной» метеоинформации авиапользователям необходимо:

- обращаться в полномочный метеорологический орган для заключения договора на оказание специализированных (авиационных) услуг, которые могут быть предоставлены любым доступным способом:

- непосредственно на АМСГ;

- по телефону;

- посредством доступа к Интернет-ресурсу Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета».

Ответив на вопросы участников совещания, которых в основном интересовали вопросы о достоверности прогнозов и названия сайтов с достоверной информацией о погоде, докладчик закончил свое выступление.

В обсуждении докладов, прозвучавших на совещании, принял участие заместитель начальника ЗС МТУ Росавиации В.И. Федоров, который предложил



владельцам ВС АОН тщательнее следить за оформлением технической документации ВС, а также рекомендовал выполнить внеочередную проверку пономерной документации, заполнения журналов, формуляров, паспортов и доложить в ОИБП ЗС МТУ Росавиации до 31.012018.

Заканчивая проведение кустового совещания, и.о. начальника управления В.В. Сороговец поблагодарил докладчиков, особо Председателя комиссии МАК за подробный и скрупулёзный разбор результатов расследования АП и участников совещания, выразив уверенность в том, что итоги совещания, несомненно, будут способствовать развитию АОН и повысят уровень безопасности полетов.

### Проект решения совещания:

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

1.1. Изучить отчет по результатам расследования катастрофы с ЕЭВС Аэропракт А-33-011 RA-0818G, произошедшей 11.06.2016 в Усть-Коксинском районе Республике Алтай, размещенный на сайте Межгосударственного авиационного комитета.

1.2. Исключить возможность вылета ВС без подготовки БПС.

1.3. Рассмотреть вопрос о внесении в РПП (РЛЭ) самолетов, оборудованных БПС, четкой инструкции по их применению.

1.4. Рекомендовать установку трекеров на все ВС АОН.

1.5. Рекомендовать получать метеоинформацию от АСМГ.

1.6. Рекомендовать своевременную передачу информации по линии диспетчерско-дежурной службы о планируемых полётах в пределах пограничной зоны не позднее, чем за 3 суток до даты вылета.

#### 2. Директору ФГАОУ ДО ЦПСАП:

2.1. Усилить контроль качества обучения летного состава АОН и подготовки пилотов-инструкторов.

#### 3. Начальнику ОИБП ЗС МТУ Росавиации А.А. Балкину:

3.1. Подготовить тематику и определиться с ответственным за организацию и проведение кустового совещания во втором квартале 2018 года.

Срок исполнения до 20 апреля 2018 года.

#### 4. Начальнику РТОП и АЭ С.П. Ромащенко:

4.1. Разместить протокол совещания на сайте ЗС МТУ Росавиации.

И.о. начальника управления



В.В. Сороговец