

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

20 ноября 2014 г.

№ 1.13-5

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

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

В соответствии с приказом Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации от 13 ноября 2014 года № 315 «О проведении заседания Совета по безопасности полетов Западно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта» 20 ноября 2014 года проведено заседание Совета управления по вопросам состояния безопасности полетов в организациях гражданской авиации, подведение итогов подготовки к работе в осенне-зимнем периоде 2014-2015 годов и разработка необходимых корректирующих мер.

Присутствовали:

от Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации:

Начальник отдела инспекции по безопасности полетов	- А.А. Балкин
Начальник отдела транспортной безопасности	- О.В. Белобрусов
Начальник отдела летной эксплуатации, сертификации эксплуатантов и регистрации авиации общего назначения	- И.В. Белов
Начальник отдела поддержания летной годности гражданских воздушных судов	- И.И. Белоусов

Начальник отдела экономики, правового обеспечения и имущественных отношений	- М.В. Вотинцева
Врио начальника отдела аэропортовой деятельности и воздушных перевозок	- О.Е. Ефимов
Начальник отдела радиотехнического обеспечения и авиационной электросвязи	- С.П. Ромащенко
Начальник отдела организации авиационно-космического поиска и спасания	- А.И. Саплинов
Начальник отдела организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания	- И.В. Сергеев
Заместитель начальника отдела организации авиационно-космического поиска и спасания	- А.В. Калина
Главный специалист-эксперт отдела инспекции по безопасности полетов	- Е.А. Коржакова
Государственный инспектор отдела инспекции по безопасности полетов	- А.И. Лычко

Представители органов государственной власти и организаций гражданской авиации (Приложение).

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

Открывая совещание с представителями государственных органов и руководителями организаций гражданской авиации, подведомственных Западно-Сибирскому межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Западно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации), А.Л. Жуков кратко подвел промежуточные итоги состояния безопасности полетов в организациях гражданской авиации, подведомственных Западно-Сибирскому МТУ ВТ Росавиации и довел информацию о прошедшем на базе Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации 11.11.2014 расширенном совещании по вопросам состояния и совершенствования системы поддержания летной годности воздушных судов эксплуатирующихся в гражданской авиации Российской Федерации, под председательством начальника УПЛГ ВС Росавиации М.В. Буланова, и с привлечением специалистов ФГУП ГосНИИ и ФАУ ГЦ БП.

В ходе заседания Совета управления был заслушан доклад начальника отдела инспекции по безопасности полетов А.А. Балкина.

А.А. Балкин доложил общие показатели состояния безопасности полетов воздушных судов коммерческой гражданской авиации Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации за истекший период 2014 года в сравнении с аналогичным периодом 2013 года, кратко остановившись на чрезвычайном происшествии и авиационных инцидентах, связанных с недостатками в работе летных экипажей, а также о состоянии безопасности полетов в авиации общего назначения.

Кроме того, подвел итоги подготовки организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимнем периоде 2014-2015 годов, изложив основные недостатки, выявленные в ходе оценки готовности.

Подробно с материалами доклада начальника ОИБП можно ознакомиться на официальном сайте Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации в сети Интернет, в разделе «Безопасность полетов» по адресу: <http://sibfana.ru/security.html>.

Начальник отдела организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обеспечения И.В. Сергеев доложил об итогах подготовки к работе в осенне-зимнем периоде 2014-2015 годов филиалов «Аэронавигация Западной Сибири», «Аэронавигация Центральной Сибири», «Аэронавигация Восточной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и недостатках, выявленных в ходе проверок.

В соответствии с требованиями письма руководителя Росавиации от 13.08.2014 № АН1.02-2785 специалистами отделов ОИВП и АНО и РТОП и АЭ Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации проведены 3 проверки готовности к обеспечению полетов в осенне-зимний период 2014-2015 годов центров ОВД филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

1. Кузбасского Центра ОВД филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
2. Байкитского Центра ОВД филиала «Аэронавигация Центральной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
3. Улан-Удэнского Центра ОВД филиала «Аэронавигация Восточной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Наиболее существенным замечанием является:

- установленная на аэродроме Байкит автоматическая информационная измерительная система «ЯМАЛ» (АМИИС «ЯМАЛ») эксплуатируется без Удостоверения годности, в нарушение п. 6.4.14 ПЭМОА 2009 (РД 52.04.716-2009). АМИИС ЯМАЛ принадлежит ОГ Байкит Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета».

Кроме того, И.В. Сергеев доложил об итогах расследования серьезного авиационного инцидента с СВС «Птенец-2», происшедшем 09.11.2014 на аэродроме Толмачево.

Врио начальника управления А.Л. Жуков предложил И.В. Сергееву, совместно с начальником ОПЛГ ГВС И.И. Белоусовым довести информацию до Центров по сертификации ЕЭВС о том, что устанавливаемые на СВС топливомеры не несут точной информации об остатке топлива, а также в РЛЭ СВС не внесены пороговые значения загорания лампы минимального остатка топлива.

Заместитель начальника отдела организации авиационно-космического поиска и спасания А.В. Калина привел анализ оказания государственных услуг по поисково-спасательному обеспечению полетов воздушных судов.

По результатам поверки ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» на оказание услуг по поисково-спасательному обеспечению полетов, в части дежурства ПСВС и экипажей в Сибирской зоне ЕС АКПС, с базированием на аэродроме Новосибирск (Толмачево), в филиал «Аэронавигация Западной Сибири» поступило представление Новосибирской транспортной прокуратуры от 15.10.2014 №23/14-10-2014 «Об устранении нарушений законодательства о безопасности полетов».

В ходе устранения замечаний было выявлено неточное понимание вопроса об оснащении аварийно-спасательным имуществом и снаряжением дежурных ПСВС авиакомпаний при несении дежурства и выполнении ПСО(Р), при условии совместного базирования с РПСБ.

А.В. Калина проинформировал что, согласно Приложению № 4 к приказу Федеральной аэронавигационной службы от 14.12.2006 №98 «Об утверждении административного регламента Федеральной аэронавигационной службы по оказанию государственных услуг по авиационно-космическому поиску и спасанию в Российской Федерации», определен перечень аварийно-спасательного имущества и снаряжения для оснащения дежурных поисково-спасательных воздушных судов. Требования Приложения № 4 данного административного регламента обязательны для дежурных ПСВС несущих дежурство без СПДГ.

А также напомнил, что согласно указанию начальника Управления организации авиационно-космического поиска и спасания Росавиации от 23.01.2014 №08.02-47, оснащение аварийно-спасательным имуществом и снаряжением дежурных ПСВС при выполнении поисково-спасательных операций, при условии совместного базирования с РПСБ, возлагается на РПСБ.

Для выполнения данного указания и осуществления взаимодействия в части оснащения ПСВС аварийно-спасательным оборудованием и снаряжением между ФКУ «Сибирский АПСЦ» и ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» было заключено СОГЛАШЕНИЕ о сотрудничестве в сфере осуществления авиационного поиска и спасания. В данном соглашении были определены обязательства сторон по укомплектованию ПСВС, сроки информирования сторон при замене дежурного ПСВС, порядок загрузки имущества и снаряжения на дежурное ПСВС.

Кроме того, А.В. Калина довел до присутствующих информацию о поисково-спасательной операции №7 в Республике Тыва, обратив внимание на количество привлеченных воздушных судов, единиц наземной техники и задействованных людей.

При обследовании местности на каждом воздушном судне находилось по 7-8 спасателей Тувинской РПСБ, имеющих оптические приборы наблюдения, GPS навигаторы и оборудование с фото и видео фиксацией.

Для поиска так же использовалось воздушное судно Бе-200 с тепловизором на борту, но, к сожалению, ожидаемых результатов данный полет не принес.

Сложные погодные условия в районе поиска не всегда позволяли осмотреть места предполагаемого нахождения вертолёта. Из-за плохих погодных условий 15, 18, 23 октября и 5, 9 ноября полеты на поиск не выполнялись. 13 ноября выполнялся полет беспилотного летательного аппарата (БПЛА) МЧС, который также не принес результатов.

К сожалению, организованными поисками вертолет Ми-8 RA-24614, его пассажиры и экипаж не обнаружены.

Заместитель директора по ОрВД филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Д.А. Тарасевич кратко остановился на катастрофе самолета Falcon 50EX, происшедшей 20.10.2014 в аэропорту Внуково и акцентировал внимание присутствующих на документах по организации работ на летном поле, в том числе на «Технологии взаимодействия аэродромной службы с органами УВД, а также других служб, осуществляющих работы на аэродроме», которая была определена приказом Минтранса России от 13.07.2006 №82.

С тех пор нормативные документы неоднократно менялись, а старые документы не перерабатывались и уже не соответствуют новым требованиям.

С вступлением в силу ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденного приказом Минтранса России от 25.11.2011 №293 на аэродроме стали применять так называемую процедуру об

ограниченной видимости. В связи с чем, возникли определенные трудности по контролю за движением транспорта на площади маневрирования.

Если обратиться к международной практике, то документы ИКАО, которые определяют условия видимости при эксплуатации аэродрома Дос 9476 «Руководство по системам управления наземным движением и контроля за ним» и Дос 9830 «Руководство по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним», также определяют градацию видимости.

Вернувшись к ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации», Д.А. Тарасевич отметил пункт 5.12, в котором говорится:

В том случае, когда требуется осуществлять движение на площади маневрирования в условиях видимости, которые не позволяют диспетчерскому пункту аэродрома применять визуальное эшелонирование воздушных судов, а также воздушных судов и транспортных средств, применяется следующий порядок:

а) на пересечении рулежных дорожек находящемуся на РД воздушному судну или транспортному средству не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к другой РД, чем граница места ожидания, обозначенная огнями предупреждающей линии, огнями линии «стоп» или маркировкой мест пересечения РД;

б) на рулежных дорожках выдерживается продольный интервал, установленный для каждого конкретного аэродрома соответствующим поставщиком аэронавигационных услуг. При установлении этого интервала учитываются характеристики средств наблюдения и управления наземным движением, сложность планировки аэродрома и характеристики воздушных судов, использующих данный аэродром.

Если говорить об обеспечении движения на площади маневрирования в условиях ограниченной видимости, для того чтобы осуществлялось управление этим движением, диспетчеру необходимо определить слабые места, например на пересечении РД с ВПП, есть обозначенные места ожидания, а при пересечении РД между собой, возникает вопрос, так как не все они отмаркированы визуальными средствами, которые позволяют их четко определить в условиях ограниченной видимости. Там самым придется корректировать процедуры управления именно со стороны органов УВД, что значительно снизит пропускную способность.

Кроме того, в соответствии с информацией по безопасности полетов №19 (за 2014 год) на аэродромах созданы группы по обеспечению безопасности полетов на ВПП, в связи с чем, Д.А. Тарасевич обратился к присутствующим с настоятельной рекомендацией, о рассмотрении вопросов, связанных с

безопасностью полетов не только на ВПП, но и в целом на площади маневрирования.

Директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А.Р. Пивоваров обратил внимание присутствующих на то, что по статистике в России как минимум два раза в месяц отмечаются случаи несанкционированного занятия ВПП и эти случаи, за исключением Внуково, предотвращались как летным составом, так и диспетчерами. Поэтому, хотелось бы обратить внимание на данную проблему.

Те документы, которые привел Д.А. Тарасевич, как по ведению радиосвязи, так и по организации воздушного движения, имеют противоречия, поэтому очень важно какая команда исходит от диспетчера, если вдруг в ограниченной видимости он определил несанкционированное препятствие или любое другое препятствие. Что должен делать экипаж? В одном документе говорится об информировании диспетчером экипажа, в другом случае диспетчер дает команду на прекращение взлета и т.д.

Филиалом «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» подготовлено письмо с перечнем вопросов для приведения в соответствие документов и исключения различного толкования.

В своих выступлениях руководителями организаций гражданской авиации были рассмотрены следующие актуальные вопросы:

Заместитель генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальник инспекции по безопасности полетов ООО «Глобус» М.Е. Иванов доложил о работе, проводимой в авиакомпании по совершенствованию СУБП для ее эффективного функционирования.

Обратив внимание присутствующих на положительную динамику сокращения авиационных инцидентов, М.Е. Иванов привел пример работы Автоматической системы управления рисками, а также пояснил суть работы «Матрицы принятия решения на корректирующие мероприятия» в ООО «Глобус», сообщив также о проведенных в авиакомпании мероприятиях для снижения уровня рисков:

1. Разработан план работы летного директората по реализации решений Совета по эксплуатационной безопасности.
2. Составлен чек-лист для практической проверки работы инструкторского состава.
3. Составлен и выполнен график полетов с инструкторским составом.

4. Проведён анализ полученных результатов и определены способы и методы индивидуальной работы с инструкторами.

5. Проведена индивидуальная работа с инструкторами.

6. Выполнены методические полеты после проведения мероприятий с инструкторами.

7. Разработаны и проведены организационно штатные мероприятия.

8. Выполнен анализ причин авиационных событий, связанных с отказами авиационной техники, разработаны и внедрены корректирующие мероприятия.

Заместитель генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Авиакомпания «Сибирь» В.Г. Кулавский доложил о проблемах, возникающих при проверках воздушных судов инспекторами SAFA, а также действиях, предпринимаемых авиакомпанией, если по результатам проверок получены замечания.

В авиакомпании организована система учета проверок по программе SAFA по аналогии с системой учета проверок уполномоченного органа в области ГА с ноября 2007 года.

Параллельно с учетом замечаний, выявленных при проверке воздушных судов, замечания вносятся в систему управления рисками авиакомпании.

В руководстве по наземному инспектированию для персонала авиакомпании разработаны и задокументированы:

- алгоритм действия персонала АК при проверке SAFA;
- памятка командирам воздушных судов что делать и как себя вести при проведении инспекции SAFA;
- памятка инструкторам и старшим бортпроводникам СБП, что делать и как себя вести при проведении инспекции SAFA.

В соответствии с внутренним стандартом авиакомпании S7SMS03-001 «Руководство по наземному инспектированию ОАО «Авиакомпания «Сибирь», в случаях выявления системных нарушений, требующих проведения корректирующих мероприятий, начальник отдела наземного инспектирования готовит предписание с указанием срока, в течение которого должны быть устранены выявленные несоответствия и представляет на подпись ЗГД по К и БП.

Отчёт об устранении выявленных несоответствий и проведении корректирующих мероприятий предоставляется в инспекцию по безопасности полётов в установленные сроки, но не позднее 10 рабочих дней, с момента поступления предписания. Вся документация проходит через систему внутреннего документооборота.

Проблемы, возникающие при проверках ВС инспекторами SAFA:

- отклонения от установленных правил проведения проверки;
- некорректное категорирование замечаний;
- неточность в описании замечания;
- затягивание временных интервалов предоставления информации (фотоматериалов) о замечании.

Заместитель генерального директора по ИАО – начальник АТБ ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» Т.И. Бартницкий доложил о достаточности финансовых средств в авиакомпании для обеспечения безопасности полетов, пояснив, что поддержание летной годности воздушных судов в ОАО «Авиакомпания Томск Авиа» осуществляется в зависимости от выделяемого для обеспечения безопасности полетов объема материальных и финансовых ресурсов. Авиакомпания в настоящее время имеет значительные финансовые трудности, тем не менее, безопасность полетов (летная годности воздушных судов) обеспечивается. Задержек заработной платы у летного и технического состава не наблюдаются. Выплаты заработной платы осуществляются в соответствии с действующим в авиакомпании коллективным договором.

Начальник отдела экономики, правового обеспечения и имущественных отношений М.В. Вотинцева пояснила, что в соответствии с требованиями «Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 04.02.2003 №11 отделом экономики, правового обеспечения и имущественных отношений Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации проводится оценка финансово-экономического состояния авиакомпании.

По итогам 9 месяцев 2014 года в ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» роста объемов не произошло и на конец 2014 года ситуация в лучшую сторону не измениться, в связи с тем, что авиакомпания «живет» только за счет кредитных средств и субсидий.

Развитие авиакомпании на сегодняшний день не предполагается, но сохранение безопасности на данном уровне возможно.

Заместитель директора ООО Сибирская база авиационной охраны лесов» С.А. Балябкин доложил о проблемах, связанных с летной подготовкой пилотов на легких и сверхлегких воздушных судах.

В соответствии с законодательством Российской Федерации подготовкой пилотов может заниматься авиационный учебный центр (сертифицированный по

ФАП-23) и эксплуатант авиации общего назначения (прошедший сертификацию и получивший свидетельство по ФАП-147).

Одной из главных проблем в вопросе подготовки является «повышенная опека», контроль и надзор со стороны различных государственных органов, и учреждений. Так, например, только в 2014 году в авиационном учебном центре «Сибирская авиабаза» и «Сибирская база авиационной охраны лесов» было 11 проверок. Помимо Росавиации и Ространснадзора, прокуратуры и ФСБ, это Министерство образования, Министерство труда и другие организации.

Вторая проблема связана с различным толкованием одних законов разными контролирующими органами. Так, например, ФАП-147 в отношении легких и сверхлегких воздушных судов, если Росавиация считает, что для выполнения учебно-тренировочных полетов необходимо получать свидетельство эксплуатанта АОН, то Ространснадзор, напротив, полагает выдачу недопустимой. Как результат, учебный процесс у многих пилотов, либо остановился, либо выполняется с нарушениями.

Следующий вопрос, который обращает на себя внимание - это учет налета. Не секрет, что во многих учебных заведениях к учету налета отношение формальное, и как следствие - неполный налет (или возможно полное его отсутствие), либо неправильное оформление документов. Наличие эксплуатанта исключает возможность таких недостатков т.к. учет налета контролируется минимум тремя службами: ИАС, летно-производственной и экономико-бухгалтерской. Работа штаба эксплуатанта позволяет помимо учета налета вести контроль периодических подготовок персонала и правильно оформлять документацию.

Начальник отдела летной эксплуатации, сертификации эксплуатантов и регистрации авиации общего назначения И.В. Белов пояснил, что в соответствии с ФАП-128 обязательной сертификации подлежат все воздушные суда, за исключением легких и сверхлегких, требования ФАП-147 по обязательной сертификации, также не распространяются на легкие и сверхлегкие воздушные суда.

Но, если любое физическое или юридическое лицо, использующее легкое или сверхлегкое воздушное судно, считает необходимым получение сертификата эксплуатанта, с целью, например подготовки летного состава, в соответствии с требованиями ФАП-23, то он имеет на это право.

Кроме того, И.В. Белов проинформировал присутствующих о том, что 06.11.2014 в Росавиации состоялось совещание по вопросу выдачи свидетельств авиационному персоналу, на котором было озвучено ряд проблем.

Во-первых, отсутствие бланков свидетельств, на сегодняшний день проведен тендер на изготовление и оплата.

Во-вторых, образовавшиеся во многих территориальных управлениях очереди на получение свидетельств, так в Южном МТУ ВТ Росавиации - около 150 человек ожидают получения свидетельств.

В-третьих, корректность вопросов на тестировании (по всем специалистам), для чего в Росавиации создана рабочая группа, которая должна подготовить и направить в Минтранс России замечания и предложения по внесению исправлений в программу тестирования.

А.Л. Жуков подвел итоги, отметил актуальность всех докладов и выступлений участников совещания.

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:

1.1. Организовать изучение и исполнение решения Совета управления с командно-руководящим, командно-летным и инспекторским составом, руководителями подразделений, ответственных за обеспечение безопасности полетов.

1.2. Принять действенные меры по исполнению требований указанных в Информации по безопасности полетов №20 (тлг. от 17.11.2014 №170700 УУУКЗБДД).

1.3. При организации первоначальных действий, решении организационных вопросов по формированию комиссий по расследованию и расследований авиационных событий в порядке, установленном ПРАПИ-98, инструкцией «По расследованию чрезвычайных, наземных происшествий с воздушными судами...» от 11.08.1989 №26/и принимать все необходимые меры по недопущению случаев неоправданных задержек.

2. Руководителям эксплуатантов, авиапредприятий:

2.1. Обеспечить обязательное прослушивание записи речевого регистратора не реже одного раза в месяц для каждого члена экипажа.

2.2. С учетом разъяснений Росавиации (телеграмма от 21.11.2013 №210835 УУУКЗБГЗ) в обязательном порядке провести подготовку всех членов экипажей вертолетов по программе «Противообледенительная защите воздушных судов на земле».

3. Генеральному директору ОАО «Авиакомпания «Сибирь» В.Н. Обьедкову, генеральному директору ООО «Глобус» В.А. Клебанову:

3.1. Продолжить работу по профилактике «жестких» посадок и выкатывания воздушных судов за пределы ВПП:

- 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-319/320/321, при выполнении посадки с $n_y \geq 1,8g$, проводить углубленный анализ; при выполнении посадки с $2,0g \leq n_y \leq 2,6g$, по согласованию с ОИБП Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации, проводить служебные расследования;

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

3.2. Результаты проведенных углубленных анализов и служебных расследований с выработанными рекомендациями и приказы о реализации профилактических мероприятий направлять в ОИБП не позднее 15 дней с момента события.

3.3. Изучить протокол совещания с руководящим составом авиапредприятий (авиакомпаний) «О принятых и принимаемых мерах по устранению замечаний, выявленных в ходе проверок по программе SAFA...» от 20.11.2014 №02-9-ПР и при необходимости, в соответствии с пунктом 3 решения, провести корректирующие мероприятия.

4. Директору ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» В.В. Марьенкину:

4.1. Провести анализ состояния парка воздушных судов с точки зрения потребности в проведении ремонта для продления и поддержания летной годности воздушных судов, в соответствии с плановыми/фактическими показателями налета часов и резервирования при выполнении коммерческих воздушных перевозок.

5. Директорам филиалов «Госкорпорация по ОрВД»:

5.1. При заключении договоров с авиакомпаниями на оказание услуг по поисково-спасательному обеспечению полетов в Сибирской зоне АКПС, в части касающихся дежурства поисково-спасательных воздушных судов и экипажей, в пункте договора «Обязательства исполнителя» прописывать условия об обязательном заключении Соглашения о сотрудничестве в сфере осуществления авиационного поиска и спасания с ФКУ «Сибирский АПСЦ» (Красноярская, Иркутская, Братская РПСБ).

6. Руководителям организаций гражданской авиации обеспечить своевременное исполнение положений Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом Минтранса России от 28.06.2007 №82, особенно в сбойных ситуациях. Особое внимание необходимо уделить перевозке

организованных групп детей, вылетающих в Новогодние праздники на общероссийскую Ёлку в Кремлевском дворце.

7. Начальнику ОПЛГ ГВС И.И. Белоусову, начальнику ООИВП и АНО И.В. Сергееву, до 30.12.2014 довести информацию до Центров по сертификации ЕЭВС о том, что устанавливаемые на СВС топливомеры не несут точной информации об остатке топлива, а также в РЛЭ СВС не внесены пороговые значения загорания лампы минимального остатка топлива.

8. Об исполнении решения доложить до 30.12.2014 в секретариат Совета Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации (на e-mail: korzhakova@zsmtu.ru).

Председатель Совета управления

А.Л. Жуков



Представители органов государственной власти и организаций гражданской авиации принявшие участие в заседании Совета по безопасности полетов Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации 20.11.2014

Представители органов государственных власти и организаций гражданской авиации		
1.	Начальник отдела по надзору за исполнением законов на транспорте Западно-Сибирской транспортной прокуратуры	Михаил Анатольевич Гриньке
2.	Представитель Западно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации	Елена Викторовна Ештокина

Филиалы ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»		
1.	Директор филиала «Аэронавигация Центральной Сибири» (г. Красноярск)	Валерий Оттович Лихтенвальд
2.	Директор филиала «Аэронавигация Западной Сибири» (г. Новосибирск)	Александр Руфович Пивоваров
3.	Директор филиала «Аэронавигация Восточной Сибири» (г. Иркутск)	Владимир Григорьевич Покатилов
4.	Заместитель директора по ОрВД филиала «Аэронавигация Западной Сибири» (г. Новосибирск)	Дмитрий Анатольевич Тарасевич

Сибирская зона ЕС АКПС		
1.	Директор ФКУ «Сибирский АПСЦ»	Анатолий Александрович Лукьяненко
2.	Директор ФКУ «Иркутская РПСБ»	Андрей Анатольевич Недосекин
3.	Директор ФКУ «Красноярская РПСБ»	Андрей Васильевич Денщиков

Эксплуатанты, аэропорты, авиапредприятия и организации гражданской авиации, подведомственные Западно-Сибирскому МТУ ВТ Росавиации		
1.	Генеральный директор ООО «Аэрокузбасс»	Виктор Данилович Белозеров
2.	Директор ООО «Аэропорт Стрежевой	Валерий Николаевич Гаевой
3.	Директор Барнаульского филиала «Алтайавиалесоохрана» КАУ «Алтайлес»	Владимир Степанович Дронов
4.	Начальник АУ РА «Алтайская база авиационной охраны лесов «Авиалесоохрана»	Владимир Григорьевич Каргаполов
5.	Генеральный директор ОАО «Аэропорт «Горно-Алтайск»	Владимир Николаевич Леонтьев
6.	Директор по стратегии и качеству ОАО «Омский аэропорт»	Андрей Николаевич Марков
7.	Директор ООО «Международный аэропорт Кемерово им. А.А. Леонова»	Александр Генрихович Рейх

8.	Генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево»	Евгений Якирович Янкилевич
9.	Первый заместитель директора ООО Авиа-Сибирь»	Владимир Григорьевич Гапонов
10.	Заместитель директора ООО «Сибирская база авиационной охраны лесов»	Сергей Александрович Балябкин
11.	Заместитель директора по ИАО ООО «Авиакомпания «Томск Авиа»	Тимур Игоревич Бартницкий
12.	Заместитель генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальник инспекции по безопасности полетов ООО «Глобус»	Максим Евгеньевич Иванов
13.	Заместитель генерального директора по качеству и безопасности полетов – начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Авиакомпания «Сибирь»	Валерий Геннадьевич Кулавский
14.	Заместитель директора по производству – начальник аэропорта ООО «Аэропорт ТОМСК»	Иван Васильевич Михеев
15.	Заместитель генерального директора ОАО «Аэропорт Толмачево»	Павел Анатольевич Сизякин
16.	Заместитель директора по ОБП ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка»	Игорь Владимирович Фролкин
17.	Заместитель директора по ОЛР ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка»	Евгений Викторович Хитров
18.	Начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэропорт Толмачево»	Сергей Иванович Прозоров
19.	Советник по безопасности полетов ОАО «Аэропорт Толмачево»	Геннадий Васильевич Куличев
20.	Советник по безопасности полетов ООО «Аэропорт ТОМСК»	Игорь Владимирович Матюха
21.	Инспектор по безопасности полетов филиала ФГБОУ ВПО УВАУ ГА (И) «Омский летно-технический колледж ГА им. А.В. Ляпидевского»	Александр Сергеевич Мартынов