

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

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

(Западно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации)

ПРОТОКОЛ

заседания кустового совещания по вопросам состояния безопасности полетов авиации общего назначения, зарегистрированных и/или выполняющих полеты на территории деятельности Западно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта

26 июня 2014 г.

Новосибирск

№ 113-3

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

И.о. начальника

Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации

В.В. Сороговец

В соответствии с приказом Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации от 20 июня 2014 года № 166 «О проведении кустового совещания по состоянию безопасности полетов воздушных судов авиации общего назначения» 26 июня 2014 года проведено заседание кустового совещания по вопросам состояния безопасности полетов авиации общего назначения, зарегистрированных и/или выполняющих полеты на территории деятельности Западно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, с целью разработки корректирующих мероприятий по профилактике авиационных происшествий, инцидентов и повышению уровня безопасности полетов.

Присутствовали:

от Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации:

И.о. начальника управления

- В.В. Сороговец

Заместитель начальника управления	- А.Л. Жуков
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
Врио начальника отдела инспекции по безопасности полетов	- С.И. Комаринский
Начальник отдела организации авиационно-космического поиска и спасания	- А.И. Саплинов
Начальник отдела организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания	- И.В. Сергеев
Главный специалист-эксперт отдела инспекции по безопасности полетов	- Е.А. Коржакова

Представители органов государственной власти, организаций гражданской авиации, частные пилоты и владельцы воздушных судов (Приложение).

Открывая совещание с представителями государственных органов, руководителями организаций гражданской авиации, частными пилотами и владельцами воздушных судов по вопросам состояния безопасности полетов авиации общего назначения и.о. начальника управления В.В. Сороговец акцентировал внимание присутствующих на том, что на сегодняшний день практически нет нормативно-правовой базы по авиации общего назначения.

В августе 2013 года Президент Российской Федерации В.В. Путин дал поручение по разработке плана действий федеральных органов исполнительной власти, направленных на развитие авиации общего назначения и 10 октября 2013 года план действий, разработанный Правительством Российской Федерации, с участием Комиссии при Президенте по развитию авиации общего назначения, был утвержден.

План включает в себя разработку нормативно-правовой базы и внесение изменений в существующую нормативно-правовую базу, подготовку плана мероприятий по исключению избыточного государственного регулирования в области АОН, установление исчерпывающего перечня авиационных работ для которых необходимо получение сертификата физическому или юридическому лицу, подготовку предложений по исчислению транспортного налога на ВС АОН, льготных ставок НДС, арендной платы, земельного налога и т.д.

В Сибирском федеральном округе также была создана Комиссия по развитию авиации общего назначения, которую возглавляет В.В. Костин председатель Западно-Сибирского регионального отделения МАРАП.

Кроме того, В.В. Сороговец обратил внимание участников совещания на проблемные вопросы, существующие на сегодняшний день в авиации общего назначения.

В ходе заседания был заслушан доклад временно исполняющего обязанности начальника отдела инспекции по безопасности полетов С.И. Комаринского о состоянии безопасности полетов авиации общего назначения в Российской Федерации и на территории деятельности Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации и основных причинах, приводящих к авиационным происшествиям и инцидентам в АОН.

Подробно с материалами доклада Врио начальника ОИБП Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации 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 условиях и порядке организации выполнения полетов воздушных судов АОН в воздушном пространстве класса С и G.

И.В. Сергеев напомнил присутствующим классификацию воздушного пространства:

Класс С - полеты ППП и ПВП, диспетчерское обслуживание, эшелонирование ВС между собой, ограничения скорости нет, наличие двухсторонней радиосвязи обязательно, все полеты при наличии разрешения на использование воздушного пространства.

Класс G - полеты ППП и ПВП, эшелонирование ВС между собой не производится, полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием воздушного движения, на $H < 3000$ м $V < 450$ км/ч, по ППП наличие двухсторонней радиосвязи обязательно, по ПВП наличие двухсторонней радиосвязи не требуется, разрешение на использование воздушного пространства не требуется.

А также, привел краткий анализ нарушений пользователями правил использования воздушного пространства, происшедших в 2014 году.

Заместитель начальника Новосибирского зонального центра ЕС ОрВД филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» А.И. Красников доложил о порядке подачи планов полетов и уведомлений об использовании воздушного пространства, а также недостатках в организации использования воздушного пространства.

А.И. Красников напомнил присутствующим о нормативно-правовой базе, а именно:

- Табель сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации (ТС-2013), утвержденный приказом Минтранса России от 24.01.2013 № 13.

- Федеральные авиационные правила «Организация планирования ИВП в Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 16.01.2012 № 6.

О порядке и сроках подачи планов (уведомлений) ФПЛ на использование воздушного пространства, а также составе (объеме) информации, включаемой в сообщение и правилах передачи указанного сообщения.

В ходе доклада А.И. Красников отметил следующие недостатки в организации использования воздушного пространства:

1. Нарушение правил и сроков подачи ФПЛ.

2. При подаче плана по СППИ пользователи не анализируют аэронавигационную обстановку и подают маршруты, проходящие через зоны ограничений.

3. Не зная аэронавигационную обстановку по маршруту полета, структуру воздушного пространства в районе полетов пользователи выполняют полеты без запроса и разрешения, входят и пересекают зоны с диспетчерским обслуживанием (например: Черкасов, Коломников, полет вертолета Robinson на «Лесном» и т.д.).

Начальник отдела летной эксплуатации, сертификации эксплуатантов и регистрации авиации общего назначения И.В. Белов доложил о характерных ошибках и нарушениях в летной эксплуатации воздушных судов АОН отметив, что закономерным является то обстоятельство, что пилоты-любители в недостаточной степени понимают дополнительные риски, возникающие при полетах на воздушных судах АОН. Кажущаяся простота пилотирования воздушного судна АОН приводит к переоценке пилотом своих навыков и летно-технических характеристик воздушного судна, поэтому для АОН характерны авиационные происшествия, связанные с потерей управляемости в полете, уменьшение скорости полета менее допустимой и превышение допустимого угла атаки с последующим сваливанием.

Качество предполетного анализа метеорологической обстановки зависит от того, как ответственно пилот воздушного судна АОН готовится к предстоящему полету. Пренебрежение к изучению метеообстановки по маршруту полета приводит к авиационным происшествиям, связанным с попаданием в условия ограниченной видимости, к полетам в которых пилот не подготовлен и не допущен. Неправильная оценка метеорологических условий,

приводит к попаданию в условия, не позволяющие продолжать полет по ПВП, или в условия сильного обледенения.

Полеты воздушных судов АОН производятся на малых высотах, что при недостаточной осмотрительности пилота или отвлечении внимания часто заканчивается столкновениями с препятствиями (провода ЛЭП, деревья, строения).

Большинство воздушных судов АОН - это однодвигательные самолеты и вертолеты, вследствие чего отказ двигателя требует выполнения вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку. С начала 2014 года из-за отказа двигателя в полете произошло 3 авиационных происшествия с ВС АОН, 2 из которых закончились катастрофами.

Пилотам-инструкторам следует более тщательно подходить к подготовке пилотов к действиям в аварийной ситуации, особенно при отказе двигателя.

Кроме того, И.В. Белов довел по участникам совещания информацию о порядке предоставления Западно-Сибирским МТУ ВТ Росавиации государственных услуг по выдаче свидетельств лицам авиационного персонала гражданской авиации, допускаемых к выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна. А также проинформировал о порядке проведения тестирования на персональном компьютере в территориальной квалификационной комиссии.

Начальник отдела поддержания летной годности гражданских воздушных судов И.И. Белоусов доложил об особенностях поддержания летной годности воздушных судов АОН, характерных ошибках и нарушениях при технической эксплуатации воздушных судов АОН, а также о характерных недостатках в сертификации ЕЭВС:

- при сертификации и эксплуатации ЕЭВС, созданных на базе серийного ВС, не учитываются ранее установленные летные ограничения;
- вносимые в типовую конструкцию ВС незначительные доработки используются в качестве подтверждения возможности отнесения ВС к ЕЭВС;
- к ЕЭВС необоснованно относятся ВС, максимальная взлетная масса которых превышает 1800 кг, при отсутствии решения специального уполномоченного органа в области ГА РФ;
- не вводятся дополнительные ограничения по условиям эксплуатации ЕЭВС, созданных на базе ранее эксплуатировавшихся ВС с неизвестной наработкой и сроком эксплуатации или списанных по отработке назначенного ресурса и срока службы;

- фактическое оборудование ЕЭВС не соответствует описанию, данному в ЭТД.
- при проведении работ по продлению СЛГ, не контролируются происшедшие в этот период изменения в составе бортового оборудования;
- полученные при испытаниях оценки характеристик устойчивости и управляемости ЕЭВС не отражаются в РЛЭ;
- в ЭТД не дается полное описание всех систем и порядка их летной и технической эксплуатации;
- низкое качество ЭТД;
- применяемые единицы измерений не соответствуют составу оборудования;
- не учитываются особенности выполнения полетов, применения соответствующего оборудования и обеспечения мер безопасности;
- заявитель не всегда может представить доказательства того, что летная проверка ЕЭВС, перед выдачей заключения, действительно проводилась.

Начальник отдела авиационно-космического поиска и спасания А.И. Саплинов доложил о поисково-спасательном обеспечении полетов воздушных судов АОН.

В Сибирской зоне АКПС ежедневно на дежурство заступают 13 вертолётов Ми-8 (Барнаул, Абакан, Красноярск, Братск, Иркутск, Улан-Удэ, Ванавара, Тура, Туруханск, Колпашево, Норильск (Валек), Хатанга, Толмачево) и 4 самолёта Ан-26 (Омск, Чита, Братск, Норильск (Алыкель).

В 2014 году заключено 17 договоров с 13 авиакомпаниями по оказанию услуг в части дежурства ПСВС и экипажей, из них с филиалом «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

- Ми-8 АКГУП «Алтайские авиалинии» (Барнаул);
- Ми-8 ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» (Колпашево);
- Ми-8 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» (Толмачево);
- Ан-26 ЗАО «Авиакомпания «КАПО Авиа» (Омск).

А также привел примеры некоторых поисково-спасательных работ.

В завершении доклада А.И. Саплинов напомнил о разработанной в Западно-Сибирском МТУ ВТ Росавиации «Инструкции по поиску и спасанию в Сибирской зоне авиационно-космического поиска и спасания» и предложил летному составу ознакомиться с данной инструкцией на официальном сайте Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации в сети Интернет, в разделе «Поиск и спасание» по адресу: <http://sibfana.ru/files/Instrukzij.pdf>

Заместитель директора по учебной подготовке ФГАОУ ДО «ЦПСАП» А.А. Кравчук доложил о подготовке частных пилотов (пилотов-любителей) в учебном центре.

На сегодняшний день ЦПСАП - это современная школа обучения и повышения квалификации авиационных специалистов для всех типов авиационной техники, имеющейся в авиационных подразделениях Западной Сибири.

В 2014 году ЦПСАП подготовлено 40 пилотов-любителей и переподготовлено около 30.

Теоретическую подготовку осуществляют штатные преподаватели и приглашенные специалисты, прошедшие всю необходимую подготовку, стажировку и имеющие соответствующий допуск к преподаванию.

ЦПСАП располагает современной учебной базой, обеспечивающей проведение различных видов первоначальной подготовки, переподготовки и повышения квалификации пилотов. Кроме того, ведутся выездные занятия на базе посадочных площадок в «Мочище» и «Барлак».

Летная подготовка осуществляется на договорной основе с пилотами-инструкторами или по месту работы.

В учебных классах установлено мультимедийное оборудование для демонстрации фото и видеоматериалов.

На сегодняшний день в штатное расписание введена должность инженер по летно-методической работе, на которого будут возложены обязанности по организации и контролю за летной и тренажерной подготовкой слушателей, с выездом на аэродромы, оценке качества летной подготовки и, при необходимости, оперативного решения возникающих вопросов, связанных с летной подготовкой, разработке методических пособий и принятию корректирующих мероприятий по летной подготовке.

Председатель Региональной общественной организации спортивной авиации А.Н. Осокин доложил об организации обеспечения полетов воздушных судов АОН на посадочной площадке «Мочище».

Посадочная площадка «Мочище» расположена на 140 гектарах земли в 12 километрах северо-восточнее города Новосибирска и в 2 километрах северо-восточнее населенного пункта Мочище.

Посадочная площадка имеет практически всю необходимую инфраструктуру для организации и обеспечения полетов: две грунтовые ВПП для приема и выпуска воздушных судов (900×60 метров с курсом взлета 62°/242°, 1800×60 метров с курсом взлета 18°/198°), места стоянок, топливозаправочный комплекс, на котором осуществляется заправка воздушных

судов топливом Аи-95, ТС-1, 100LL, ангар, пожарная и поисково-спасательные машины, специальная техника для содержания полос, три стартовых командных пункта, оборудованных радиостанциями, столовая для летного состава и курсантов.

Кроме того, по периметру площадка огорожена и находится под охраной. Для выполнения полетов воздушных судов АОН над посадочной площадкой используются специальные зоны.

Посадочная площадка «Мочище» зарегистрирована и имеет аэронавигационный паспорт.

На сегодняшний день на базировке находятся 35 воздушных судов. Базирование осуществляется как в ангаре, так и на открытых стоянках. Открытые места стоянок обеспечены якорным креплением.

На основании с заключенного договора с медицинским центром с 01 июля 2014 года на посадочной площадке будет находиться квалифицированный медицинский работник.

Начальник отдела организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обеспечения И.В. Сергеев обратился к председателю РООСА А.Н. Осокину с вопросом о дальнейших планах по осуществлению полетно-информационного обслуживания на посадочной площадке «Мочище».

А.Н. Осокин пояснил, что на сегодняшний день набрана группа слушателей по подготовке диспетчеров-информаторов, которые будут ежедневно осуществлять полетно-информационное обслуживание на посадочной площадке.

И.о. начальника управления В.В. Сороговец акцентировал внимание председателя РООСА А.Н. Осокина на необходимость назначить ответственного на посадочной площадке «Мочище» для организации и контроля по своевременному доведению информации по безопасности полетов и других документов до летного состава и курсантов.

Руководитель ООО «Западно-Сибирский центр сертификации объектов воздушного транспорта» В.А. Волчек довел до участников совещания аналитическую справку по состоянию безопасности полетов на вертолетах Robinson R-44 (по материалам NTSB и МАК).

В апреле 2013 года NT SB опубликовала отчет о количестве и причинах авиационных происшествий на легких вертолетах в период 2001 г. по 2010 г. включительно. Согласно этому отчету на вертолетах Robinson R44 за 10 лет произошло 129 АП (катастроф и АПБЧЖ).

Согласно публикации основными причинами АП являются:

- | | |
|--|----------------------|
| - ошибки пилотов | - 113 случаев (88%); |
| - механические (разрушения конструкции) | - 4 случая (3%); |
| - отказы двигателя | - 2 случая (2%); |
| - некачественное ТО | - 2 случая (2%); |
| - потеря мощности двигателя по неизвестной причине | - 8 случаев (6%). |

Не смотря на то, что в отчете не представлена статистика причин ошибок пилотов, приведших к АП, RHC (Robinson Helicopter Company) в качестве приложения к РЛЭ вертолетов издает SN (Safety Notices - уведомление по безопасности полетов), разработанных по результатам расследования АП, считая, что изучение ошибочных действий допущенных ранее поможет избежать повторения этих ошибок. Всего издано 42 SN (SN 2-8, 12 отменены).

Следует отметить, что уведомления по безопасности одинаковые для всех моделей вертолетов Robinson (R22, R44, R66).

Компанией RHC выпущены бюллетени на доработку конструкции, снижающие вероятность пожара в результате АП:

- SB 68 замена металлических трубопроводов ТС на гибкие шланги.
- SB 78В установка топливных баков с вкладышем. (Продублирован директивой летной годности МАК).

В Российской Федерации на 08.05.2014 года в государственном реестре гражданских ВС состоит 321 вертолет R-44, из них только 89 (25%) имеют действующий сертификат летной годности. Вертолет R-44 получил сертификат типа АРМАК 28.01.2002 года, двигатель 0-540F1B5 18.01.2002 года, двигатель 10-540AE1A5 28.10.2005 года. До 2009 года АП с вертолетом R 44 находящихся в госреестре РФ не зафиксировано.

В период 2009 года - апрель 2014 года произошло 14 АП из них:

- 7 катастроф;
- 7АПБЧЖ.

Все АП произошли по вине пилотов.

Из 14 АП пилотирование вертолета осуществлялось:

- коммерческим пилотом - 3 (20%);
- пилотом-любителем - 11 (80%).

Из 14 АП три закончились пожаром (20%).

Из 13 расследованных случаев 6 АП (46%) произошло в результате потери пространственной ориентации с последующим столкновением с поверхностью в управляемом полете, из них 4 ночью (смотри SN-18, 19, 26).

Четыре АП (31%) произошли в результате падения оборотов несущего винта (смотри SN- 10, 24).

Одно АП (8%) произошло в результате динамического опрокидывания (смотри SN-9).

Одно АП (8%) - столкновение с землей при маневрировании на малых высотах.

Одно АП (8%) - потеря скорости с последующей вынужденной посадкой на склон горы на высоте 3 300 метров.

Таким образом, практически все АП произошли по уже известным и описанным в уведомлениях по безопасности полетов (Safety Notices) причинам.

Примечание: фактическое количество АП с вертолетом марки R-44 в РФ больше чем опубликовано МАК. Не рассматривались МАК АП с вертолетами государственной авиации (РОСТО-ДОСААФ) и без регистрации.

Сведения о работоспособности ELT в результате АП:

Из 13 материалов расследования АП следует, что в 11 случаях ELT был исправным, но срабатывание в автоматическом режиме было в 6 случаях АП, в 3 случаях ELT был выключен, в 2 случаях ELT не сработал в автоматическом режиме по условиям посадки.

Остальные 2 случая АП:

- 1 случай ELT не был установлен;
- 1 случай ELT был в неработающем состоянии - не был подсоединен антенный кабель.

Вертолеты R-44 не оборудуются штатными средствами регистрации параметров или видеозаписи (кроме вертолетов, оборудованных для прессы). Таким образом, отсутствует очень важная информация для анализа, профилактики, учебы, первоначальной подготовки и подтверждения квалификации, а также расследования авиационных событий как инструмент повышения безопасности полетов на этом типе вертолетов.

В качестве рекомендации можно предложить использование авторегистратора с автономным питанием с записью показаний приборов на приборной доске, при выполнении учебных, тренировочных, испытательных полетов и спортивных мероприятиях.

В полном объеме с аналитической справкой можно ознакомиться на официальном сайте Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации в сети Интернет, в разделе «Информация для эксплуатантов АОН, частных владельцев воздушных судов и пилотов любителей» по адресу: http://sibfana.ru/information_for_owners.html

Руководитель ЗАО «АСЦ СибНИА-ТЕСТ» И.А. Мосейкин доложил о перспективах развития авиации общего назначения, проблемах и пути их решения.

На сегодняшний день авиация общего назначения проходит этап становления. Начинает выработываться система взаимодействия в рамках действующего законодательства между государственными органами и АОН.

И.А. Мосейкин дал оценку авиации общего назначения:

- АОН – это площадка для подготовки авиационного персонала, как и во всем мире, это резерв для пополнения специалистов в коммерческой авиации;
- АОН – это «экономика» и государство заинтересовано в ее развитии;
- АОН – это решение специфических задач малыми воздушными судами.

Для развития АОН необходимо не только издавать нормативно-правовую базу, но и создавать необходимые условия, при которых будет выгоднее летать на законных основаниях.

Проблемы:

- проведение процедуры регистрации и сертификации только в Москве (необходима передача данных функций в территориальные органы);
- для подготовки авиационного персонала АОН необходимо разработать типовые программы подготовки (переподготовки).

Исполнительный директор Томской авиашколы «От винта», пилот-инструктор Е.М. Абрамова довела информацию об авиашколе, программах подготовки, преподавателях и воздушных судах, на которых проводится летная подготовка.

Председатель Западно-Сибирского регионального отделения МАРАП В.В. Костин довел информацию о деятельности Международной ассоциации руководителей авиапредприятий, задачах ассоциации в вопросах развития авиации общего назначения в России и в Сибирском федеральном округе.

В.В. Сороговец подвел итоги совещания, отметил актуальность всех вопросов, рассмотренных на совещании и необходимости проведения таких совещаний для выработки превентивных мероприятий и оперативного решения возникающих задач.

В завершении напомнил участникам совещания об административной и уголовной ответственности пилотов за нарушение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.

По итогам заседания кустового совещания по вопросам безопасности полетов авиации общего назначения, Р Е Ш И Л И:

1. Эксплуатантам и субъектам АОН, частным пилотам и владельцам воздушных судов АОН, старшим авиационным начальникам посадочных площадок, руководителям авиационных учебных центров и центров по сертификации экземпляров ВС АОН (в части касающегося):

1.1. Организовать изучение и исполнение решения кустового совещания по вопросам безопасности полетов авиации общего назначения.

1.2. В обязательном порядке своевременно изучать и исполнять требования информации и иных документов по безопасности полетов.

1.3. При организации и выполнении полетов на воздушных судах АОН строго соблюдать требования воздушного законодательства, летной и технической документации, ограничения летно-технических характеристик указанных в РЛЭ.

1.4. При выполнении полетов в воздушном пространстве класса G уведомление в органы ОВД подавать обязательно.

1.5. При принятии решения на вылет пользоваться официальными источниками метеорологической информации (АМСГ, ГМЦ). При принятии решения на вылет по ПВП, с учетом уменьшения количества метеостанций, передающих фактическую метеорологическую информацию и с учетом требований п. 2.7, 2.8 ФАП-128, наличие прогноза погоды по квадратам или по предполагаемому маршруту полета обязательно, за исключением выполнения полета в районе аэродрома.

1.6. Довести для ознакомления «Инструкцию по поиску и спасанию в Сибирской зоне авиационно-космического поиска и спасания».

1.7. При проведении летной подготовки уделять особое внимание действиям в особых случаях полета (отказ двигателя, систем) и готовности курсантов (слушателей) к безупречному выполнению всех процедур.

1.8. До 01.09.2014 подготовить предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в части организации, обеспечения и выполнения полетов на воздушных судах АОН.

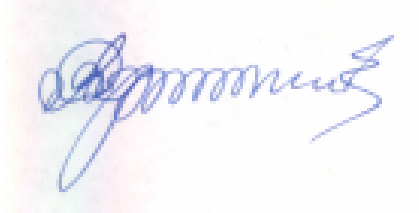
2. Начальнику ОЛЭ, СЭ и РАОН (И.В. Белову):

2.1. Разместить информацию на официальном сайте Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации в сети Интернет о порядке предоставления государственной услуги по выдаче свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаемых к выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна и порядке проведения тестирования на персональном компьютере в территориальной квалификационной комиссии.

2.2. Подготовить запрос в Федеральное агентство воздушного транспорта о порядке применения пункта 4.1., главы II приказа ФАС России от 29.01.1999 №23 «О введении в действие Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационных учебных центров» о возможности привлечения воздушных судов организаций и частных лиц, не имеющих сертификата эксплуатанта, для осуществления АУЦ летной подготовки.

3. Об исполнении решения доложить до 01.09.2014 в отдел инспекции по безопасности полетов Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации (на e-mail: korzhakova@zsmtu.ru).

И.о. начальника управления

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'В.В. Сороговец', written in a cursive style.

В.В. Сороговец