

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)**

ПРОТОКОЛ № 1

Конференции по безопасности полётов авиации общего назначения

«23»ноября 2011 г.

г. Москва

Председательствовал:

Начальник Управления государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Ространснадзора А.В. Борисов

Участвовали:

От центрального аппарата Ространснадзора:

Мишин Александр Владиленович - заместитель начальника Управления государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Ространснадзора;

Плахов Андрей Леонидович - начальник отдела надзора за деятельностью АОН;

Наталья Леонидовна Рыжова - начальник отдела надзора за подготовкой авиационного персонала;

Драсинский Георгий Орестович - Врио заместителя начальника отдела надзора за деятельностью АОН;

От Минтранса:

Шнырёв Андрей Геннадьевич - заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации;

От Межгосударственного Авиационного Комитета:

Ячменёв Георгий Александрович - заместитель Председателя Комиссии по расследованию авиационных происшествий;

От АОПА - Россия:

Тюрин Владимир Владимирович - Председатель правления Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан – владельцев воздушных судов;

От ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

Митронин Игорь Дмитриевич – начальник Московского зонального центра ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД»;

Сухарь Ярослав Иванович – начальник отдела организации воздушного движения и использования воздушного пространства филиала «МЦ АУВД»;

От Росгидромета:

Солынина Валентина Евгеньевна - инженер-синоптик главного авиационного метеорологического центра Росгидромета.

1. А.В. Борисов.

Информировал о состоянии с безопасностью полётов авиации общего назначения. Особое внимание уделено выполнению полётов в осенне-зимний период.

Информировал об изменениях в воздушное законодательство в части либерализации выполнения полётов авиации общего назначения. В том числе о возможности выполнения полётов на лёгких и сверхлёгких ВС без наличия свидетельства о регистрации эксплуатанта АОН, о введении уведомительного порядка полётов в воздушном пространстве класса «G», об отсутствии законодательной нормы предусматривающей обязательного наличия свидетельства пилота для лиц выполняющих полёты на сверхлёгких ВС весом до 115 кг, о введении в действие сертификата на право выполнение авиационных работ, об отмене обязательного требования о наличии инструкций по производству полётов для посадочных площадок и ряд других изменений.

Приведены примеры авиационных событий.

Информировал о функциях Ространснадзора, о видах проверок, о применяемых мерах - введение ограничений, выдача инспекторского предписания, вынесение постановления о правонарушении в соответствии с КоАП.

Информировал о проекте поправок в КоАП в части существенного увеличения штрафов.

Участникам конференции предложил готовить вопросы в письменном виде и заверил, что те вопросы, которые в не компетенции Ространснадзора, будут направлены в соответствующие органы исполнительной власти, а полученные ответы будут опубликованы на интернет-сайте Ространснадзора.

2. Г.А. Ячменёв

Ознакомил участников конференции с анализом безопасности полётов авиации общего назначения. При этом особо отметил, что основной причиной в 20-ти авиационных происшествиях (12 катастроф и 8 аварий), в результате которых погибло 19 человек за 10 месяцев 2011г. является человеческий фактор. Следовательно, нужно прилагать усилия на повышение качества подготовки летного состава, т.к. техника даёт в этой области человеческой деятельности меньше сбоев, чем человек.

Произведен обзор состояния с безопасностью полётов АОН с США. В 2005 году налет АОН в США составил 23 млн. часов, при этом произошло 1670 авиационных происшествий, 320 катастроф, 1688 ВС повреждено, 563 чел.

Погибло, 700 чел. получили ранения.

Разобраны примеры авиационных событий в Российской Федерации.

Обращено внимание на авиационные происшествия с вертолётами двухвинтовой схемы, такими как Robinson R-44.

Упомянуты недостатки в действующей нормативной базе, а также недостатки с контролем и надзором за деятельностью АОН.

Обращено внимание на недостатки с существующей системой подготовки авиационного персонала. Отмечен типичный недостаток пилотов АОН опыта при попадании в сложные метеоусловия. Отмечена необходимость обязательной тренировки выполнения полёта по приборам, в том числе на воздушных судах, не обязательно допущенных к полётам по правилам полётов по приборам. Это необходимо делать, прежде всего, для того, чтобы при полёте по ПВП и при непреднамеренном попадании в приборные метеорологические условия либо в условия с недостатком визуальных ориентиров, у пилота хватило бы опыта для разворота и выхода из таких условий.

Обращено внимание владельцев воздушных судов самостоятельной постройки на желательность установки системы сигнализации о выходе на критические углы атаки.

Отмечены недостатки в работе системы автоматических аварийных маяков КОСПАС-САРСАТ.

Отмечен рост количества столкновений с линиями электропередач. Для предотвращения таких катастроф необходимо производить маркировку линий электропередач, как это делается в других государствах.

Отмечено полное отсутствие данных в Росавиации и Ространснадзор данных по налёту в АОН. Приведен пример Молдавии, где есть полная статистика по налёту АОН.

Вопросы и комментарии:

Михаил Фарих, пилот вертолёта.

По программам подготовки пилотов вертолётов. Отмечены случаи отказов Росавиации в утверждении программ подготовки, если они содержали подготовку для полётов по приборам, на вертолётах, не допущенных к ГПП.

В Российской Федерации есть подробная статистика по катастрофам и АПБЧЖ, однако видно, что количество зафиксированных предпосылок к авиационным происшествиям или инцидентов незначительно. По мнению М. Фариха причина заключается в отсутствии доверия участников события к органам, уполномоченным вести расследования, в результате чего в случае инцидента участники скрывают информацию о случившемся.

В.Г. Шелковников, президент КА «Безопасность полётов»

Рассказал об опыте перелёта по маршруту Тушино-Сиэтл-Тушино. Организованного с помощью Фонда безопасности полётов АОПА. Призвал организовать аналогичный фонд по безопасности полётов. Отметил, что авторитет и активность организации ОПА-Россия растёт.

3. И.Д. Митронин.

Проинформировал о типичных ошибках и случаях непонимания правил полётов в уведомительном и разрешительном порядке.

Разъяснил, что при пересечении зоны класса С, можно запросить пролёт этой зоны прямо с воздуха, не получая предварительно разрешение на ИВП или даже не подавая уведомления о своём полёте.

Согласно статистике, в настоящее время приходит около 100 планов в сутки в среднем. Рекомендовал пользоваться интернетом для подачи плана, так как при подаче по телефону занимает намного больше времени.

К лету 2012 года МЗЦ планирует установить два дополнительных рабочих места для приема заявок в связи с ожидаемым ростом количества поданных планов полёта.

Докладчик информировал о случаях издания НОТАМ государственными аэродромами, в которых указанное время работы аэродрома не соответствует фактическому. В качестве примера, приведён а/д Соромово, который из 26 заявленных дней по НОТАМ, работал только 6 дней в октябре. Рекомендовал обращаться к сайту ivprf.ru, где всегда отображается текущий статус и можно выяснить, работает аэродром или нет.

Призвал участников конференции не вступать в споры с диспетчером в эфире, а выполнять требования, даже если они вам кажутся некорректными. Для примера приведен случай в одном из ВДПП, когда возник вопрос о возможности полёта после захода солнца. Выразил благодарность лётчику, который выполнил требования диспетчера, а уже после посадки написал жалобу, которая была детально разобрана в МЗЦ.

Вопросы и комментарии:

Козьмин Михаил, начальник посадочной площадки.

Вопрос: На посадочной площадке базируется порядка 20 воздушных судов. Хотелось бы понять, если с площадки выполняется 1000 вылетов в день, то нужно ли уведомлять о каждом вылете?

Ответ: Нет, уведомлять о каждом вылете не обязательно, если площадка в классе G, достаточно уведомить о временном интервале работы точки.

Михаил Фарих, пилот вертолёта.

Вопрос: Предполагается ли отменить требование необходимости согласования пролёта с государственными аэродромами перед вылетом. Почему нельзя согласовать с воздуха?

Ответ: При полёте по стандартному маршруту (МВЛ) не нужно ничего согласовывать, однако если полёт вне МВЛ, то необходимо заранее согласовывать.

Вопрос: Когда будет убрана техническая возможность отвергать ранее принятый план? Ведь пилот может увидеть, что план принят, и больше не посмотреть в систему.

Ответ: Замечание принято, практика не приемлема. Будем стараться не допускать в дальнейшем.

Александр Михайлов, пилот.

Вопрос: Можно ли при полёте из класса G в класс G без какого-либо плана или уведомления и пролёт государственного аэродрома согласовать уже с воздуха?

Ответ: Да. Никаких проблем.

Гуськов Владимир Алексеевич.

Вопрос: Можно ли как-то передать ваш опыт из МЗЦ в другие зональные центры, т.к. с ними часто намного сложнее согласовать, чем с МЗЦ?

Ответ: Я думаю, что проблема не в смежных ЗЦ, а в сложностях согласований с Главным центром ЕС ОрВД. Считаю, что АОПА-Россия должна организовать аналогичную встречу с ГЦ ЕС ОрВД.

4. Я.И. Сухарь

Главный вопрос, который мы решали в течение прошедшего года, это уменьшение районов аэродромов государственной авиации. Они часто не отдают ни пяди своего воздушного пространства, даже если они не всегда его используют. Иногда они хотят иметь район аэродрома с радиусом 60 км, где они даже связь обеспечить не могут.

Докладчик отметил, что структура ВП очень сложная и разобраться в ней не просто даже специалистам и картографам.

Информация по району Быково. Район полностью исключен из приказа Минтранса по ошибке. Сейчас готовится НОТАМ о введении класса C в районе бывшего района Быково. Будет управлять Внуково с позывным - «Внуково - Подход-2».

Будем продолжать работу с аэродромами с государственной авиации для освобождения высот 200-300 метров и создания там класса G.

Вопросы.

Лопатин Василий Иванович, аэродром Дракино.

Вопрос: Дракино, это базовый аэродром для сборной по высшему пилотажу. Моё мнение, что отмена района была ошибкой. Просьба учесть интересы спортивной авиации.

Ответ: Таких аэродромов, как Дракино, желающих получить свой район аэродрома в МЗ более десятка. Но если мы устанавливаем район аэродрома, с диспетчерским обслуживанием, а не просто голос с «шаю/не шаю» - он должен и обеспечить полёт по ГПП. Для соревнований мы вполне можем обеспечить и временный режим. Но на постоянной основе такие районы аэродромов мы устанавливать не будем.

5. А.Г. Шнырёв

Информировал о состоянии с нормативно-правовой базы в гражданской авиации и проблемах правоприменения.

Докладчик проинформировал о планах Минтранса до нового года выпустить новые нормативные правовые акты в области аэродромов и в области поддержания лётной годности. Подготовлен проект нового приказа, который отменит приказы ФАП-145, ФАП-118 и ФАП-132 и введет новые правила выдачи бессрочных сертификатов лётной годности и правила поддержания лётной годности.

Минтрансом создана рабочая группа, однако предложения практически не поступают.

Вопрос.

Козьмин Михаил.

Вопрос: На правила выдачи СЛГ для сверхлёгких воздушных судов распространяются те же правила, что и на остальную авиацию, и для получения СЛГ необходимо подготавливать количество документов, по весу превосходящее вес воздушного судна.

Ответ: В самом приказе 118 требования такого количества документов нет. Но реальное правоприменение страдает и органы сертификации и центры сертификации требуют с вас эти документы.

Лелеков Сергей.

Вопрос: Когда будет принят новый табель сообщений на смену ТС-95?

Ответ: Время, за которое план должен быть обработан, установлено в ФП ИВП.

Вопрос: При введении новой схемы эшелонирования, возникло много противоречий с ФАП Полётов (трёх министров) в том числе с другой таблицей эшелонирования. Каким документом нужно руководствоваться?

Ответ: Существует разъяснение Конституционного суда, говорящее что акт более высокого уровня либо того же уровня, но изданный позднее, имеет большую юридическую силу. В любом случае мы будем готовить проект документа об отмене приказ 3-х министров, однако нужно переносить полезные нормы из него в иные нормативные акты, что требует значительное время работы.

Вопрос из зала.

Как обстоят дела с правилами регистрации сверхлегких воздушных судов?

Ответ: Приказ по регистрации сверхлегких ВС уже подписан министром транспорта и находится на регистрации в Минюсте. В приказе установлен заявительный характер регистрации сверхлегкого воздушного судна. Не требуется выезд эксперта Росавиации. Вы должны написать заявление, заверить свою подпись у нотариуса, приложить две фотокарточки воздушного судна и направить это по почте в Росавиацию. В течение 10 дней вам должно быть направлено свидетельство о регистрации.

Вопрос из зала.

Как обстоят дела с получением СЛГ на сверхлегкие воздушные суда?

Ответ: В настоящее время процедуры выдачи СЛГ не очень эффективны и с точки зрения Минтранса необходимо освобождать государство от ответственности за лётную годность таких воздушных судов. Однако, для того, чтобы это сделать, необходимо изменить воздушный кодекс.

Вопрос из зала - пилот парапланерист.

От нас в рабочую группу входит Михаил Астахов. Он нам сказал, что рабочая группа в течении полугода с момента создания не собиралась ни разу?

Ответ: Какой смысл собираться, если не поступило ни одного письменного предложения? Необходимо подавать конструктивные предложения по изменению законодательства в письменном виде.

Скрибков Всеволод Николаевич:

Вопрос: Наше предприятие закупило иностранную авиационную технику. Процедура получения сертификата летной годности предусматривает, чтобы я имел базу по техническому обслуживанию воздушного судна. Ближайшее предприятие, которое может обслужить такое воздушное судно, находится в США. Для того, чтобы одобрить то предприятие, туда едут «специалисты» за наш счёт, которые даже не знают английского языка. Не знаю, чем они там занимаются, но после этого это предприятие получает уже наш сертификат. Скажите, каким-то образом планируется взаимное признание сертификатов с США, чтобы не приходилось посылать туда специалистов из России, т.к. такая практика есть для дипломов и т.д.?

Ответ: Вы верно сказали слово «взаимное». То есть, прежде чем нам ввести процедуру автоматического признания американских центров, нам нужно уговорить американцев автоматически признавать наши центры, что не простая проблема, которая не завтра будет решена.

По поводу качества подготовки специалистов Росавиации, которые даже не зная английского языка, едут сертифицировать иностранный центр, это, безусловно, безобразие. И в соответствии с федеральным законом о госслужбе, госслужащие, которые полетели сертифицировать этот центр, не имели права брать с вас денег. А у вас есть право требовать исполнения государственной функции за счет госоргана, и если госорган желает привлечь какую-то дополнительную организацию, он имеет право это сделать, но только за свой счёт.

Вопрос: В федеральных правилах по выдаче сертификата эксплуатанта, производящего авиационные работы сказано достаточно просто - мне нужно иметь лишь двух – трех пилотов и столько же технического персонала. Однако когда я прихожу в наше региональное управление, выясняется, что имеется какая-то методичка, с непонятным юридическим статусом, где сказано, что в штате эксплуатанта должна быть инспекция и летный директор. Что практически соответствует требованиям к коммерческому эксплуатанту. Когда это будет изменено?

Ответ: Любые требования в методических рекомендациях не законны. Любые фантазии, связанные с безопасностью полётов, могут возникать у чиновников бесконечно, но необходимо понимать, что ничего кроме федеральных авиационных правил не может устанавливать никаких требований. И чем больше вы сами будете соглашаться с незаконием тем хуже будет ситуация в стране.

Гришаткин Юрий:

Вопрос: В настоящее время выполнять полёты может только воздушное судно, имеющее государственную регистрацию и СЛГ. Каким образом может выполнять полёты на воздушных судах, которые еще не получили СЛГ и проходят испытания. С нас требуют документы, подтверждающие лётную годность даже для регистрации прав на воздушное судно и регистрации этого права в государственном реестре.

Ответ: Правила регистрации воздушных судов специально сделаны так, что вы можете зарегистрировать воздушное судно, еще не имеющее лётной годности. А далее вы имеете право выполнять полёты без сертификата лётной годности в целях его получения.

Если же центр сертификации требует с вас какие-то документы, которые не предусмотрены действующим законодательством, то это только ваша вина.

Вопрос из зала:

Вопрос: Вы сказали, что можно летать без СЛГ, если полёт выполняется в целях получения СЛГ. Однако в ФАП-128 пункт 2.20 устанавливает необходимость наличия СЛГ на борту ВС. Это противоречие?

Ответ: Да, так устроено законодательство – ФАП -118 делает изъятие из нормы ФАП-128. Никакого противоречия тут нет.

Комаров Сергей:

Вопрос: ФАП-90 по подготовке к международным полётам требует рейсовую тренировку на международных воздушных линиях в виде 18 полётов или 100 часов. Мы задавали вопрос в Росавиацию, как это выполнить эти требования для частного пилота, но они не смогли ничего ответить. Нельзя ли отменить этот пункт?

Ответ: Да мы собираемся отменять этот приказ, перенеся полезные нормы в другие приказы.

Гришаткин Юрий:

Вопрос: В АИП РФ установлено требование к лидировщику при полёте иностранных воздушных судов вне международных трасс. Так ли это?

Ответ: Требование наличия лидировщика отсутствует в действующем законодательстве. АИП Российской Федерации не является нормативным правовым актом и не может устанавливать обязательных требований, в том числе к иностранным пилотам. Естественно при полёте вне международных трасс, органы ОВД у нас не владеют английским языком, вам будет необходимо обеспечить наличие на борту воздушного судна пилота, владеющего русским радиообменом. Если вы говорите, что экипаж владеет русским языком, то никто вам не имеет права навязать кого-то еще.

Бирюков Алексей:

Вопрос: 21-я статья воздушного кодекса определяет АОН, как авиацию, не выполняющую авиационные работы. Однако в ФАП-118 говорится, что единичные экземпляры воздушных судов относятся к авиации общего назначения. Как будет устраняться это противоречие?

Ответ: Здесь нет никакого противоречия. ФАП-118 не запрещает выполнять авиационные работы на ЕЭВС - там нет ни одной нормы, которая не позволяла бы это делать, а название ФАП не несёт никакой юридической нормы - ФАП может называться как угодно.

Вопрос из зала:

Вопрос: Много нормативных актов запрещают авиации общего назначения зарабатывать деньги. Если еще проще поставить вопрос - можно ли катать людей за деньги?

Ответ: Да, можно. Авиации общего назначения нельзя делать только две вещи - заниматься коммерческими воздушными перевозками и авиационными работами. Всё остальное можно делать хоть за деньги, хоть бесплатно. До 2006 года формулировка АОН в воздушном кодексе была совсем другая «без взимания платы». Вот тогда действительно было нельзя.

6. А.Л. Плахов

Порядок проведения проверок.

Проверки осуществляются в соответствии с Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. N 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля", в соответствии с Воздушным Кодексом и Постановлением Правительства РФ от 9 июня 2010 г. N 409 "Об осуществлении должностными лицами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций".

Примерно в сентябре каждого года формируется план проверок на очередной год, который направляется в прокуратуру, затем к 31-му декабря сформированный план всех проверок появляется на сайте прокуратуры.

Проверки юридических лиц или индивидуальных предпринимателей бывают как документарными, так и выездными. Для проведения выездной проверки предприятия издается соответствующее распоряжение, которое мы направляем проверяемому юридическому лицу за три рабочих дня до начала проверки. И должны закончить проверку в течение указанного срока, например 20 дней. Т.е. максимум на 20-й день мы обязаны вручить акт о результатах проверки.

Внеплановые проверки могут осуществляться по жалобам и по любой другой информации, например из СМИ. В этом случае эта проверка тоже согласовывается с прокуратурой.

Есть внеплановые проверки, которые осуществляются при поступлении информации об угрозе жизни и здоровью человека или экологии. В этом случае в прокуратуру направляется уведомление о проведении внеплановой проверки и не дожидаясь согласования комиссия выезжает на проверку.

Что касается проверок частных лиц (не являющихся юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями), то это осуществляется в соответствии с постановлением №409.

Инспектор имеет право проверить воздушное судно, в любом месте, и неограниченное количество раз. Государственный инспектор при проведении проверки ВС должен при себе иметь удостоверение с вкладышем, личный знак и печать. При отсутствии любого из перечисленных предметов обращайтесь в ближайшее отделение полиции и сообщайте, что к вам пришёл шарлатан. Иногда при прибытии на проверку от нас требуют задание на проверку. Оно конечно у нас всегда есть, но предъявлять его мы не обязаны.

Как правило, замечания достаточно типичные: выполнение полетов с неполным комплектом судовых документов, выполнение полетов при отсутствии у пилота свидетельства, отсутствует список лиц находящихся на борту ВС или содержание этого списка не соответствует ФАП – 128, на элементы конструкции ВС не наносятся регистрационные знаки.

По результатам проверки оформляется протокол или если необходимо проводить расследование, возбуждается дело об административном правонарушении. Статьи КоАП которые мы применяем 11.4, 11.5, 11.30, 19.4.

Вопрос: Кто придумал размеры штрафов для проекта поправок?

Ответ: Вся нормотворческая деятельность находится в Минтрансе. По данному вопросу рекомендую обратиться в Минтранс.

Вопрос: Какая используется процедура, если выявлено два и более нарушения?

Ответ: Если одно и то же действие подлежит наказанию по двум и более статьям и протокол оформляет один инспектор, то подлежит применению та статья, где предусмотрен максимальный размер штрафа.

Вопросы, которые поступили до конференции:

Вопрос: Возможна ли конфискация воздушного судна при выявленном правонарушении?

Ответ: Нет. Статьи 11.4, 11.5, 11.30, 19.4 не предусматривают такой меры.

Вопрос: Обязательно ли уведомление при полётах в воздушном пространстве класса G? Является ли отсутствие уведомления нарушением порядка использования воздушного пространства влекущее наказание в соответствии с КоАП 11.4

Ответ: Нет, уведомление не является обязательным. Уведомление подаётся в форме плана полёта по желанию командира воздушного судна для организации аварийного оповещения и полётно-информационного обслуживания.

Вопрос: Каким образом частный пилот может посылать первичное донесение об инциденте, с учётом отсутствия доступа к АФТН.

Ответ: Необходимо послать сообщение в два электронных адреса: DDS@rostransnadzor.ru и gusavia@scaa.ru в свободной форме. Перечень необходимой информации в первичном донесении описан в ПРАПИ-98, пункт 3.2.3.

Вопрос: Достаточно ли для выполнения функций КВС на однодвигательном сухопутном самолёте квалификационной отметки в свидетельстве «самолёт однодвигательный сухопутный» при условии, что сертификат типа или РЛЭ позволяет управлять данным воздушным судном экипажем, состоящим из одного пилота? Является ли административным нарушением отсутствие отметки о типе при управлении таким воздушным судном?

Ответ: Достаточно, при условии, если в РЛЭ или сертификате типа самолёта установлено, что он может эксплуатироваться один пилотом. Отсутствие квалификационной отметки о типе, в таком случае, правонарушением не является. Управление любым вертолётom требует наличия квалификационной отметки о типе.

Вопрос: Существуют ли в законодательстве допуска, такие как «ночной», «на посадку с подбором», «на полёты с поплавками», «горный», «на первоначальную подготовку» и т.д.

Ответ: Нет.

Вопрос: Необходимо ли продлять свидетельства пилота?

Ответ: Процедура продления свидетельств пилота не предусмотрена действующим воздушным законодательством. Свидетельство пилота действительно «при условии выполнения владельцем свидетельства требований к авиационному персоналу». В дополнение к свидетельству нужна действующая справка ВЛЭК, а также наличие квалификационной проверки срок действия которой 24 месяца и наличие записи в летной книжке о проведении такой проверки.

Вопрос: Требуется ли свидетельство пилота для управления воздушным судном с массой конструкции до 115 кг?

Ответ: Нет.

6. Н.Л. Рыжова

Росавиация является уполномоченным органом, на который возложена организация и проведение обязательной сертификации. В рамках выданных сертификатов Росавиация проводит инспекционные проверки в соответствии с процедурами, описанными в ФАП. По результатам проведенных инспекционных проверок Росавиация может - приостановить действие сертификата, отозвать сертификат, аннулировать сертификат.

Ространснадзор проверяет деятельность предприятия на предмет выполнения требований воздушного законодательства. Если выявляется нарушение требований, то выносится предписание с установленным сроком устранения выявленных нарушений, так же могут быть применены меры административного воздействия. Проверка деятельности предприятия на предмет выполнения требований воздушного законодательства является инспекторской.

Проверки авиационного персонала. Два направления проверок персонала - проверки наличия квалифицированного авиационного персонала на предприятиях и проверки подготовки персонала в АУЦ.

Авиационный персонал должен проходить подготовку только в сертифицированных авиационных учебных центрах. При проверке предприятия проверяется в первую очередь прохождение авиационным персоналом требуемой подготовки в АУЦ, имеющих сертификат на проведение необходимой подготовки. Если центр, в котором проходит подготовку авиационный персонал, зарубежный, то он должен быть одобрен Росавиацией.

Вопрос, касающийся владельцев ВС. Если Вы, как владелец, даёте доверенность на управление воздушным судном, то Вы как владелец также несете ответственность, если персонал не имеет права на управление данным воздушным судном.

Выступление из зала.

Кроме ФАП-23, других документов по АУЦ нет. Спецификой подготовки летного состава АОН является подготовка, растянутая по времени, так как слушатель реально не всегда имеет возможность сидеть в классе и слушать теорию каждый день по восемь часов. В этом случае, рекомендую, сформировать методические пособия, перечень литературы, дистанционные курсы подготовки, по которым пилот сможет вести самоподготовку.

При организации летной подготовки АУЦ может привлекать воздушные суда

и инструкторский состав эксплуатанта, при полной ответственности АУЦ за организацию и проведение подготовки.

Обратите внимание, что доказательством того, что полёты реально проводились, является задание на полёт. Никакие иные записи таким доказательством не являются. Задания должны быть подшиты, пронумерованы, храниться минимум 5 лет и должны быть предъявлены при проверке. Форму полётного задания вы утверждаете своим внутренним документом по предприятию.

Касаясь вопроса подготовки пилотов к полёту по приборам на вертолётах, не допущенных к полётам по приборам. Для решения этой проблемы нужно правильно составить программу и указать, что производится имитация полёта по приборам и каким образом это организовано.

7. В.В. Тюрин

Представлена информация о состоянии безопасности полётов авиации общего назначения вне зависимости от наличия государственной регистрации гражданского воздушного судна, в том числе с учетом событий с ВС РОСТО/ДОСААФ, ФЛА или незарегистрированного воздушного судна.

По статистике, ведущейся в АОПА-Россия, уровень аварийности в авиации общего назначения начиная с 2004 года сохраняется приблизительно на уровне около 15-20 катастроф в год, в которых гибнет приблизительно 30 человек в год. С учетом роста количества воздушных судов можно предположить, что уровень безопасности полётов, по крайней мере, не ухудшается.

АОПА-Россия проводит сбор статистики по налёту ВС АОН и призывает пилотов и владельцев воздушных судов заполнять электронные или бумажные формы, распространяемые АОПА-Россия на аэродромах. Электронную форму можно заполнить на сайте АОПА-Россия по адресу <http://aopa.ru/index.php/apps/hours>. Мы обещаем, что детальная информация не будет передаваться никаким другим лицам вне АОПА-Россия.

Докладчик призвал выполнять требование п.3.24 ФАП-128 и выполнять все полёты, в том числе аэродромные и учебные по кругу, только по приведенному давлению.

Была отмечена плохая статистика применения автоматических аварийных маяков КОСПАС-САРСАТ - в Российской Федерации за всю историю не было ни одного успешного применения аварийных маяков в автоматическом режиме.

Конференции предложено обратиться в Минтранс с предложением отменить требование оснащения всех воздушных судов АОН аварийными маяками КОСПАС-САРСАТ.

8. В.Е. Солынина

Представлена статистика авиационных происшествий, связанных с метеорологическими факторами.

Рассказано об авиационной метеорологии, истории возникновения такой науки, и о применении метеорологии в наше время.

Участники конференции ознакомлены с видами процессов в атмосфере в осенний и зимний периоды. О влиянии метеорологических факторов на малую авиацию. Описаны виды обледенения, и условия возникновения обледенения. Дано описание туманов (адвективные, радиационные, туманы испарения).

Проинформировала о видах метеорологических прогнозов и карт.
Представлена информация о метеообеспечении ГАМЦ в московском регионе.

9. А.В. Мишин

Раскрыты и конкретизированы ответы на вопросы, задаваемые ранее.

Резолюция

В целях повышения безопасности полётов АОН и обеспечения эффективности государственного регулирования направить предложения по внесению изменений в воздушное законодательство РФ, в части касающейся:

1. Организации постоянно действующего института экзаменаторов, уполномоченных выполнять проверки при выдаче свидетельств членов экипажа воздушных судов, переподготовке на новый тип, с опубликованием списка таких экзаменаторов на сайте уполномоченного органа, с целью разделения функций подготовки и проверки квалификации пилотов.

2. Исключения допуска к эксплуатации экземпляра воздушного судна как ЕЭВС, при наличии сертификата типа. Выйти с предложением на Минтранс Российской Федерации о создании нормативной основы для автоматического признания сертификатов типа выданных авиационными администрациями стран.

3. Создания системы информационного обеспечения безопасности полётов в АОН и на авиационных работах, для владельцев и пилотов ВС (включая ЛА, СЛА), в рамках государственной СУБП.

4. Разработки типовых программ подготовки частных пилотов и авиационного персонала выполняющих авиационные работы.

5. Организации совещания на уровне Минтранса РФ по проблемным вопросам в авиации общего назначения.

6. Одобрения взаимодействия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с Межрегиональной общественной организацией пилотов и граждан-владельцев воздушных судов в виде периодического проведения конференций, участия в этих встречах Росавиации, Госкорпорации по ОрВД, Межгосударственного авиационного комитета и Росгидромета.

Начальник Управления государственного
надзора за деятельностью
в гражданской авиации

А.В. Борисов

Протокол подготовили

В.В. Тюрин,

Г.О. Драсинский.