

ПРОТОКОЛ
РАСШИРЕННОГО СОВЕЩАНИЯ ПРИВОЛЖСКОГО
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА 12 марта 2020 года

г. Самара

12.03.2020г.

Президиум совещания:

Шубин В.Н. – начальник Приволжского МТУ Росавиации;

Берман М.Л. – исполнительный директор АО «Международный аэропорт «Курумоч»;

Трубаев П.В. – генеральный директор ООО «ЮВТ Аэро»;

Варисов А.А. – председатель Волжского теркома профсоюза авиаработников.

Председательствующий:

Шубин В.Н.

Секретарь:

Пименова Л.С.

На совещании присутствовали: руководители, заместители руководителей по инженерно-авиационному обеспечению, транспортной безопасности, организации летной работы и другие уполномоченные лица авиапредприятий, подведомственных Приволжскому МТУ Росавиации.

Открытие совещания – Шубин В.Н.

Шубин В.Н. выступил с докладом об итогах работы организаций Приволжского федерального округа в 2019 году. Довел информацию о положении дел у эксплуатантов, в аэропортах, учебных заведениях. Рассказал о количестве и состоянии воздушных судов, организации летной работы, количестве пассажиров, перевезенных эксплуатантами Управления и отправленных их аэропортов ПФО.

Обратил особое внимание на следующие вопросы:

- в аэропортах Управления продолжают происходить авиационные события, связанные с некачественной подготовкой и содержанием ИВПП (Ульяновск (Баратавка), Пермь, Киров) и наземным обслуживанием воздушных судов (Казань, Бегишево). Причины данных событий повторяются: наличие льда, снежно-ледяных образований на ВПП и уширении, РД, перроне из-за нарушения технологии выполнения работ (реагентом обработана только часть ВПП вдоль осевой линии и линии руления на уширении и РД), из-за экономии реагентов, из-за отсутствия контроля за состоянием ВПП после проведения работ, из-за неправильной оценки состояния ВПП, из-за непринятия оператором аэродрома решения на закрытие аэродрома и его доподготовку.

Общим замечанием по зимнему содержанию аэродромов является поддержание низкого минимально-допустимого коэффициента сцепления на аэродромных покрытиях, несвоевременная и некачественная подготовка МС, перронов.

Подробно остановился на авиационных событиях, произошедших по этим причинам:

25 марта 2019 г. произошёл серьёзный авиационный инцидент с ВС RRJ-95B-100 RA-89032 ПАО «Аэрофлот» в аэропорту Ульяновск (Баратаевка). При выполнении рейса по маршруту Шереметьево-Ульяновск (Баратаевка) на пробеге после посадки на аэродроме Ульяновск (Баратаевка), КВС увидел, что левая часть ВПП не очищена от снега. Правая сторона полосы тоже была заснежена, но слой снега был на несколько сантиметров меньше чем на левой. Слева от оси ВПП был бруствер снега по всей длине полосы. При движении по полосе самолет отклонялся по направлению из-за наличия снежного покрова на ВПП, но усилиями экипажа был удержан на ВПП.

23 декабря 2019 г. произошёл авиационный инцидент с ВС Boeing 737-800, VQ-BTG ООО «Авиакомпания «Победа» в аэропорту Победилово (г. Киров). Самолёт Boeing 737-800, VQ-BTG, Авиакомпания «Победа», выполнявший регулярный пассажирский, совершил посадку на аэродроме Киров (Победилово). На этапе руления после пробега, во время выполнения правого разворота на 180° в торце ВПП, произошло неуправляемое скольжение воздушного судна влево при полном повороте колёс носовой стойки воздушного судна вправо по причине потери сцепления колёс с покрытием полосы из-за наличия снежно-ледяных отложений в зоне разворота.

24 декабря 2019 г. произошёл авиационный инцидент с ВС А320 УР-ВТО ПАО «Аэрофлот» в аэропорту Пермь. Приём воздушного судна на неподготовленную ВПП. Данный авиационный инцидент отнесён по факторам аэродромных служб частично. Выполнялся регулярный пассажирский рейс Шереметьево - Пермь. Экипаж воздушного судна перед посадкой в а/п Пермь владел информацией АТИС о нормативном коэффициенте сцепления (далее $K_{сц}$) 0,32 искусственной взлётно-посадочной полосы. Перрон и РД заснежены, скользкие, рулите осторожно. После штатной посадки в а/п Пермь в 20:09 UTC (01:09 25.12.2019 по местному времени, посадочная масса 61883кг, центровка 31,14%) и разворота на 180° в уширении торца ИВПП воздушное судно продолжило движение в обратном направлении по ИВПП.

04 мая 2019 г. в аэропорту Пермь произошло повреждение воздушного судна В-737-800 ООО «Северный Ветер». После выполнения рейса по маршруту Анталия-Пермь в 19.38 UTC, ночь, простые метеоусловия в процессе коммерческого обслуживания во время выхода пассажиров произошло повреждение датчика температуры наружного воздуха воздушного судна площадкой пассажирского самоходного трапа, принадлежащего АО «Международный аэропорт Пермь».

17 декабря 2019 г. в аэропорту Бегишево произошло повреждение воздушного судна Боинг-757-200 ООО «АЗУР Эйр». При выполнении рейса по маршруту Бегишево-

Дубай при буксировке воздушного судна на запуск двигателей в аэропорту Бегишево произошло разрушение проушин буксировочного узла на передней амортизационной стойке.

Всем руководителям аэропортовых комплексов принять исчерпывающие меры по содержанию плоскостных сооружений аэродромов в состоянии, позволяющем поддерживать высокий уровень безопасности полётов, а также подготовке специалистов по наземному обслуживанию воздушных судов.

- Довел до участников совещания анализ по безопасности полетов за 2019 год.

- Обратил внимание на необходимость провести дополнительно очень большую работу по повышению уровня безопасности полётов. Прежде всего это обучение руководящего состава в области управления безопасностью полётов (курсы по СУБП), где это ещё не сделано.

- Ещё раз напомнил об авиационном событии (катастрофе), произошедшей 20 октября 2014 года в аэропорту Внуково и о поручениях Руководителя Росавиации от 05 октября 2016 года № 1.02-16-ПОР и № 1.02-17-ПОР, приложениях № 1 и 2 к приказу Росавиации от 17 февраля 2017 г. № 69-П «О мероприятиях по предотвращению несанкционированных выездов на взлётно-посадочную полосу». Следует обратить внимание на то, что указанные мероприятия по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП не устанавливают сроков исполнения, то есть не являются «разовыми» (расчитанными на однократное исполнение), что предусматривает **постоянную** оценку полноты и качества их реализации в организациях гражданской авиации. В связи с этим, контроль реализации мероприятий следует выполнять в ходе проведения периодических проверок организаций гражданской авиации, в том числе и проведении внутренних аудитов, а также в ходе контроля готовности авиапредприятий к работе в осенне-зимний и весенне-летний периодах, при расследовании авиационных событий, при участии в работе групп по безопасности на ВПП, а также в рамках текущей деятельности аэропортов.

- Обратил внимание на распоряжение Росавиации от 14 декабря 2016 года № 6.02-2713 за подписью К.А. Махова (об авиационных событиях по причинам, связанным с управлением автотранспортными средствами при движении по аэродрому водителями в состоянии алкогольного или наркотического опьянения) в рамках исполнения требований п. 17 указанного выше поручения 1.02-17-ПОР и приложения № 2 к приказу Росавиации 69-П на проведение предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров авиационного персонала, особенно водителей специального автотранспорта. Выявление и устранение условий для нарушения работниками трудовой дисциплины.

- Предложил регулярно изучать материалы по безопасности полётов, размещаемые в архиве материалов расследования инцидентов и производственных происшествий Росавиации (АМРИПП Росавиации), на официальных сайтах

Росавиации, Межгосударственного Авиационного Комитета (МАК), Приволжского МГУ Росавиации.

- Эксплуатантам самолётов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, оборудованных параметрическими средствами сбора полётной информации изучить анализ причин грубых посадок и повторных отделений, изложенных в письме Авиарегистра России от 24.07.2019 г. № АР-2038; повторно изучить отчёт о научно-исследовательской работе, утверждённый 03.11.2015 г. (письмо заместителя руководителя Росавиации от 31.12.2015 № 4.02-1101. Разработать перечень показателей техники пилотирования, характеризующие риск возникновения преждевременных снижений, грубых приземлений, касаний земли констукцией ВС и выкатываний на посадке. На основании разработанных перечней разработать и внедрить регулярную (не реже одного раза в месяц) процедуру по оценке техники пилотирования лётного состава по разработанному перечню показателей с фиксацией результатов в специальном журнале по каждому конкретному пилоту.

Сформировал задачи на 2020 год:

1. В аэропортах необходимо продолжить (организовать) работу по видам аэропортовой деятельности в строгом соответствии с требованиями руководящих документов, направленную на исключение авиационных происшествий и инцидентов, повреждений воздушных судов и ДТП. Организовать всесторонний и действенный контроль за соблюдением технологической и производственной дисциплины.

2. В период сезонного обслуживания спецтехники и АМ обратить особое внимание на качество технического обслуживания и ремонт наземной авиационной техники, предназначенной для технического и коммерческого обслуживания воздушных судов, на контроль доступа и проведения работ сторонними организациями на контролируемой территории аэродромов.

3. При эксплуатационном содержании аэродромов обратить внимание на качественный контроль за состоянием искусственных покрытий аэродрома, на отсутствие посторонних предметов, продуктов разрушения покрытий, снежно-ледяных образований, на своевременное принятие оператором аэродрома решения на закрытие аэродрома на очистку от снега, снежно-ледяных образований.

4. Мероприятия орнитологического обеспечения полетов проводить комплексно и в полном объеме. Уделить особое внимание оснащению аэропортов средствами для отпугивания птиц, проведению эколого-орнитологических обследований, введению в штатное расписание аэродромной службы должности инженера по орнитологическому обеспечению полетов и назначение на эту должность специалистов, имеющих профильное образование.

5. Продолжить работу по реализации плана мероприятий «Дорожная карта» по обеспечению доступности объектов транспортной инфраструктуры лицам с ограниченными физическими возможностями.

6. Завершить работу по установлению приаэродромных территорий

аэродромов.

Кузовлев С.А. – начальник службы движения Филиала «Аэронавигация Центральной Волги» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» выступил с докладом «Организация перехода на новую структуру воздушного пространства Самарской зоны ЕС ОрВД, в связи с введением новой структуры воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД. Выполнение мероприятий по подготовке персонала ОВД и инженерно-технического персонала в связи с переходом на использование давления QNH с применением измерения высот в футах.» Доложил, что 03.12.2020 года будет осуществлён переход на новую структуру воздушного пространства. Эта тенденция началась в 2008 году и связано не только с изменением структуры, но и отменой всех действующих трасс и изменением всех схем маневрирования в Московской зоне ЕС ОрВД. Филиал «Аэронавигация Центральной Волги», как регион соседствующий с Московской зоной, провёл огромную работу. Смена сетки воздушных трасс в Московской зоне влечёт изменения вплоть до Урала. Параллельно внедряется проект по переходу на футовую систему измерения. Учитывая, что большинство ВС, эксплуатирующихся в ГА РФ иностранного производства и оборудованы они в футовой системе, решение по переходу (пересчёту) на футовую систему было неизбежным. Проблемы могут возникать у эксплуатантов отечественной авиационной техники, но мы предпринимаем максимум усилий для их предупреждения.

Обратил внимание на взаимодействие с Приволжским МТУ Росавиации при выдаче свидетельств авиационного персонала. 148 свидетельств диспетчеров управления воздушным движением не соответствуют требованиям нормативных актов в части отсутствия в них дублирования фамилии и имени владельца на латинице.

Шубин В.Н. предложил решить этот вопрос в рабочем порядке и указал, что не видит объективных причин, препятствующих разрешению ситуации.

Кузовлев С.А. сообщил, что в филиал «Аэронавигация Центральной Волги» не поступал приказ о внесении изменений в Инструкцию по поиску и спасанию в Приволжской зоне АКПС, в то время как «АЦВ» является непосредственной стороной в этом процессе. Кроме того, обратил внимание, что приказ составлен с нарушениями нормативных требований.

Осколков Ю.И. обратил внимание на порядок проведения тренировок ПСВС. Этот вопрос недостаточно регламентирован. Нет чётко установленных границ, куда осуществляется «выброска» СПДГ.

Натыкан И.Н. – директор по производству АО «СарАэро-Инвест» доложил о мероприятиях, проводимых для перехода на работу по II категории ИКАО аэропорта в 2019 году. Данная работа ведется в штатном режиме, заключаются соответствующие контракты, осуществляется контроль их исполнения. Осенью текущего года аэропорт перейдёт на работу по II категории ИКАО.

Варисов А.А. – председатель Волжского теркома профсоюза авиаработников сообщил о социальном положении работников авиапредприятий. Отметил высокую численность профсоюзной организации Международных аэропортов «Курумоч», «Казань» и ряда других организаций, одновременно отметив, что в новом аэропорту Саратов (Гагарин) профсоюз так и не создан. В целом, практически во всех предприятиях складывается благоприятная социальная обстановка.

Шубин В.Н. подвёл итоги совещания.

Председательствующий:

Шубин В.Н. _____

Секретарь:

Пименова Л.С. _____