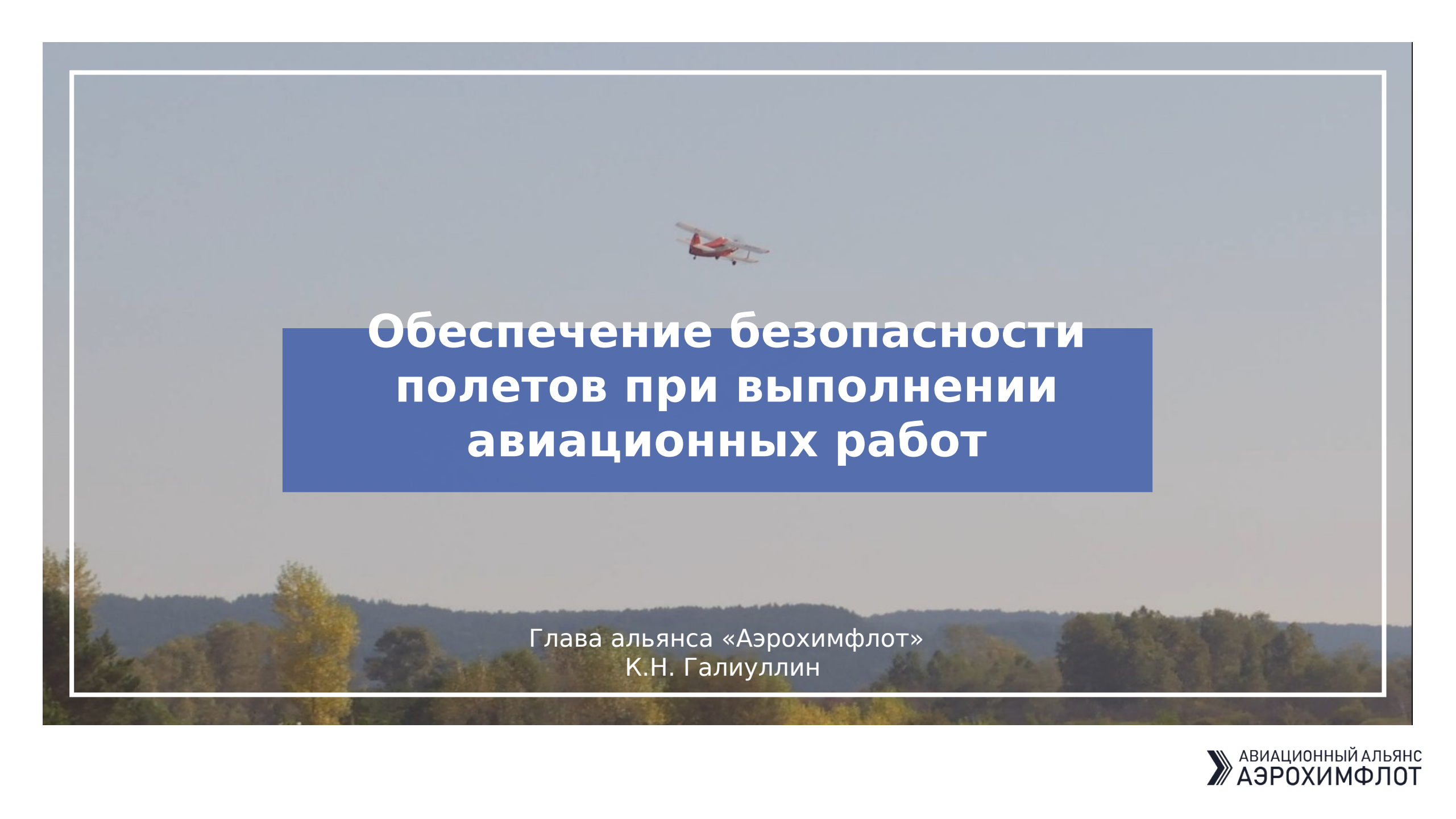




Обеспечение безопасности полетов при выполнении авиационных работ

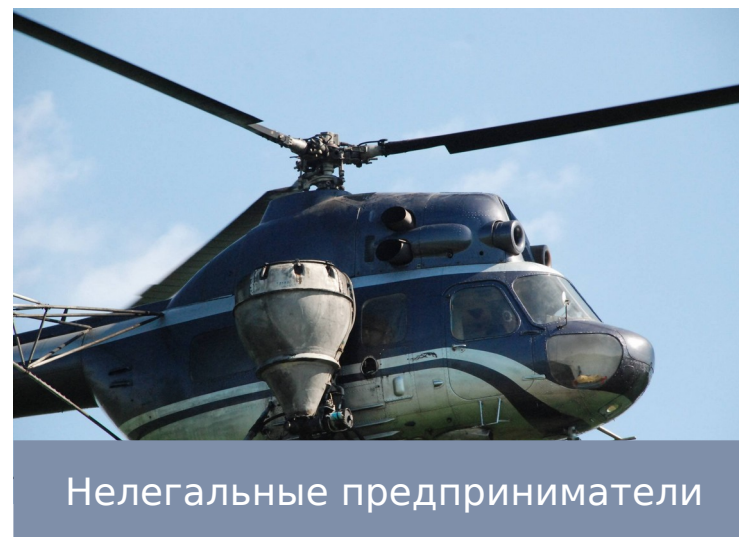
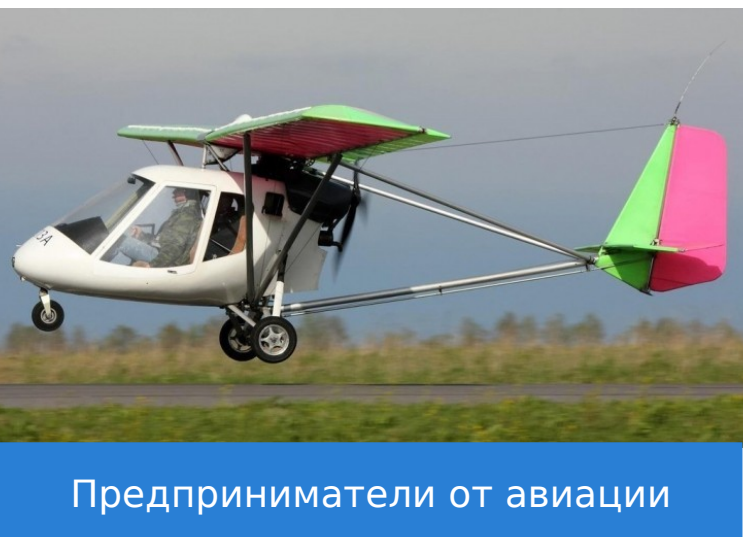
Глава альянса «Аэрохимфлот»
К.Н. Галиуллин

Применение авиации в секторах экономики (ПАСЭ)

Виды авиационных работ согласно ФАП-494

1	авиационно-химические работы
2	воздушные съемки
3	лесоавиационные работы
4	строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные
5	работы с целью оказания медицинской помощи летные проверки наземных средств РТО полетов
6	авиационной электросвязи и ССО аэродромов гражданской авиации
7	поисково-спасательные и аварийно-спасательные работы
8	Транспортно-связные работы
9	аэровизуальные полеты

Выполняют авиаработы



Безопасность полётов – комплекс мероприятий



Авиапарк предпринимателей от авиации



Найдите 10 отличий

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О САМОЛЕТЕ

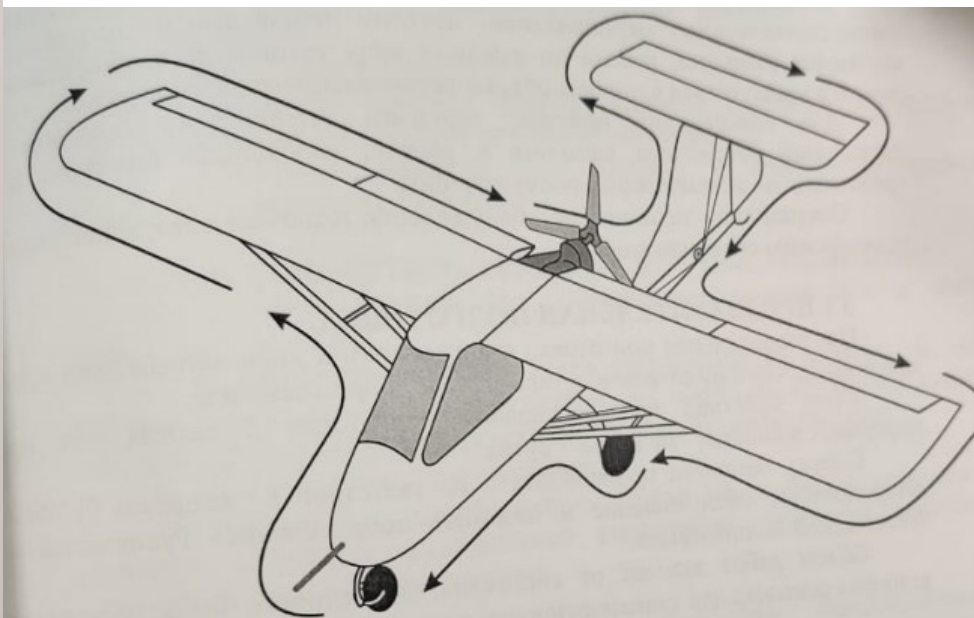
ВС АН2-100 является сверхлегким 2-ух местным самолетом с одним поршневым двигателем, разработанным и изготовленным физическими лицами без сертификации типовой конструкции.

Самолет соответствует требованиям п.4а ФАП-273 и допускается к эксплуатации (оформляется СЛГ) в соответствии с требованиями ФАП-273.

Самолет АН2-100 относится к классу сверхлегких самолетов с нормальной аэродинамической компоновкой и максимальной взлетной массой 495 кг. Самолет представляет собой подкосный высокоплан с толкающей силовой установкой, Т-образным хвостовым оперением, неубирающимся шасси закрытой кабиной.

Самолет имеет двухместную кабину с tandemным расположением пилотов, при этом второй пилот располагается в центре тяжести самолета, и изменение его массы или его отсутствие не влияют на центровку.

Самолет предназначен для полетов, в целях, не запрещенных действующим законодательством РФ, авиаработы.



Самолет АН2-100, рег. номер RA-0837A
(включен в СЭ на АР)

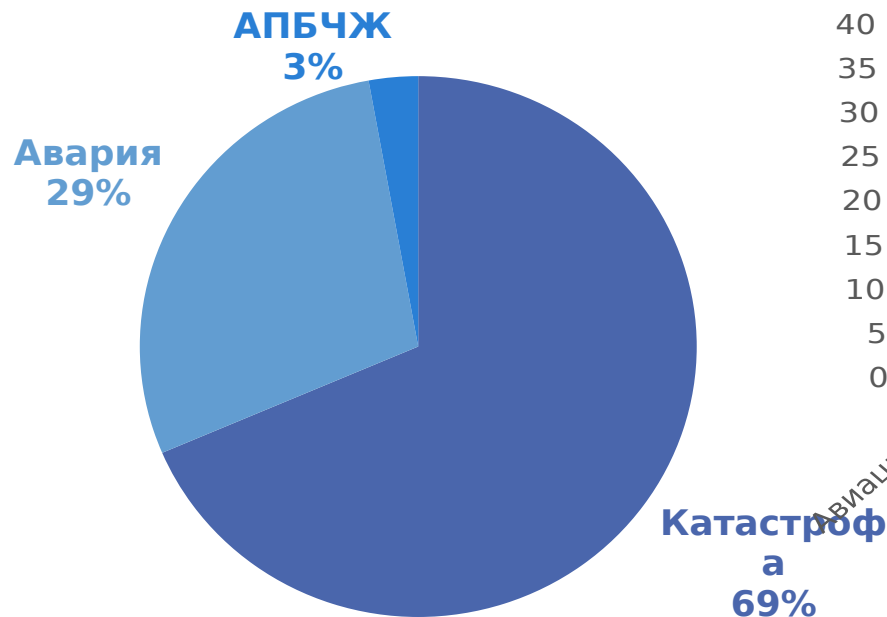
Статистика авиасобытий на авиаработах

(за исключением АР на вертолетной технике)

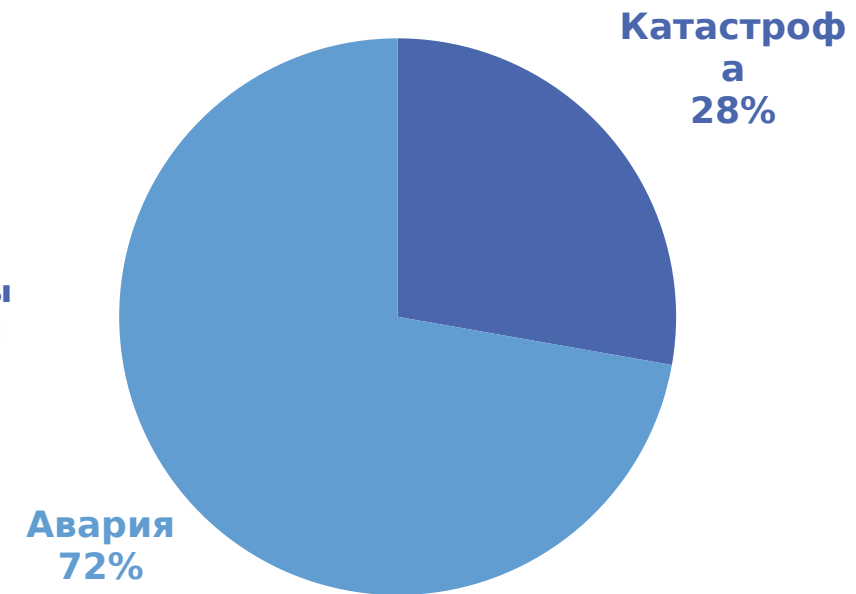
Распределение по видам авиаработ при АС с СВС и ЛВС

за 2014-2024 гг.*

Виды авиационных событий с СВС на авиаработах за 2014-2024 гг.*



Виды авиационных событий с ЛВС на авиаработах за 2014-2024 гг.*

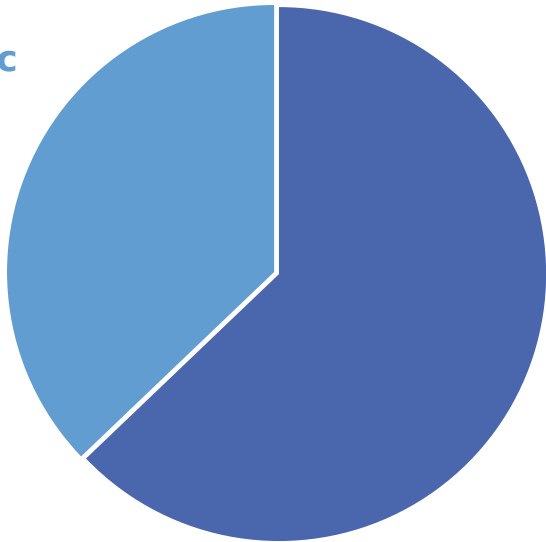


*По данным расследований Межгосударственного авиационного комитета за 2014-2024 гг.: 35 АС с СВС, 36 АС с ЛВС.

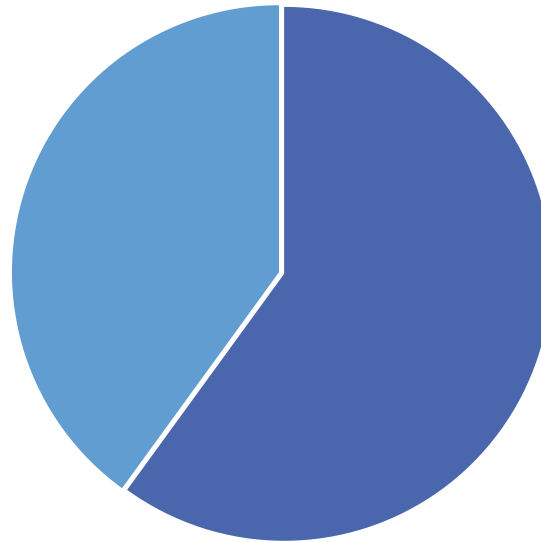
Статистика авиасобытий с СВС на авиаработах

Наличие свидетельства
пилота у лица,
пилотировавшего СВС
на авиационных работах

Не
выдавалось
37%

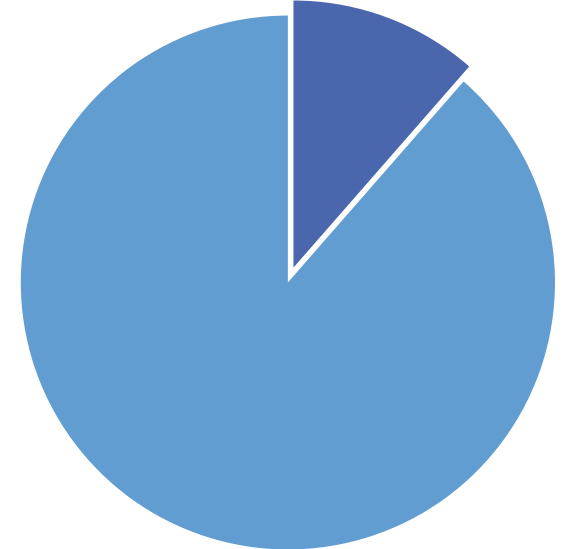


Наличие справки ВЛЭК у
лица, пилотировавшего
СВС
на авиационных работах



Наличие сертификата на
ТОиР у лица,
осуществившего ТОиР
СВС, которое выполняло
АР

Имелся
11%



*По данным расследований Межгосударственного авиационного комитета. 35 событий за 2014-2024 гг.

Причина, приводящая к понижению уровня БП, - неисполнение требований федерального законодательства РФ

1

НЕЗАКОННЫЙ ДОПУСК РОСАВИАЦИЕЙ ПИЛОТОВ СВЕРХЛЁГКИХ ВС К ВЫПОЛНЕНИЮ АВИАРАБОТ

ФАП-494 не предусматривает выполнение АР пилотами СВС, квалификационные отметки об АР пилотам СВС не ставятся (ФАП-32), нет ни одного АУЦ (ФАП-289), осуществляющего подготовку пилотов СВС на авиаработы

2

ВЫДАЧА РОСАВИАЦИЕЙ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ СВС (И ЧАСТИ ЛВС) С ГРУБЫМИ НАРУШЕНИЯМИ

Лётная практика пилотов СВС происходит у несертифицированных по ФАП-289 лиц (не имеют сертификата АУЦ, т.е. в нарушение прямого запрета – п.5 ФАП-289). Росавиация выдает свидетельства

РЕГИСТРАЦИЯ РОСАВИАЦИЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С НЕ СЕРТИФИЦИРОВАННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ И ВИНТАМИ

3

Ст. 8 и 37 Воздушного кодекса РФ обязывают сертифицировать авиационные двигатели и воздушные винты. ФАП-21 (приказ 184) конкретизирует: самостоятельный СТ или в составе ВС, получающего СТ. Росавиация регистрирует ВС с АД и ВВ, которые не сертифицированы ни в составе, ни самостоятельно. Нарушение и Воздушного кодекса РФ, и п.10 ФАП-11

4

МТУ РОСАВИАЦИИ ПРИМЕНЯЮТ К РАЗРАБОТКЕ И ИЗГОТОВЛЕНИЮ ВС ФАП-273 ВМЕСТО ФАП-21 (ПРИКАЗ 184)

Тем самым на местах незаконно освобождают производителей всевозможных ВС от обязанности сертифицировать, в частности, авиадвигатель и воздушный винт.

5

ИГНОРИРОВАНИЕ МТУ РОСАВИАЦИИ СООБЩЕНИЙ УГАН РОСТРАНСНАДЗОРА И АВИАОБЩЕСТВЕННОСТИ

Отсутствие взаимодействия и реагирования на сообщения о выявленных УГАН Ространснадзора фактах нарушений

Предложения для Росавиации

1

Всем сотрудникам Росавиации, в особенности его МТУ, еще раз изучить требования воздушного законодательства РФ

2

Прекратить (исключить) массовые нарушения по допуску к авиаработам авиаперсонала, не имеющего достаточной квалификации, и авиационной техники, не соответствующей сертификационным требованиям

3

Разночтения, встречающиеся в воздушном законодательстве, трактовать, в первую очередь, с учетом того, что Воздушный кодекс РФ - основной документ (т.к. федеральный закон), далее ФАПы, а письма не являются НПА, а также трактовать не в пользу отдельных предпринимателей, а в пользу повышения БП

4

Совместно с Ространснадзором и компетентными органами организовать работу по пресечению деятельности нелегальных предпринимателей на авиаработах, как одного из основных факторов, несущих угрозу БП

5

Организовать конструктивное взаимодействие между УГАН Ространснадзора и МТУ Росавиации

6

Не искать нарушения / нарушителей «под фонарём»

Исключить практику «двойных стандартов» к обеспечению уровня БП



г. Москва, ул. Вавилова, д.69/75

+7 495 487 1223

www.аэрохимфлот.рф



Новая реальность

