

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ТЮМЕНСКОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА
(ТЮМЕНСКОЕ МТУ РОСАВИАЦИИ)

ПРОТОКОЛ
заседания Летно-методического совета

19.04.2017г

№1

г.Тюмень

Председательствовал

Председатель ЛМС - заместитель руководителя
Тюменского МТУ Росавиации

- А.П. Яковлев

Присутствовали:

Заместитель председателя ЛМС - начальник отдела ЛЭ
Секретарь ЛМС - специалист-эксперт отдела ИБП

- А.А. Гончаров

- Л.Е. Данина

Заместитель руководителя

- В.А. Кобелев

Гл. государственный инспектор отдела ЛЭ

- Ю.А. Ширшин

Государственный инспектор отдела ЛЭ

- С.К. Волошко

Филиал «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП
«Госкорпорация по ОрВД»

- В.В. Романов

Вице президент - летный директор АО «ЮТэйр -
Вертолетные услуги»

- Д.Г. Стрельцов

Заместитель начальника отдела летной эксплуатации АО
«ЮТэйр -Вертолетные услуги»

- В.В. Бондарев

Главный штурман-начальник отдела по
аэронавигационному обеспечению полетов АО «ЮТэйр-
Вертолетные услуги»

- О.А. Барьяхтар

Летный директор АО АК «АРГО»

- А.М. Ковальский

Шеф-пилот ЛС ООО «АК «Ямал»

- Ю.Н.Тимченко

Первый зам.генерального директора –директор по
производству ПАО «АК «ЮТэйр»

- А.И. Стефанюк

Летный директор ПАО «АК «ЮТэйр»

- А.И. Ситнянский

Зам.генерального директора по УБП АО «АТК «Ямал»

- В.А. Елисеев

Врио летного директора АО «АТК «Ямал»

- А.С. Балашов

Начальник отдела ПИО АО «АТК «Ямал»

- А.С. Жужгин

Зам.директора по ОБП ЗАО «АП «Ельцовка»

- С.Ю. Иванов

Повестка дня:

1. Ход подготовки авиакомпаний к весенне-летнему периоду 2017 года.
2. Проведение и оформление проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке согласно п.5.95 ФАП-128.
3. Несоответствие главы II «Требования к метеорологической информации, предоставляемой для обеспечения полетов воздушных судов» ФАП-60 и главы V «Прибывающие воздушные суда, аэродромное диспетчерское обслуживание» ФАП- 293 к рекомендациям ICAO DOC 4444.
4. Современный подход к выполнению визуального захода на посадку.
5. Предложения по доработке программ подготовки летного состава с учетом результатов расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов.

Приветствие. Вступительное слово.

А.П.Яковлев

Выступление участников

Тема доклада: подготовка авиакомпаний к работе в весенне-летний период 2017 года, к выполнению рейсов в рамках программы перевозок пассажиров следующих и/из г.Норильск на период реконструкции аэродрома.

А.П.Яковлев, А.И. Ситнянский

Краткие доклады представителей авиакомпаний о подготовке к ВЛП 2017

Участники заседания

Тема доклада: Несоответствие главы II «Требования к метеорологической информации, предоставляемой для обеспечения полетов воздушных судов» ФАП- 60 «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов» и главы V «Прибывающие воздушные суда, аэродромное диспетчерское обслуживание» ФАП- 293 «Организация воздушного движения в Российской Федерации» рекомендациям ICAO DOC 4444. Внедрение спутниковой навигации, повышение эффективности использования воздушного пространства, качества аэронавигационного обслуживания, инструментальные (приборные) схемы заходов на посадку RNAV(GNSS).

А.С Жужгин

Проведено детальное обсуждение предоставления экипажам метеоинформации при заходе на посадку. Рассмотрены предложения, обоснованные варианты и четко сформулированные детали по вопросам предоставления фактических данных о скорости и порывах ветра. Точные схемы захода на посадку. Разработка и внедрение их операторами аэродромов и органами ОВД в аэропортах.

Участники заседания

Тема доклада: Современный подход к выполнению визуального захода на посадку, применение концепции RNAV Visual. Детальное описание схемы захода на посадку RNAV Visual и ее положительные аспекты. Приведены предложения по экспериментальному внедрению таких схем.

А.И. Ситнянский

Тема доклада: Проведение и оформление проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной ситуации согласно п.5.95 ФАП-128. Приведены данные из действующих нормативных документов по проведению и оформлению проверок.

Д.Г. Стрельцов

Проведено детальное обсуждение, процедур проведения квалификационных проверок, установленных сроков проведения проверок. Сделан акцент на проблемные аспекты оформления проверок. Проанализированы все нюансы предложений по внесению изменений в процесс проведения и оформления проверок и самые приемлемые варианты.

Участники заседания

Обсуждение предложений по доработке программ подготовки летного состава с учетом результатов расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов

А.П.Яковлев

Проведен анализ информации, полученной относительно испытаний, проводимых на вертолете Ми-171А2

А.П. Яковлев, Д.Г. Стрельцов

Заключительное слово.

А.П.Яковлев

По итогам заседания приняты следующие решения:

1. Тюменскому МТУ Росавиации:

1. На расширенном заседании Совета управления, которое состоится 28.04.2017, предложить операторам аэродромов и Филиалу «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в рамках Федеральной Целевой Программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы» провести совместную разработку и внедрение инструментальных (приборных) схем захода на посадку RNAV (GNSS).

2. Направить в Департамент государственной политики в области ГА предложения по внесению изменений в ФАП «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов», утвержденные Приказом Минтранса РФ от 03.03.2014 №60, и ФАП «Организация воздушного движения в РФ», утвержденные Приказом Минтранса РФ 25.11.2011 №293, в соответствии к Документу ИКАО 4444 Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения», который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику (Приложения 2 «Правила полётов» и 11 «Обслуживание воздушного движения») (Приложение №1).

3. Направить в Росавиацию письмо с предложением рассмотреть возможность корректировки пунктов Авиационных Правил-29 в отношении принципов управления мощностью двигателей и отображения индикации по крену на авиагоризонтах вертолета Ми-171А2 и оказать содействие в решение обозначенных вопросов до начала широкой эксплуатации вертолетов данного типа различными компаниями гражданской авиации.

2. Авиакомпаниям

1. Авиакомпаниям, подконтрольным Тюменскому МТУ Росавиации, установить и внести в РПП минимальные требования для проведения проверок выполняемых, согласно требованиям пункта 2.22. ФАП «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) ГА», утвержденные Приказом Минтранса РФ от 12.09.2008 №147, и пунктов 5.84. и 5.95. ФАП «Подготовка и выполнение полетов в ГА РФ», утвержденные Приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 №128 (Приложение №2).

Председатель ЛМС-
заместитель руководителя



А.П. Яковлев

Предложения по внесению изменений в Федеральные авиационные правила

1.ФАП «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов», утвержденные Приказом Минтранса РФ от 03.03.2014 №60

Глава II. Требования к метеорологической информации, предоставляемой для обеспечения полетов воздушных судов

• п.25 «В случаях, когда используется АМИС, данные о параметрах ветра, видимости, дальности видимости на ВПП, высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) обновляются каждые 60 секунд»

дополнить пунктом 4.1.3.1 Приложения 3 «Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации» к Конвенции о международной гражданской авиации:

«Период осреднения для наблюдений за ветром составляет:

1) 2 мин для местных регулярных и специальных сводок, а также для дисплеев ветра, установленных в местах расположения органов обслуживания воздушного движения;

2) 10 мин для сводок METAR и SPECI, однако если в этот 10-минутный период имеет место заметная нестабильность по направлению и/или скорости ветра, при определении средних значений используются только данные, полученные после такого периода нестабильности, и в этом случае указанный временной интервал соответственно сокращается.

Примечание. Значительные изменения или Заметная нестабильность имеют место в том случае, когда в течении по крайней мере 2 мин наблюдается резкое и устойчивое изменение направления ветра на 30 градусов или более при скорости ветра 5 м/с (10 уз) до и после изменения или изменение скорости ветра на 5 м/с (10 уз) или более».

2.ФАП «Организация воздушного движения в РФ», утвержденные Приказом Минтранса РФ от 25.11.2011 №293

Глава V. Прибывающие и вылетающие воздушные суда, аэродромное диспетчерское обслуживание

П. 5.4.10 «Орган ОВД после установления связи с воздушным судном должен передать ему следующую информацию:

а) тип (систему) захода на посадку и используемую ВПП;
в *п.п.(б) с учётом пункта 6.6.4(а) Документа ИКАО 4444 Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения»* текст *«направление и скорость приземного ветра с учетом порывов» заменить на «значительные изменения среднего направления и скорости приземного ветра;*

Значительные изменения или заметная нестабильность указаны в главе 2 ФАП-60 «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов». Однако если диспетчер располагает информацией о ветре в виде составляющих ветра, значительными изменениями являются:

- средняя составляющая встречного ветра: 19 км/ч (10 уз);*
- средняя составляющая попутного ветра: 4 км/ч (2 уз);*
- средняя составляющая бокового ветра: 9 км/ч (5 уз);»*

в) видимость и/или дальность видимости на ВПП;

г) наблюдаемые метеоявления (облачность ниже 1500 м или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше, кучево-дождевая облачность, если небо затенено - вертикальная видимость, если имеются данные);

д) температура воздуха;

е) давление для установки высотомера;

ж) любая имеющаяся информация о неблагоприятных атмосферных условиях в зоне захода на посадку;

з) прогноз для посадки, когда он имеется;

и) текущие данные о состоянии поверхности ВПП;

к) данные об изменении эксплуатационного состояния визуальных и не визуальных средств, имеющих важное значение для захода на посадку и посадки.

Перечисленная выше информация передается при отсутствии на аэродроме радиовещательных передач АТИС (метеоканала) или если эта информация (часть информации) не включена в АТИС»

Глава V. Прибывающие и вылетающие воздушные суда, аэродромное диспетчерское обслуживание.

П. 5.4.11 «Орган ОВД оперативно информирует экипаж о:

а) изменение состояния поверхности ВПП;

б) превышение воздушным судном предельно допустимых отклонений по курсу и (или) глиссаде (при использовании посадочного радиолокатора) на

участке между дальним приводным радиомаяком и ближним приводным радиомаяком;

в) изменениях видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости) в соответствии с критериями, опубликованными в документах аэронавигационной информации;

г) возникновение неблагоприятных атмосферных условий;

в п.п (д) с учётом пункта 6.6.5(b) Документа ИКАО 4444 Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения»

текст изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов заменить на значительных изменениях текущих параметров приземного ветра, выраженных в минимальных и максимальных значениях.»

Внесение в РПП авиакомпаний требований для проведения проверок, выполняемых согласно требованиям пункта 2.22. ФАП-147, пунктов 5.84. и 5.95. ФАП-128

1. Проверки выполняются на воздушном судне (квалификационная проверка) один раз в течение предшествующих 12 месяцев, все остальные виды проверок могут выполняются на тренажерном устройстве имитации полета дважды в течение последовательных 12 месяцев с интервалом не менее 120 дней и не более 7 последовательных месяцев.

2. Проверка на воздушном судне (квалификационная) выполняется инструкторами с квалификацией «экзаменатор». Тренировки и проверки, выполняемые на тренажерном устройстве имитации полета, выполняются инструкторами и экзаменаторами тренажера или Авиакомпаний.

3. Разрешается выполнять квалификационную проверку на комплексном тренажере инструкторским составом Авиакомпаний, имеющим квалификацию «экзаменатор» в том числе и в рамках периодической тренировки на комплексном тренажере.

4. Фиксация факта проведения квалификационной проверки выполняется «экзаменатором» в «чек-листе», летной книжке и справке о прохождении проверки навыков.

5. Фиксация проведения всех остальных видов проверок на тренажерном устройстве имитации полета выполняется в задании на тренировку и в соответствующих актах тренажерной подготовки.

6. Запись в летной книжке о проведенной квалификационной проверке должна содержать:

- дату проверки;
- время, затраченное на проверку;
- маршрут полета;
- название проверки;
- оценка, полученная по результатам проверки;
- вывод по результатам проверки: «Квалификации соответствует»;
- подпись и ФИО экзаменатора.