

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(Росавиация)

КОМИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ  
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(Коми МТУ Росавиации)

**ПРОТОКОЛ**

**кустового совещания с владельцами ВС АОН, частными пилотами,  
представителями АУЦ, ДОСААФ, посадочных площадок и организаций ГА,  
подконтрольных Коми МТУ Росавиации, по вопросам обеспечения  
безопасности полетов в ВЛП 2020 года**

г. Сыктывкар

05.03.2020

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ

И.о. руководителя Коми МТУ Росавиации А.М. Мухаметжанов

В работе заседания Кустового совещания приняли участие:

**от Коми МТУ Росавиации:**

А.М. Мухаметжанов, М.Н. Плескунин, Н.К. Грошева, А.С. Шеболкин, Ж.А. Заузолков, О.В. Котюк, А.А. Макаровский, В.В. Лобанов, В.А. Рыжков

**ООО «Аист»**

А.С. Верба

**От филиала «СевУралаэронавигация»**

В.В. Григорьев

**От Коми АМЦ**

Г.Г. Сквородин

**От Коми РЦ ПАП**

А.В. Козлов

**Частный пилот**

А.И. Михайлов

**Частные пилоты**

А.А. Зубков, А.А. Зубков

**РОО любителей авиации «Небо севера»**

Т.С. Котов

**ДОСААФ России РК**

Э.И. Мостовой

**ГАУ РК Коми лесопожарный центр**

И.С. Бондарев, А.Г. Несанелис

**ООО «AVIS ЮМА»**

М.А. Юрин

**Коми ТОГАН**

И.А. Ольнев

## **Сыктывкарская транспортная прокуратура**

А.М. Еремеев

Тема совещания: Организация качественной подготовки к безаварийной работе в ВЛП 2020 года, выработка рекомендаций по профилактике авиационных событий (авиационных инцидентов) и повышение уровня безопасности полетов.

**А.М. Мухаметжанов** открыл совещание. Проинформировал о необходимости проведения подобных совещаний, которые являются дополнительным способом обсуждения эксплуатации воздушных судов, осуществления другой авиационной деятельности весенне-летнего периода. До присутствующих доведена тематика выступлений. Отмечено, что наряду со спецификой подготовки в предстоящий период, вопросы транспортной и авиационной безопасности являются важнейшими видами авиационной деятельности. По сертификации ЕЭВС прослеживается тенденция о повышении требований к процедурам, что очевидно может повлечь расширение нормативной базы. Актуальными являются вопросы ресурса авиационной техники, выполнения авиационных работ, ведения технической документации. Отдельно прозвучала тема эксплуатации БПЛА, и несанкционированных полетов.

Предложил присутствующим внести предложения (дополнения) к плану и проекту Решения Совещания.

### **Выступили:**

По анализу авиационных событий, произошедших в ВЛП с воздушными судами АОН на подконтрольной Коми МТУ Росавиации территории и по Российской Федерации за последние 3 года выступил **А.С. Шеболкин**. Привел статистику авиационных происшествий (АП) с воздушными судами АОН в ВЛП за последние 3 года:

- В ВЛП 2017 года произошло 12 АП. Из них 7 катастроф, при которых погибло 13 человек и 5 аварий. ( С 27.05 по 08.10.2017г.).
- В ВЛП 2018 года произошло 18 АП. Из них 9 катастроф, при которых погибло 14 человек и 9 аварий. ( С 01.04 по 01.10.2018г.).
- В ВЛП 2019 года произошло 11 АП. Из них 7 катастроф, при которых погибло 13 человек и 4 аварии. ( С 12.04 по 31.08.2019г.).

Перечислил основные ошибки и нарушения в летной и технической эксплуатации ВС, приводивших к АП.

Внес предложение по принятию за основу проекта Решения кустового совещания.

**А.М. Мухаметжанов** в начале своего выступления отметил, что ежегодно с наступлением весенне-летнего периода возрастает интенсивность полетов воздушных судов авиации общего назначения (далее - ВС АОН) и, как следствие, число авиационных происшествий с ВС АОН с тяжёлыми последствиями. При выполнении различного рода «экскурсионных» и «прогулочных» полётов на ВС АОН продолжают гибнуть и терять здоровье люди, доверившие свою жизнь и жизнь своих детей пилотам, которые приобрели и эксплуатируют ВС в коммерческих целях, не имея на то каких-либо законных оснований.

Подчеркнул, что основными причинами, вследствие которых продолжают происходить авиационные происшествия с ВС АОН, остаются:

- столкновение с препятствиями (ЛЭП, деревья, здания) при выполнении полетов на малой высоте;
- потеря управляемости в полете (нарушения эксплуатационных ограничений, установленных РЛЭ самолета (вертолета)) при попытках выполнения фигур пилотажа;
- ошибки в технике пилотирования, приводившие к превышению ограничений по крену и углу атаки (скорости) при выполнении маневрирования на малой высоте);
- потеря пространственной ориентировки;
- отказ систем ВС, двигателя.

Привел данные МАК - в расследовании (в производстве) с начала 2019 года по 20 февраля 2020 года - находится 37 АС (АП), из них только 8 АС – это коммерческие воздушные перевозки, остальные – СЛА, легкие ВС и СВС, причем это касается только зарегистрированных ВС.

Отметил, что наибольшую угрозу для безопасности полетов представляют случаи несанкционированного запуска БВС в районах аэродромов (вертодромов, посадочных площадок). Большинство допустивших нарушения БВС относятся к категории любительских (с максимальной взлетной массой до 30 кг), то есть используемых в частных целях.

Подчеркнул, что допускаемые частными владельцами БВС нарушения связаны с незнанием правил использования воздушного пространства Российской Федерации и факторов опасности, связанных с запуском БВС.

Напомнил, что с 27 сентября 2019 в Федеральном агентстве воздушного транспорта в соответствии с Правилами учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 25.05.2019 № 658, осуществляется прием заявлений о постановке БВС на учет.

Обратил внимание, что основной причиной отказа в постановке БВС на учет является несоответствие заявлений установленным требованиям, а именно нечитаемые сведения, отсутствие фото БВС, отсутствие СНИЛС, отсутствие заявления о постановке на учет, отсутствие даты рождения владельца БВС, подписание заявления не уполномоченным лицом, подача заявления о постановке на учет БВС, которое по своей взлетной массе не подлежит учету.

Проинформировал, что 03.02.2020 года вышло Постановление Правительства Российской Федерации № 74 "О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации" (далее- Постановление).

Сделал акцент на некоторых положениях Постановления.

Внес предложение по принятию за основу проекта Решения кустового совещания.

**В.А. Рыжков** выступил с использованием видеоматериалов и проектора по вопросам обеспечения безопасности полетов воздушных судов в предстоящий весенне-летний период по материалам расследований межгосударственного авиационного комитета применительно к АОН за 2018-2020 года. Он провел анализ авиационных происшествий, произошедших с ЕЭВС Z-142 RA-1958G (Вильга), с

вертолетом Ми-2 RA-14107 и с ЕЭВС КР-2U SOVA RA-0125A, провёл разбор случаев нарушений порядка ИВП и организации подготовки и выполнения полётов, приведших к авиационным происшествиям. В частности было отмечено:

**14.04.18г 13:33 местного времени, в процессе выполнения учебно-тренировочного полета-Катастрофа с ЕЭВС Z-142 RA-1958G (Вильга), ВС базировалось на п. п. Усмань (Шаршки), Липецкая область Усманский район**

Наиболее вероятно, причиной катастрофы самолета ЕЭВС Z-142 RA-1958G явилась ошибка КВС в пилотировании при выполнении разворота при отработке имитации посадки на площадку, подобранную с воздуха, с задросселированным двигателем, что привело к выводу воздушного судна на критические углы атаки и режим сваливания с последующим столкновением с земной поверхностью.

Способствующим фактором АП, наиболее вероятно, явился недостаточный контроль со стороны инструктора за действиями КВС.

#### **Недостатки, выявленные в ходе расследования**

1. ТО ВС выполнялось персоналом, не имеющим действующих свидетельств специалиста авиационного персонала гражданской авиации по техническому обслуживанию воздушных судов.
2. КВС и проверяющий выполняли полет на гражданском ВС, не имея свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации.

**21.06 2019, в 08:05 местного времени произошла катастрофа с Вертолетом Ми-2, RA-14107, РФ, Краснодарский край, Лабинский район, н/п. Чамлыкская**

Цель- обработка химикатами поля сельхозназначения Ми-2 RA-14107, принадлежащим частному лицу.

Вероятной причиной АП с вертолетом Ми-2 RA-14107 явилась ошибка КВС в технике пилотирования, выражавшаяся в несоразмерном взятии ручки циклического шага на себя в процессе захода на посадку с большими поступательной и вертикальной скоростями, что привело к просадке вертолета с большим углом на кабрирование, удару лопастями РВ о земную поверхность и разрушению ВС в процессе начавшегося неуправляемого левого вращения.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- отвлечение внимания КВС в процессе захода на посадку сначала на не закрытую правую дверь, а потом на расстегивание привязного ремня и на попытку не дать выпасть вещам;
- необоснованное решение на выполнение посадки при повышенных поступательной и вертикальной скоростях.

#### **Недостатки:**

1. Пилот не был пристегнут ремнями безопасности.
2. У пилота отсутствовало медицинское заключение ВЛЭК о годности к полетам.

**План полета на ИВП в районе н/п. Чамлыкская Лабинского района Краснодарского края в Ростовский ЗЦ ЕС ОрВД не поступал, разрешение на ИВП не выдавалось.**

**21.04.18г, 16:30 местного времени, Катастрофа с ЕЭВС КР-2U SOVA RA-0125A на удалении 10 км от КТА а/д Абакан в истинном азимуте 145°.**

Авиационное происшествие с ЕЭВС самолетом КР-2U SOVA RA-0125A произошло вследствие выхода ВС на критические углы атаки и режим сваливания при

выполнении фигур пилотажа, не предусмотренных РЛЭ самолета, с последующим столкновением с водной поверхностью.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовало отсутствие подготовки КВС в качестве пилота, а также нахождение его в состоянии алкогольного опьянения.

Не исключена возможность непроизвольного воздействия пассажира ВС, находившегося на правом пилотском кресле, на педали путевого управления, что могло способствовать выходу ВС на режим сваливания. По результатам судебно-медицинской экспертизы у пассажира было выявлено состояние алкогольного опьянения, а также следы употребления наркотического вещества растительного происхождения.

#### **Недостатки, выявленные в ходе расследования**

1. В нарушение требований статьи 57 ВК РФ, КВС не имел действующего свидетельства пилота.
2. В нарушение требований п. 7 ФАП МО ГА-2002, КВС не имел действующего медицинского заключения.
3. В нарушение требований п. 2.22 ФАП-147, КВС выполнял функции командира ВС без квалификационной проверки.
4. В нарушение требований статьи 36 ВК РФ, ВС эксплуатировалось без сертификата летной годности.

#### ***Заявку на ИВП в органы УВД КВС не подавал.***

Внес предложение по принятию за основу проекта Решения кустового совещания.

**М.Н. Плескунин** остановился на особенностях эксплуатации ЕЭВС в весенне-летние периоды, вопросах поддержания летной годности. Рассмотрены отдельные моменты эксплуатации ЕЭВС, непосредственно влияющие на безопасность полетов. В докладе обращено внимание, на особенности эксплуатации двигателей в условиях высоких температур наружного воздуха (методах удаления замерзших осадков на воздухозаборниках, лопатках двигателей, на воздушномасляных радиаторах), на особенности буксировки ВС, на состояние систем торможения, требования по состоянию авиашин, при взлете-посадке на мокрой ВПП, требования по состоянию реверса двигателей. Отмечено, что при резких перепадах температур наружного воздуха, вследствие образования влаги значительно меняется сопротивление электропроводов, что может вызвать ложные срабатывания отдельных систем и отказы радиоэлектронного оборудования. Поэтому, повышенного внимания к себе требуют радиотехническое и навигационное оборудование. Отмечена важность сезонного ТО, рассмотрены виды работ, предусмотренные обслуживанием.

**Ж.А. Заузолков** остановился на особенностях сертификации ЕЭВС. В ходе доклада были освещены недостатках в сертификации единичных экземпляров воздушных судов. Сертификат летной годности (СЛГ) является единственным легитимным документом, подтверждающим соответствие гражданского воздушного судна определенным видам требований установленных норм лётной годности в рамках действующих правил. Без наличия СЛГ для летательного аппарата полёт не разрешается.

**В.В. Котов** высказался о проблемах, возникающих при использовании ВС.

**А.И. Михайлов** остановился на некоторых ошибках пилотирования ЕЭВС,

которые способны привести к возникновению аварийной ситуации. Дополнительно провёл разбор ошибок полётов, приведших к АП.

**И.А. Ольнев** осветил вопросы:

1. В связи с приходом теплого времени года и доступности участков для запуска беспилотных летательных аппаратов (дач, поля, проселочные дороги и т.п.), а также большой численностью незарегистрированных БЛА на руках у населения Республики Коми участятся случаи запуска БЛА без подачи заявок на ИВП. Это требует заключения Межведомственного соглашения о контроле за использованием воздушного пространства над особо охраняемыми территориями (федеральными и региональными), а также ИВП в районах населенных пунктов Республики Коми. Тем более, что в соответствии постановлением Правительства Российской Федерации от 3 февраля 2020 года N 74 с 12 февраля 2020 года в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации внесены значительные изменения в части контроля полетов беспилотных воздушных судов. Ранее Федеральным законом от 26 июля 2019 года N 217-ФЗ в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях внесен ряд изменений, касающихся увеличением штрафов за нарушение правил использования воздушного пространства.

2. С 2018г г. Сыктывкаре и Сыктывдинском районе активно используется технология подачи заявок на ИВП для БПЛА под патронажем Федерации парашютного спорта РК Региональной общественной организации любителей авиации «Клуб «Небо Севера». Для проведения организационных мероприятий с владельцами БПЛА в апреле 2020г. запланировано использование зала заседаний Коми МТУ. Это позволит значительно расширить круг приглашенных руководителей органов государственного надзора и правоохранительных органов РК для их информирования о ситуации с БЛА в Республике Коми.

3. Заострил внимание, что в связи с запланированной базировкой воздушных судов ГАУ РК Коми лесопожарный центр на площадках Емва и Кослан необходимо своевременно направить уведомления о готовности площадок к полетам и оперативному информированию органов ОВД о их состоянии.

4. Акцентировал внимание на продолжающиеся случаи нарушения воздушного законодательства в части подачи заявок на выполнение полетов на ВС, не зарегистрированных в государственном реестре ГВС РФ или не имеющих на момент подачи заявки на ИВП действующего сертификата летной годности. Коми ТОГАН проводит работу по предупреждению на данных нарушений на территории РК и уведомляет всех пользователей воздушного пространства о недопустимости подачи заявок на ИВП без действующего СЛГ на заявляемое ВС.

**А.Г. Несанелис** довёл планы ГАУ РК Коми лесопожарный центр по использованию аэродромов и посадочных площадок, количество воздушных судов задействованных в предстоящий период.

**В.В. Григорьев** разъяснил вопрос о действующих площадках для выполнения авиационных работ и их использовании; сделал акцент на порядке ИВП БПЛА в свете постановления № 74.

**Постановили:**

1. Одобрить проект Решения кустового совещания с учётом внесённых участниками совещания предложений.
2. Секретарю Совещания в пятидневный срок доработать проект Решения с учётом внесённых предложений и представить на утверждение Руководителю Коми МТУ Росавиации.
3. Решение Совещания направить в адрес эксплуатантов и организаций – участников совещания по безопасности полётов и УИБП Росавиации.
4. Участникам Совещания организовать исполнение мероприятий, предусмотренных решением Кустового совещания.

Совещание проводилось с записью на видеорегистратор.

Председатель совещания



А.М. Мухаметжанов

Секретарь совещания



А.А. Макаровский

## Решение

**кустового совещания с представителями АОН (владельцами ВС АОН),  
частными пилотами, АУЦ, ДОСААФ и представителями посадочных  
площадок главного оператора АО «Комиавиатранс» по вопросам обеспечения  
безопасности полётов в весенне-летний период эксплуатации 2020 года**

1. Юридическим, физическим лицам, руководителям эксплуатантов и частным владельцам ВС АОН:

1.1. Эксплуатантам, выполняющим авиационные работы, организовать и провести подготовку к работе в ВЛП 2020г. в соответствии с положениями «Методических рекомендаций по подготовке организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимний (весенне-летний) период», утвержденных приказом Росавиации от 29 октября 2015 года № 689, директивным письмом руководителя Росавиации от **17.02.2020 № Исх-6122/02** «Об организации контроля подготовки организаций гражданской авиации к выполнению и обеспечению полетов в весенне-летний период 2020 года» в части касающейся.

Ответственные за организацию исполнения: Емельяненко А.Г., Юрин М.А., Верба А.С.

Срок исполнения: постоянно.

1.2. Обратить особое внимание на необходимость соблюдения требований статьи 67, 131 Воздушного кодекса Российской Федерации и пунктов 2.20, 2.21 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 и личную ответственность за соблюдение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.

Частным владельцам ВС и эксплуатантам АОН принять к сведению, что предоставление услуг на возмездной основе (воздушные перевозки) является грубым нарушением требований воздушного законодательства Российской Федерации и влечет за собой ответственность в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Ответственные за организацию исполнения: Емельяненко А.Г., Юрин М.А., Маковецкий А.В., Холод П.В., Михайлов А.И., Зубков А.А., Соколов В.С.

Срок исполнения: постоянно.

1.3. Изучить с авиационным персоналом Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетом Ка-26 RA-19552 (24.05.2017г.), ЕЭВС самолетом-амфибией Л-42 RA-0786G (23.07.2017г.) и самолетом По-2П RA-1928G (11.08.2018г.), размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет; (Приказ Росавиации от 16.01.2020г. № 20-П).

1.3.1. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

- требований руководств по летной эксплуатации эксплуатируемых типов ВС в части учета установленных эксплуатационных ограничений, изменений тяговых характеристик силовой установки ВС в зависимости от внешних условий, действий при отказе двигателя (двигателей) в полете, по предотвращению выхода ВС на режим сваливания, а также действий экипажа при выполнении вынужденной посадки;

- выполнения расчетов взлетно-посадочных характеристик ВС с учетом фактических метеоусловий, ветровой обстановки, рельефа местности, препятствий и превышения площадки (аэродрома) для взлета и посадки.

Ответственные за организацию исполнения: Емельяненко А.Г., Юрин М.А., Мостовой Э.И.

Срок исполнения: до 20.03.2020г.

1.4. Изучить с авиационным персоналом Окончательные отчеты по результатам расследования авиационных происшествий с вертолетом Ми-2 RA-14107 (21.06.2019г.) и ЕЭВС гидросамолетом Lake-250 RA-2895G (27.07.2019г.), размещенные на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет (Приказ Росавиации от 30.01.2020г. № 80-П).

Ответственные за организацию исполнения: Емельяненко А.Г., Юрин М.А., Мостовой Э.И.

Срок исполнения: до 20.03.2020г.

1.5. Акцентировать внимание летного и инженерно-технического персонала на необходимость производить заправку ВС исключительно из заправочных средств топливом и маслами требуемого качества с неукоснительным соблюдением Правил техники безопасности.

Ответственные за организацию исполнения: Юрин М.А., Мостовой Э.И., Маковецкий А.В., Михайлов А.И.

Срок исполнения: постоянно.

1.6. В целях привлечения и участия летчиков-наблюдателей к проведению предварительной подготовки к выполнению лесоавиационных работ, эксплуатантам согласовывать с базами авиационной охраны лесов (отделениями) сроки проведения данной подготовки.

Ответственные за организацию исполнения: Емельяненко А.Г., Юрин М.А., Верба А.С.

Срок исполнения: постоянно.

1.7. Летнюю эксплуатацию ВС выполнять в строгом соответствии с требованиями Руководства по летной эксплуатации (РЛЭ) по типам ВС. Неукоснительно соблюдать установленные РЛЭ летные ограничения, в том числе

при расчетах взлетной массы и центровки перед вылетом. При полетах на малых высотах проявлять максимальную осмотрительность.

Ответственные за организацию исполнения: Юрин М.А., Мостовой Э.И., Маковецкий А.В., Холод П.В., Михайлов А.И., Зубков А.А., Соколов В.С.

Срок исполнения: постоянно.

1.8. Организовать обеспечение транспортной (авиационной) безопасности, в том числе антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, в строгом соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в области транспортной (авиационной) безопасности.

Ответственные за организацию исполнения: Юрин М.А., Мостовой Э.И., Маковецкий А.В., Михайлов А.И., Зубков А.А., Верба А.С.

Срок исполнения: постоянно.

1.9. Обратить внимание летного состава на порядок ведения визуальной осмотрительности в полете, действий при отказе двигателя, в том числе на предельно-малой высоте, а также предполетной подготовки и использования в полете парашютной спасательной системы (при ее установке на воздушном судне).

Ответственные за организацию исполнения: Юрин М.А., Мостовой Э.И., Маковецкий А.В., Холод П.В., Михайлов А.И., Зубков А.А., Соколов В.С.

Срок исполнения: постоянно.

1.10. В целях получения полной метеорологической информации при базировании на аэродромах (аэропортах, площадках), использовать данные метеоинформации, полученные от соответствующей службы АМЦ.

Полеты производить при использовании результатов анализа данных о погоде, полученных по общедоступным источникам авиационной метеоинформации (АТИС, специализированные авиационные интернет - серверы и т.д.), при отсутствии опасных явлений погоды.

Ответственные за организацию исполнения: Юрин М.А., Мостовой Э.И., Маковецкий А.В., Холод П.В., Михайлов А.И., Зубков А.А., Соколов В.С.

Срок исполнения: постоянно.

1.11. При подготовке к работе экипажей (пилотов) ВС для выполнения авиационных работ и полетов в целях АОН особое внимание обращать на естественные и искусственные препятствия, линии ЛЭП, запретные зоны (приказ Минтранса России от 01.10.2015 № 632, приказ Росавиации от 01.04.2016 № 203).

При выполнении предварительной и предполётной подготовки экипажей обращать внимание на расположение препятствий, подбор посадочных площадок с воздуха в соответствии с требованиями РЛЭ и нормативных документов ГА, их состояние, размеры, уклоны, выбирать метод захода на посадку, методы взлета и посадки применительно к конкретным условиям.

Летную подготовку экипажей ВС к выполнению авиационных работ проводить в соответствии с ППЛС соответствующего типа ВС.

Ответственные за организацию исполнения: Емельяненко А.Г., Юрин М.А., Маковецкий А.В., Михайлов А.И.

Срок исполнения: постоянно.

1.12. Техническое обслуживание АТ осуществлять в соответствии с регламентами, инструкциями, рекомендациями по ТО данных типов ВС.

Все формы технического обслуживания, ремонтные работы (техником, пилотом) должны быть в обязательном порядке отражены в учетной документации ВС. Вести учет наработки ВС в годах, часах, посадках с записью в формулярах ВС и агрегатов.

Ответственные за организацию исполнения: Юрин М.А., Мостовой Э.И., Маковецкий А.В., Михайлов А.И., Зубков А.А., Соколов В.С.

Срок исполнения: постоянно.

1.13. Организовывать, выполнять ТО и ремонт авиационной техники в соответствии с требованиями эксплуатационной документации и только подготовленными специалистами сертифицированной организации.

Ответственные за организацию исполнения: Емельяненко А.Г., Юрин М.А., Мостовой Э.И., Маковецкий А.В., Михайлов А.И.

Срок исполнения: постоянно.

1.14. В связи с большим количеством снега, выпавшего в зимний период 2019-2020 годов, владельцам (эксплуатантам) посадочных площадок в полном объеме провести противопаводковые мероприятия для исключения подтопления летных полей и ВС.

До начала активного снеготаяния очистить от снега и льда водоотводные канавы, колодцы и дренажные системы. С целью предотвращения обрушений обеспечить своевременную очистку от снега док-складов, кровли зданий и балконов. В этом случае речь идет не только о сохранности имущества, но и о жизни и здоровье людей.

Ответственные за организацию исполнения: Емельяненко А.Г., Юрин М.А., Мостовой Э.И.

Срок исполнения: постоянно.

2. Владельцам БВС рекомендовать:

2.1. Для постановки на учет и получения учетного номера беспилотного воздушного судна, согласно «Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 мая 2019 года №658, руководствоваться памяткой, размещенной на официальном сайте Росавиации в разделе «Учет БВС».

Срок исполнения: постоянно.

3. Филиалу «СевУралаэронавигация»:

3.1. В случае обнаружения несанкционированных полётов легких и сверхлёгких летательных аппаратов АОН, беспилотных летательных аппаратов в районах аэродромов и зонах взлёта и посадки самолётов ГА незамедлительно направлять в правоохранительные органы, Коми МТУ Росавиации, Коми ТОГАН НОТБ информацию по данным фактам.

Срок исполнения: постоянно.

3.2. При наличии информации о подаче планов полета пользователями воздушного пространства, имеющими СЛГ с истекшим сроком действия, информировать об этом Коми МТУ Росавиации.

Ответственные за организацию исполнения: Миклин А.Г.

Срок исполнения: постоянно.

4. Инспекторскому составу Коми МТУ Росавиации:

4.1. Взаимодействовать с УГАН НОТБ Ространснадзора, подразделениями полиции, прокуратуры и ФСБ в части оперативного представления информации и выделения сил, необходимых для решения задач выявления и пресечения незаконных полётов воздушных судов гражданской авиации, включая полёты не зарегистрированных в установленном воздушным законодательством порядке воздушных судов.

Срок исполнения: постоянно.

4.2. Продолжать работу по выявлению на подконтрольной Коми МТУ Росавиации территории общественных организаций, ассоциаций, клубов любителей воздухоплавания и иных объединений граждан в целях оказания методической помощи в их самоорганизации и деятельности по повышению уровня безопасности полетов.

Срок исполнения: постоянно.

4.3. Разместить на сайте Коми МТУ Росавиации информацию по итогам проведённого кустового совещания по вопросам обеспечения безопасности полётов в весенне-летний период 2020 года, с опубликованием контактных телефонов.

Срок исполнения – 13.03.2020г.

Секретарь совещания

А.А. Макаровский