

Бюллетень АОПА-Россия



AIRCRAFT OWNERS & PILOTS ASSOCIATION
МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ПИЛОТОВ И ГРАЖДАН - ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
опубликован 20.12. 2010 г. WWW.AOPA.RU

Декабрь 2010 (№2)

■ С НОВЫМ ГОДОМ!

Поздравляем всех, кто увлечен небом, для кого полет – это жизнь. Пусть 2011 год принесет вам множество ярких открытий и исполнение желаний. Летайте больше, летайте безопасно, летайте на пользу и в радость!

Удачи вам, друзья-авиаторы, отменного здоровья и лётного долголетия! ♦

■ IV-я Межрегиональная конференция «Авиация общего назначения России»

26-28 ноября в Тверской области состоялась очередная конференция «Авиация общего назначения России - 2010». Уже в четвертый раз мероприятие традиционно проводилось на базе отдыха «Волжанка». Организаторами выступили: РАОПА в партнерстве с управляющей компанией «Тверьрегионинвест» при поддержке Администрации Тверской области.

География, откуда прибыли участники конференции, оказалась весьма разнообразной: Москва, Подмосковье, Санкт-Петербург, Тверь, Казань, Екатеринбург, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский и украинский Харьков.

Программа форума, как и прежде, состояла из двух частей - сначала выступили докладчики, ответившие на многочисленные вопросы аудитории, а затем в формате «круглого стола» развернулось обсуждение наиболее актуальных проблем.

Конструктивную канву конференции задал председатель правления РАОПА Владимир Тюрин, выступивший с центральным сообщением на тему «Авиация общего назначения в России». В своем докладе он привел краткую информацию о Межрегиональной общественной организации АОПА-Россия, а также перечислил другие российские общественные организации, чья деятельность охватывает сферу интересов авиации общего назначения.

Сегодня парк воздушных судов малой авиации в реестре ГА РФ составляет примерно 1600 летательных аппаратов (без учета Ан-2 и Ми-2). Что касается подсчета количества пилотов, то в качестве ориентира докладчик оттолкнулся от общей численности пилотских Свидетельств, внесенных в базу данных сайта ivrgf.ru, который с 1 ноября 2010 г. стал новшеством в системе подачи планов полетов. К исходу ноября база данных веб-сайта содержала сведения о 10680 пользователях, из которых 1282 имели специальную отметку о допуске к уведомительному порядку ИВП РФ.

Судя по выступлению спикера, причинами большинства проблем российской АОН зачастую являются либо пробелы в национальном

воздушном законодательстве, либо устаревшие подходы в способах их решения, причем порой противоречащие международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

Итак, перечислим основные темы, включенные в доклад, тем более, что именно эти же вопросы были вынесены для детального обсуждения на «круглый стол».

- Государственная регистрация в реестре ВС ГА РФ, регистрация сверхлегких ВС. Регистрации прав на ВС, как объекты недвижимости;

- Получение (продление) летной годности воздушных судов, в том числе единичных экземпляров (ЕЭВС). Работа Центров по сертификации, роль и место в этом процессе ФАВТ и МАК;

- Бортовое оборудование ВС: аварийные радиомаяки (ELT) и средства оповещения на основе альтернативных технологий, метрические и футовые высотомеры, абонентские приборы систем навигации АЗН-В, ГЛОНАСС, GPS;

- Процедуры выдачи Свидетельств пилотов, отсутствие Административного регламента ФАВТ для реализации этих процедур. Сложности с внесением квалификационных отметок в пилотские свидетельства в соответствии с ФАП-147. Излишне бюрократическая система сертификации и лицензирования для Авиационных учебных центров (АУЦ);

- Аэродромная сеть и посадочные площадки. Наличие на них авиационного и автомобильного бензина для воздушных судов. Требования служб авиационной безопасности по пропускному режиму в аэропортах к экипажам и пассажирам, выполняющим полеты на ВС АОН;

- Опыт внедрения новых правил использования воздушного пространства РФ;
- Сборы, налоги, пошлины, взимаемые с владельцев ВС и пилотов: сборы за аэронавигационное обслуживание, аэропортовые сборы, транспортный налог, таможенные пошлины, акцизы на ГСМ и т.п.;
- Аэронавигационная и метеорологическая информация, её доступность, полнота, качество, ценовая политика для частных потребителей;
- Международные полёты. Особенности подготовки и выполнения этих полетов в зависимости от комбинации вариантов: пилот российский или иностранный, воздушное судно с российской или зарубежной регистрацией, вылет или влет в воздушное пространство РФ при пересечении государственной границы, таможенный досмотр, пограничный контроль и т.д.;
- Безопасность полетов, расследование авиационных происшествий;
- Медицинское обеспечение, требования ВЛЭК, стоимость услуг.

Помимо основного доклада в рамках конференции прозвучали интересные и полезные сообщения, с которыми выступили: Павел Аксенов (представитель Росавиации), Артем Егоров (помощник Губернатора Тверской обл.), Церен Церенов (начальник департамента транспорта и связи Тверской обл.), Михаил Фарих (частный пилот), Дмитрий Ракитский (шеф-пилот компании «Авиамаркет»), Ирек Хакимов (председатель совета директоров «Авиакоминфо»), Сергей Арасланов (главный редактор журнала «АОН»), Игорь * (ФГУП «Центр аэронавигационной информации»).

Отметим, что своеобразным украшением авиационного форума на «Волжанке» ежегодно служат демонстрационные полеты самолетов и вертолетов над акваторией Волги. И в этот раз, благодаря мастерству пилотов Максима Миронова и Валерия Соболева зрители увидели пилотаж пары реактивных L-29. А завершилась Конференция дружественным ужином, где участники имели возможность поближе познакомиться и пообщаться в неформальной обстановке.

Надеемся, что в наступающем 2011 году, РАОПА вновь возьмёт на себя организацию Конференции АОН. Соответственно, приглашаем принять в ней участие не только пилотов и владельцев воздушных судов, но и всех активных авиаторов, ратующих за частную авиацию в России. Приезжайте или прилетайте – до новых встреч на берегу Волги!

■ Голос РАОПА: разрешить для авиации общего назначения применять вместо аварийных радиомаяков альтернативные средства

В настоящее время приказ Минтранса № 29 от 15.03.2007 г. требует оснащения всех воздушных судов (кроме сверхлегких) автоматическими радиомаяками (АРМ) системы КОСПАС-САРСАТ 406 Мгц. Однако РАОПА, вносит в адрес авиационных властей России обоснованное предложение - разрешить для АОН вместо АРМ (ELT - emergency locator transmitter) использовать альтернативные технические средства.

К тому же сейчас ситуация, связанная с требованием обязательной установки на воздушные суда АРМ (ELT) КОСПАС-САРСАТ вышла на высший уровень обсуждения в Международной организации гражданской

авиации. Так в сентябре 2010 г. на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО от имени Российской Федерации был представлен на рассмотрение рабочий документ А37-WP/266 «Об альтернативных средствах сообщения о местоположении терпящих бедствие воздушных судов» (www.icao.int/icao/en/assembly/a37/wp/wp266_ru.pdf).

В преамбуле этого документа говорится: «В настоящее время действуют стандарты Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, требующие оснащения автоматическими аварийными маяками системы КОСПАС-САРСАТ всех воздушных судов, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года.

В связи с развитием альтернативных технологий, позволяющих определить местоположение терпящего бедствие воздушного судна, представляется возможным, после завершения соответствующих исследований, разрешить применение таких альтернативных технологий в гражданской авиации для авиации общего назначения.

Ассамблее предлагается просить Совет изучить возможность применения альтернативных средств сообщения о местоположении терпящего бедствие воздушного судна взамен автоматических ELT для авиации общего назначения и, в случае целесообразности, предложить разработать соответствующую поправку к Приложению 6 "Эксплуатация воздушных судов" к Конвенции о международной гражданской авиации».

Далее в содержании документа А37-WP/266 дается краткая оценка современного состояния технологии КОСПАС-САРСАТ, а также обзор альтернативных технологий, среди которых:

- Персональные аварийные маяки (PLB);

- Устройства сообщения местоположения по каналу связи GSM (GPRS) на основе сотовых сетей;

- Коммерческие устройства аварийного оповещения и сообщения о местоположении (CENALD);

- Системы CNS/ATM.

РАОПА в свою очередь, ссылаясь на указанный документ, в начале декабря 2010 г. направила в адрес заместителя Министра транспорта письмо, в котором на примере некоторых стран ИКАО, показала возможность выработки своих национальных подходов к использованию технологии АРМ КОСПАС-САРСАТ. В письме изложена и главная просьба - внести изменения в Приказ Минтранса № 29 от 15.03.2007 г. и разрешить для авиации общего назначения применять альтернативные средства сообщения о местоположении терпящих бедствие воздушных судов.

В качестве аргументов в послании РАОПА приведены следующие факты:

Ряд стран, осознавая имеющиеся ограничения в технологии АРМ, воздержались от внедрения в национальное воздушное законодательство обязательного требования по установке маяков ELT.

Так, в США, отсутствует требование по установке АРМ 406Мгц для любых эксплуатантов - начиная от эксплуатантов АОН (Part 91), нерегулярных коммерческих перевозчиков (Part 135), и заканчивая эксплуатантами, выполняющими регулярные коммерческие воздушные перевозки (Part 121). При этом служба, ответственная за поиск и спасание (US Coast Guard), работает над заключением внешних соглашений с

альтернативными коммерческими поставщиками услуг по определению местоположения ВС.

В Австралии в качестве альтернативы АРМ разрешается применение портативных ручных маяков КОСПАС-САРСАТ (PLB), а также коммерческих устройств сообщения о бедствии, например, спутниковых телефонов Турайя. Некоторые европейские страны тоже сняли требование по установке АРМ для авиации общего назначения при полётах внутри страны.

В дополнении к вышесказанному РАОПА отмечает, что и в Российской Федерации среди пилотов АОН также наблюдается тенденция недоверия технологии АРМ, и как следствие, на борту воздушных судов появляются персональные маяки КОСПАС-САРСАТ (PLB) или спутниковые устройства сообщения о местоположении. Причем наибольшую популярность в последнее время приобрели недорогие альтернативные устройства позиционирования, работающие на основе сетей сотовой связи.

К сожалению, технология АРМ имеет ряд ограничений, связанных, прежде всего с необходимостью ручной или автоматической активации. Причинами отказов технологии являются обрывы антенного кабеля при авиационном происшествии, разрушение конструкции маяка. Кроме того, обломки воздушного судна могут утонуть или оказаться перевернутыми после катастрофы.

Процент автоматического срабатывания авиационных аварийных радиомаяков довольно низок. Так в Российской Федерации в 2009 году, получено 460 сообщений, из них только 3 - при реальных авиационных происшествиях, причем радиомаяки были включены вручную экипажем

или спасателями. Ни в одном случае маяк не сработал в автоматическом режиме!

При этом требование по оснащению ВС автоматическими маяками накладывает на владельцев ВС и на эксплуатантов АОН существенную финансовую нагрузку. Стоимость АРМ, включая установку, составляет от 60 тысяч рублей (простейшие маяки без возможности передачи местоположения) - до 400 тысяч рублей (маяки с интерфейсом GPS). С точки зрения РАОПА, это косвенно снижает общую безопасность полётов, поскольку данная сумма могла бы пойти на сотни часов налёта пилота авиации общего назначения, что способствовало бы поддержанию его лучшей натренированности в технике пилотирования, а также формированию новых умений и навыков в реальных полетах.

В следующих выпусках «Бюллетеня АОПА-Россия» мы обязательно опубликуем ответ, который получим от уполномоченных органов. Но в тоже время будем внимательно отслеживать ход событий, связанных с недавним обращением России к государствам ИКАО, предложившей:

«...поручить Аэронавигационной комиссии ИКАО изучить возможность применения альтернативных средств сообщения о местоположении терпящего бедствие воздушного судна взамен автоматических ELT для авиации общего назначения, и возможности выработки минимальных эксплуатационных требований к таким системам в дополнение к ручным маякам системы КОСПАС-САРСАТ». ♦

АОПА-Россия

125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 37, кор. 9, офис №609

Тел. +7 495 926 7038; Факс +7 495 989 2012; mail@aopa.ru

Выпускающий редактор Сергей Лелеков
