

РЕЗОЛЮЦИЯ

конференции на тему
«Развитие отрасли авиационных работ
в регионах Сибири и Дальнего Востока»

15-16 сентября 2021 г. в аэропорту «Шушенское» Красноярского края состоялась конференция на тему «Развитие отрасли авиационных работ в регионах Сибири и Дальнего Востока», в которой приняли участие представители Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства воздушного транспорта, эксплуатантов воздушного пространства, учебных заведений гражданской авиации, Фонда содействия развитию сельского хозяйства, общественных объединений, пилоты, авиационные инженеры и техники, а также представители АО «ГЛОНАСС» и Национального центра управления обороной Российской Федерации.

Обсуждались: общее положение дел в гражданской авиации Российской Федерации; вопросы лётной эксплуатации воздушных судов на авиационных работах, в районах Крайнего Севера; развитие наземной инфраструктуры, технического обслуживания и поддержания лётной годности воздушных судов; подготовка авиационного персонала для отрасли авиационных работ.

Согласно ч.3 ст.21 Воздушного кодекса Российской Федерации гражданская авиация подразделяется на авиацию общего назначения, авиационные работы и коммерческие воздушные перевозки.

Авиационные работы – подотрасль гражданской авиации, в которой функционируют более 200 авиапредприятий, сертифицированных Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиацией). Помимо Российской Федерации, воздушные суда этих предприятий выполняют авиационные работы на территории Европы, Африки, Юго-Восточной Азии, в Арктике и Антарктиде.

Представители авиапредприятий, участвовавших в конференции, ответственно заявили, что все заказы на авиационные работы выполняются в полном объёме и при высоком уровне безопасности полётов. На 100% выполняются лесоавиационные работы, закрываются все потребности в авиационно-химических работах, выполняются все виды воздушных съёмов, мониторится с воздуха вся газо- и нефтетрубопроводная транспортная система России, закрывается потребность регионов в санитарной авиации, в полном объеме выполняются поисково-спасательные работы.

По мнению собравшихся, основными факторами, снижающими темпы развития гражданской авиации в Российской Федерации, и отрасли авиационных работ, в частности, являются низкая покупательская способность населения и отсутствие современных образцов типовой отечественной авиационной техники. За прошедшие 20-30 лет Министерство промышленности и торговли Российской Федерации не обеспечило выпуск воздушных судов на замену самолёту Ан-2, а создаваемые в настоящее время самолёты не отвечают реальным потребностям эксплуатантов, выполняющих авиационные работы.

Своевременные и грамотные техническое обслуживание и ремонт (ТОиР) являются одними из важнейших составляющих обеспечения безопасности полётов. Участники секции «Техническое обслуживание и поддержание лётной годности воздушных судов» обратили внимание на то, что на рынке, помимо законно осуществляющих деятельность предприятий, действуют организации, очевидно выполняющие ТОиР формально, т.е. «на бумаге» за плату. Так, например, одна из организаций в Московской области со среднесписочной численностью работников - 5 человек обслуживает более 40 воздушных судов во многих регионах страны.

Инженеры и техники обратили внимание собравшихся, что накопленный опыт эксплуатации воздушного судна типа Ан-2, в условиях отсутствия его замены на более современный тип, позволяет перевести этот летательный аппарат на обслуживание «по состоянию» без ущерба безопасности полётов.

Эксплуатанты воздушного пространства, директора авиапредприятий, выразили обеспокоенность появлением инициатив по снижению уровня требований к сертификации авиационной техники. Возможное понижение надёжности авиационной техники, используемой на авиационных работах, неприемлемо.

Авиационные радиомаяки (АРМ) системы КОСПАС-САРСАТ показали свою неэффективность на воздушных судах, выполняющих авиационные работы в удалённых регионах России. Яркий пример – Ан-2, пропавший в Бурятии в июле 2020 г., а найденный только в июле 2021 г. На основе успешного опыта эксплуатации оборудования (устройств приёма-передачи данных о геопозиционировании), работающего на базе государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС», при выполнении лесоавиационных работ одним из эксплуатантов, применение данной технологии было одобрено собравшимися с целью повышения безопасности полётов, оперативного обнаружения местонахождения воздушных судов и реагирования экстренных служб в случае необходимости.

Участники конференции высоко оценили уровень профессиональной подготовки коммерческих пилотов в государственных высших и средних учебных заведениях гражданской авиации. Однако отметили, что средним

учебным заведениям гражданской авиации целесообразно включить в свои программы подготовки дисциплины по выполнению различных видов авиационных работ. Представители учебных заведений гражданской авиации озвучили необходимость издания отдельных федеральных авиационных правил, которые будут регламентировать подготовку и выполнение учебных полётов.

Ветераны отрасли гражданской авиации призвали сохранить имеющийся в стране опыт полётов в районах Крайнего Севера и над Северным Ледовитым океаном, посадок на дрейфующие льдины, создания ледовых аэродромов.

Инициатива Росавиации по допуску частных пилотов, имеющих соответствующую квалификационную отметку, к выполнению авиационных работ с 01.03.2022 г. была поддержана. Настоящая мера, направленная на сохранение в отрасли опытных пилотов, которые ранее обладали свидетельствами коммерческого или линейного пилота, будет способствовать передаче знаний молодым кадрам.

Участники конференции отметили низкий уровень подготовки пилотов сверхлёгких воздушных судов и выразили сомнения в целесообразности их допуска к выполнению авиационных работ. В том случае, если государству требуется выполнение авиационных работ на сверхлёгких воздушных судах, то необходимо повышать уровень подготовки пилотов на сверхлёгких воздушных судах до уровня подготовки линейных, коммерческих пилотов и частных пилотов, допущенных до выполнения авиационных работ.

По мнению профессионалов, индивидуальная подготовка пилотов не обеспечивает получения всего спектра знаний и навыков, необходимых для полётов, ввиду чего от этого вида подготовки необходимо отказаться. Кроме того, участники конференции уверены, что с учетом российского менталитета индивидуальная подготовка пилотов будет, в большинстве случаев, проводится не в полном объёме.

Особое внимание присутствующие уделили целесообразности нововведений, предлагаемых активистами авиации общего назначения (АОН) и иными любителями авиации, в части упрощения и сокращения по времени подготовки коммерческих пилотов, снижения уровня требований к сертификации авиационной техники, введения саморегулирования в гражданской авиации, допуска представителей АОН к полётам за плату. Все заявления были подвергнуты жёсткой критике. Непонимание любителями всего комплекса производственных процессов, отсутствие необходимой материально-технической базы и специальных знаний неизбежно приведут к повышению аварийности, несоблюдению положений трудового законодательства и правил охраны труда, деградации и дискредитации так называемой «малой авиации» в стране и критичному понижению уровня безопасности полётов.

Присутствующие напомнили, что свободный рынок авиационных перевозок страна уже проходила в 1990-е и начале 2000-х гг., когда в России функционировали сотни авиакомпаний с 1-2 воздушными судами. Это привело к критичному росту аварийности, многочисленным срывам регулярности и низкому уровню сервиса. Повторять подобное нецелесообразно.

Опыт саморегулирования в авиации России также был - Федерация любителей авиации России (ФЛА). В ФЛА без участия государственных органов: регистрировали и вели учет воздушных судов, подтверждали их лётную годность; выдавали свидетельства пилотов и иных авиационных специалистов. Система показала себя нежизнеспособной - деятельность ФЛА характеризовалась большим количеством авиационных происшествий и катастроф.

Авиация общего назначения – любительская авиация, выполняющая полёты не за плату и не являющаяся равнозначным понятием «general aviation» в Соединенных Штатах Америки. В США «general aviation» - это вся гражданская авиация, за исключением коммерческих воздушных перевозок по расписанию; т.е. и чартерные рейсы, и бизнес-авиация, и авиационные работы, и учебные полёты, и полёты в личных некоммерческих целях. Бездумное применение норм и правил для «general aviation» США, Европы и других стран в России будет не только логически неверным, но и повлечет за собой критичное понижение уровня безопасности полётов.

Участники конференции отметили негативную роль средств массовой информации (СМИ), которые вместо глубокого изучения темы, зачастую однобоко освещают деятельность так называемой «малой авиации», приглашая экспертов-теоретиков, людей, не имеющих никакого отношения к этой сфере или имевших отношение к авиации в другой стране (времена СССР). Указанные лица вводят в заблуждение население и руководство страны об истинном положении дел и требуемых изменениях в гражданской авиации.

Представители эксплуатантов, участвующих в государственных аукционах на выполнение авиационных работ, обозначили, что ввиду несовершенства законодательства к аукционам на такие высокотехнологичные виды работ, как например, лесоавиационные работы или воздушные съемки, допускаются компании, не имеющие сертификата эксплуатанта. Вследствие этого, происходит необоснованное занижение цен, что снижает доходность авиапредприятий, замедляя темпы развития отрасли.

Незначительность наказаний, предусмотренных КоАП РФ, привела к тому, что зачастую воздушное пространство Российской Федерации используется: нелегальными эксплуатантами; пилотами с неподтвержденной квалификацией; на воздушных судах без сертификатов

летней годности; предпринимателями, незаконно выполняющими авиационные работы. Несанкционированные полеты не только угрожают безопасности полетов, но также мешают развитию профессиональной и эффективной отрасли авиационных работ.

Поскольку необходимость заимствования опыта и успешных практик мировых авиационных держав, в частности США, неоднократно озвучивалась в обществе и СМИ, участники конференции посчитали целесообразным обратиться к Правительству Российской Федерации с просьбой о значительном усилении ответственности за незаконное использование воздушного пространства Российской Федерации.

УЧАСТНИКИ РЕШИЛИ:

1. Поддержать деятельность Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального агентства воздушного транспорта по гармонизации воздушного законодательства с законодательствами ведущих мировых авиационных держав, однако предостеречь от излишней либерализации требований, способной понизить уровень безопасности полётов.
2. Поддержать решение Федерального агентства воздушного транспорта по созданию Руководства по организации летной работы (РОЛР) и возвращению классности специалистов гражданской авиации.
3. Совету Федерации Российской Федерации и Государственной Думе Российской Федерации предложить:
 - 3.1. ужесточить требования к участникам торгов на выполнение авиационных работ по ФЗ-44;
 - 3.2. законодательно обеспечить деятельность полярной авиации.
4. Министерству транспорта Российской Федерации и Федеральному агентству воздушного транспорта предложить:
 - 4.1. ввести запрет на привлечение сверхлёгких воздушных судов (СВС) и пилотов СВС к выполнению авиационных работ или допустить, повысив уровень требований к подготовке пилотов СВС для выполнения авиационных работ до уровня подготовки линейных, коммерческих пилотов или частных пилотов, допущенных до выполнения авиационных работ;
 - 4.2. ввести запрет на привлечение пилотов СВС к коммерческим воздушным перевозкам;
 - 4.3. разработать новые ФАП «Подготовка и выполнение учебных полетов в Российской Федерации»;
 - 4.4. рекомендовать учебным заведениям гражданской авиации разработать программы подготовки для авиационных работ;

- 4.5. выступить с законодательной инициативой по значительному повышению штрафов за незаконное использование воздушного пространства Российской Федерации;
 - 4.6. на законодательном уровне исключить возможность индивидуальной подготовки пилотов гражданской авиации;
 - 4.7. разрешить эксплуатантам, выполняющим авиационные работы, использовать трекеры геопозиционирования «ЭРА-ГЛОНАСС», вместо показавших себя неэффективными АРМ системы КОСПАС-САРСАТ;
 - 4.8. исключить снижение уровня сертификационных требований к авиационной технике для отраслей авиационных работ и коммерческих воздушных перевозок;
 - 4.9. разработать нормативно-правовые акты, регламентирующие подготовку и выполнение полётов в высоких широтах;
 - 4.10. при разработке нормативно-правовых актов опираться на мнение профессионального авиационного сообщества.
5. Федеральному агентству воздушного транспорта предложить:
 - 5.1. перевести эксплуатацию самолетов типа Ан-2 «по состоянию»;
 - 5.2. принять меры по пресечению деятельности организаций, выполняющих ТОиР за плату формально (только на бумаге).
 6. Осудить деятельность Министерства промышленности и торговли Российской Федерации по созданию авиационной техники за счет государственного бюджета без учёта потребностей сферы авиационных работ.
 7. Осудить деятельность СМИ, демонстрирующую так называемую «малую авиацию», как «мёртвую», и выступить с соответствующим открытым письмом.
 8. Осудить попытки активистов-непрофессионалов изменить действующее воздушное законодательство Российской Федерации в сторону снижения требований (либо замены на альтернативное негосударственное регулирование) к подготовке коммерческих пилотов и деятельности эксплуатантов, в том числе на воздушных коммерческих перевозках.