

РЕЗОЛЮЦИЯ

г. Москва

24 мая 2018 года

ПРЕАМБУЛА:

24 мая 2018 года Ассоциацией Вертолетной Индустрии (АВИ) в рамках 11-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia проведено **Открытое заседание комитетов АВИ – Летного и Безопасности полетов на вертолетах** (далее - «Открытое заседание ЛК и КБПВ АВИ»).

Цель открытого заседания ЛК и КБПВ АВИ – предоставить возможность специалистам и экспертам вертолетной отрасли принять участие в разработке решений комитетов АВИ по рабочему плану на ближайшую перспективу по текущим и стратегическим вопросам летной деятельности, обсуждение которых началось на состоявшемся ноябре 2017 года 10-м Вертолетном форуме. К участию в заседании был приглашен широкий круг руководителей и специалистов вертолетной отрасли, несущих ответственность и определяющих политику предприятий в летной деятельности и обеспечении безопасности полетов.

Ключевыми темами заседания стали следующие вопросы:

1. Проблема подготовки и восполнения кадрового резерва летного состава для вертолетной отрасли – состояние на сегодняшний день.

С сообщениями по данному вопросу выступил А.В. Строганов - директор Омского ЛТК ГА, П.Н. Семченко – пилот от УТЦ АК «ЧелАвиа», А.В. Чурочкин – руководитель Летного комитета АВИ.

Участники обменялись мнениями по поводу ситуации, отраженной докладчиками с различных аспектов, высказали свои тревоги по поводу будущего на фоне продолжающегося развиваться дефицита квалифицированных пилотов для вертолетных работ в гражданской авиации. Неопределенность и трудности планирования своего развития эксплуатантами вертолетов, ввиду произошедших в последние пару лет по всей авиаотрасли решений регулирующих органов и по организации подготовки летного состава, определяются следующими факторами:

- Общее количество авиационно-учебных центров, выпускающих пилотов самолетов и вертолетов за пять лет назад сократилось с нескольких десятков до 9 учреждений, из которых 8 – государственных и 1 – частное. А единственное оставшееся государственное учебное заведение, выпускающее пилотов вертолетов - Омский ЛТК ГА испытывает трудности, а именно:
 - недостаточное количество вертолетов первоначального обучения на легких вертолетах (50 летных часов);
 - снижение количества исправных ресурсных вертолетов выпускного типа на вертолетах типа Ми-8 (40 летных часов);
 - дефицит кадров летно-инструкторского, инженерно-технического, диспетчерского и обслуживающего персонала;
 - невозможность прохождения курсантами колледжа практического обучения на авиапредприятиях из-за ограничений ФАП-147 «Требования к членам экипажа воздушных судов» и ФАП-289 «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющих обучение специалистов»;

- текучесть кадров инструкторского состава, вызванная низким уровнем заработной платы.

По сути, государственные учебные заведения испытывают системный кризис, обусловленный объективными рыночными условиями, в которые эти учебные заведения переместились как они были когда-то, когда система обучения пилотов была выстроена с ориентиром на ведущую роль государства. Принятые в последние годы меры в авиаотрасли демонстрируют намерение регулятора закрепить именно эту роль государства, однако до сих пор никаких стратегий, а тем более конкретных программ действий или «дорожных карт», дающих понимание сообществу по этому поводу, не озвучено.

- Отсутствие пополнения всей авиационной отрасли молодыми кадрами. О этом свидетельствуют данные ЦВЛЭК ГА по возрастным категориям летного состава, согласно которым за три года с 2015 на 7 % меньше стало пилотов в группе 40-49 лет, на 3% в группе до 30 лет. При этом количество признанных негодными курсантов в 2016-2017 году увеличилось до 9% против 3% в 2015 году.
- Неуклонное снижение количества пилотов на рынке вертолетной индустрии стало постоянной «головной болью» кадровиков вертолетных операторов.
- Заметно снизилась квалификация молодых пилотов, что приводит эксплуатантов к дополнительным затратам авиакомпаний на дополнительное обучение и растущим рискам безопасности полетов.

2. Обзор статистики по безопасности полетов вертолетов и рекомендации по повышению уровня безопасности.

Показатели и рекомендации по безопасности полетов на вертолетах на основе отчета по РФ и СНГ за 2017 год Межгосударственного Авиационного Комитета (МАК) озвучил С.А. Поспелов - начальник вертолетного отдела Комиссии по расследованию авиационных происшествий.

Обзор мировой статистики по безопасности полетов на вертолетах и рекомендации IHS/ENEST представил В.С. Аксютин - руководитель КБПВ АВИ. Обращает на себя внимание глубина проработки вплоть до ответственных и контроля за реализацией тех рекомендаций, которые ежегодно и совместно со своими авиавластями, разрабатывают европейская (EASA/ENEST) и американская группы по безопасности полетов на вертолетах (USHST). В России отсутствует такого рода анализ и рекомендации, которые могли бы обеспечить непрерывную, устойчивую, системную работу по всем слагаемым для повышения уровня безопасности полетов, нет никаких управляющих действий со стороны регуляторов авиаотрасли, чтобы обеспечить благоприятную среду для формирования «культуры безопасности», чтобы создать соответствующее правовое и информационное поле.

Анализ показателей безопасности авиационной деятельности на вертолетах Ми-8(Т/МТВ/АМТ) приведенный Н.Д. Осиповым – начальником аналитической группы ГосНИИ ГА со всей очевидностью доказывает, что вертолет Ми-8Т является самым безопасным вертолетом в мире, поскольку налет на смертельное ранение более 300 000 часов, а это на 100 000 часов больше, чем показатель по одному из лучших вертолетов Bell. Однако, следует отметить, что будущее состояние безопасности полетов во многом

будут зависеть и от качества учета инцидентов, и от уровня квалификации нового поколения пилотов, и то, другое вызывает тревогу. Углубленный анализ показывает, что именно «помолодевшая» часть парка Ми-8АМТ/МТВ, а это более 100 вертолетов со сроком службы до 10 лет, вносит ухудшение в общую картину показателей безопасности. Обращает на себя внимание и то, что участились два вида происшествий и инцидентов. Во 1-х, происшествия, связанные с отделением запасных частей – от колес до выхлопных патрубков - что говорит о снижении квалификации технического персонала. Во 2-х, риски происшествий, вызываемых отношением к пилоту как к персональному водителю автомобиля, когда заказчик, даже такой крупной государственно важной компании как Роснефть, позволяет себе не вникать в нюансы организации полетов на вертолетах, несмотря на то, что от этого зависит жизнь сотрудников заказчика.

3. Вопросы регулирования норм продолжительности рабочего времени пилотов (Приложение 1 к Приказу Минтранс №139 от 21.11.2005).

Обзор проблем вертолетных операторов с контролирующими органами, связанный с недоработкой в части регулирования рабочего времени с точки зрения специфики вертолетных авиаработ представил А.Н. Будылдин - член КБПВ АВИ.

Запрос на разъяснения по этому вопросу, направленный от «ЮТэйр-Вертолетные услуги» в Минтранс два года назад – остался без ответа. Участники заседания дополнили примерами и рассказали о массе других обращений в Минтранс, в том числе от Росавиации, по поводу того, что приложение 1 к Приказу Минтранс разрабатывалось для дальнемагистральных и среднемагистральных самолетов, но никак не для работ, выполняемых на вертолетах, однако, Приказ Минтранс №139 уже десять лет остается без переработки, создавая возможность некорректных оценок организации работ вертолетных компаний со стороны Ространснадзора.

В дополнение к разработанным предложениям по вопросу регулирования рабочего времени, А.Н. Будылдин предложил участникам заседания и членам ЛК и КБПВ АВИ добавить в работу комитетов необходимость выхода АВИ на самый высокий уровень управления авиацией с обращением о пересмотре существующей сегодня практики административного преследования экипажей ВС со стороны Ространснадзора согласно КоАП РФ, так как это может привести к сокрытию авиационных событий, что в корне противоречит принципам управления безопасностью полетов.

4. Требования к светосигнальному оборудованию для посадочных площадок (ФАП-69).

С сообщением по этому вопросу выступил В.В. Рябченко – штурман Омского ЛТК ГА. По итогу обмена мнениями и практическими решениями, участники согласились с тем, что предложения заслуживают внимания и необходимо провести отдельное согласование с ведущими вертолетными эксплуатантами для того, чтобы ФАП в итоге подразумевал возможность применения к посадочным площадкам различной специфики и различное техническое исполнение.

Все материалы выступлений, список участников, а также текст данной резолюции опубликованы в открытом доступе на сайте Ассоциации Вертолетной Индустрии www.helicopter.su.

РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ:

По результатам обсуждения вопросов, указанных в Преамбуле настоящего документа, участники Форума приняли следующую Резолюцию:

1. Обратиться в Росавиацию и Министерство транспорта РФ с запросом сообщества на разъяснение стратегии и плана действий по решению проблемы восполнения гражданского сектора вертолетной отрасли квалифицированным летным составом.
2. Обратиться в Росавиацию и Министерство транспорта РФ с запросом на введение в практику управления формирование обязательных и регулярных, публично публикуемых в назначенные сроки отчетов по безопасности полетов на вертолетах с более качественным и глубоким анализом и рекомендациями для вертолетной индустрии, способным обеспечить непрерывную, устойчивую, качественную, проактивную и системную работу по всем слагаемым повышения уровня безопасности полетов, создание благоприятного правового и информационного поля для формирования в вертолетной индустрии России «культуры безопасности».
3. Обратить внимание Минтранс, Росавиации и Ространснадзора на системную недоработку, следствием которой является существующая сейчас в РФ практика административного преследования экипажей ВС со стороны Ространснадзора согласно КоАП РФ, так как это может привести к сокрытию авиационных событий и это в корне противоречит принципам управления безопасностью полетов. Выразить готовность АВИ к анализу международного опыта и необходимой по этому вопросу совместной работы представителей власти, отрасли, узких специалистов, например, юристов, специализирующихся в правоприменительной практике по КоАП.
4. Обратиться в Минтранс РФ с запросом о внесении изменений в Приказ №139 от 21 ноября 2005 года «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации», а именно:
 - в Приложение 1 «Максимальная продолжительность полетных смен экипажей воздушных судов с двумя и более членами летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)» внести примечание *«понятие «транспортные полеты» применяется для экипажей самолетов»*.либо
 - изменить само название приложения 1 на *«Максимальная продолжительность полетных смен экипажей самолетов с двумя и более членами летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)»*.