



TOTAL
COMMITTED TO BETTER ENERGY

"ТОТАЛЬ РАЗВЕДКА РАЗРАБОТКА РОССИЯ"

ОБЗОР ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕРТОЛЁТОВ.

НАПРАВЛЕНИЕ К УЛУЧШЕНИЮ

Советник по авиации Юрий Косякин

Москва, май 2015 г.

ПОВЕСТКА ДНЯ

- Проекты "ТОТАЛЬ" на территории Российской Федерации и использование вертолётов
- Вертолеты - Наблюдения общего характера
- Эксплуатационные вопросы
- Нормативные соображения
- Направление к улучшению

ПРОЕКТЫ "ТОТАЛЬ" НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЕРТОЛЁТОВ

- "ТОТАЛЬ" является оператором следующего проекта:
 - Харьягинское СРП (на суше)
 - Срочный фрахт вертолётов Ми-8 АМТ/МТВ для выполнения полётов по маршруту "Усинск или Нарьян-Мар – Харьягинское месторождение"
- "ТОТАЛЬ", не являясь оператором, принимает участие, в том числе оказывая поддержку партнерам в обеспечении безопасности полетов, в следующих проектах:
 - Проект "Ямал СПГ" (на суше)
 - Широкое использование вертолетов до середины 2015 г.
 - Строительство международного аэропорта Сабетта
 - Постепенный переход от перевахтовки персонала вертолетами к самолётным чартерам
 - Разработка Термокарстового месторождения (на суше)
 - Срочный фрахт вертолётов Ми-8 АМТ/МТВ для выполнения полётов по маршруту "Новый Уренгой или Тарко-Сале – Термокарстовое месторождение"

ВЕРТОЛЕТЫ - НАБЛЮДЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

- Организационная структура и руководство
 - 😊 Опытный руководящий состав
 - 😊 Хороший надзор за выполнением полётов
 - 😞 Ограниченные знания приложений ИКАО и отчёта № 390 МАПНГ
 - 😞 Недостаток взаимодействия и непрозрачность в работе с клиентами
- Система обеспечения качества
 - 😊 От слабой до отсутствия
- Система управления безопасностью полетов
 - 😞 Находится на самой ранней стадии внедрения ...есть ли понимание самой концепции СУБП?
 - 😞 Низкая культура отчётности. Отчётность предоставляется лишь в случае угрозы наложения штрафных санкций. Слабая отчётность в техническом обслуживании
 - 😞 Имеется система контроля полетных данных, однако объём выходных данных ограничен, а результаты не вносятся в программу подготовки и в эксплуатационные процедуры

ВЕРТОЛЕТЫ - НАБЛЮДЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

● Эксплуатационная документация

- ☹ Руководство по эксплуатации оформлено должным образом
- ☹ Контрольная карта по порядку действий в нештатных и чрезвычайных ситуациях нестандартна *(что представляет собой отклонение от требований ИКАО Прил. 6, часть 3)*
- ☹ У экипажей возникают сложности с поиском информации в руководствах по эксплуатации

● Управление лётными экипажами

- ☺ Эксплуатанты укомплектованы личным составом на надлежащем уровне
- ☺ Высокий уровень начальной подготовки и переподготовка в компании, включая линейный контроль
- ☺ Широкое использование обучения на тренажёрах
- ☹ Отсутствие допуска пилотов к полётам по приборам
- ☹ Путаница между человеческим фактором и управлением ресурсами кабины. Курс не проводится на ежегодной основе

● Эксплуатационные процедуры

- ☺ Хорошее знание систем воздушных судов и процедур
- ☺ Надежный процесс подготовки к полетам
- ☹ Какой класс характеристик воздушного судна используется при взлёте и посадке?
- ☹ Слабая организация обслуживания пассажиров
- ☹ Загрузка салона не отвечает требованиям *(используются сиденья без ремней безопасности, грузы затрудняют доступ к путям эвакуации и т.д.)*
- ☹ Разрешается посадка на вертолётные площадки < ИКАО Прил. 14 и (или) покрытые снегом поверхности

ВЕРТОЛЕТЫ - НАБЛЮДЕНИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

● Техническое обслуживание

- 😊 Опытные инженеры
- 😞 Чистота и порядок на складах и в ангарах (при наличии таковых) поддерживаются ненадлежащим образом
- 😞 Недостаток запасных частей
- 😞 Отсутствие программы обеспечения надежности
- 😞 Техническое обслуживание осуществляется на открытом воздухе, защита от воздействия окружающей среды отсутствует
- 😞 Недостаток знаний в области ОТ, ПБ и ООС

● Воздушные суда

- 😊 Надёжные с точки зрения эксплуатации в условиях Крайнего Севера
- 😞 Вертолёты Ми-8 не сертифицированы. Отвечают ли МИ-8 эксплуатационным требованиям ИКАО по категории А?
- 😞 Отсутствие некоторых видов оборудования (метеорадиолокатор, бортовая система контроля и диагностики (БСКД), система предупреждения опасного сближения с землей, система предотвращения опасного сближения в воздухе, система оповещения пассажиров, спутниковая система слежения...)
- 😞 Низкая живучесть ВС (аварийная ударобезопасность, противопожарная безопасность, выходы, скамейка и т.д.)
- 😞 Часто требуется большой объём технического обслуживания

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

● Регламенты и стандарты отстают от принятых коммерческими эксплуатантами самолётов, в частности:

- При наличии возможности, концепция ППП к пассажирским перевозкам не применяются
- Отграниченное применение стандартных процедур. В качестве примера можно привести отсутствие стабилизированного захода на посадку
- СУБП, хотя и существует на бумаге, не представляется рабочим инструментом
- Культура безопасности оставляет желать лучшего

● Летные экипажи:

- Редки допуски и готовность выполнять полеты по ППП
- Не у всех членов лётного экипажа опыт отвечает требованиям подразделения «Разведка и добыча» концерна "ТОТАЛЬ"
- Не всегда отмечается положительное отношение к концепции ППП и использованию средств автоматизации

● Воздушные суда:

- некоторые типы ВС, произведённые в РФ и на постсоветском пространстве и используемые для пассажирских перевозок, для таких операций не сертифицированы
- отсутствие ясности в отношении соответствия критериям 1-го класса характеристик воздушного судна
- современное оборудование обеспечения безопасности полётов не стало частью стандартного комплекта (GNSS, СРПБЗ, TCAS (TAWS), бортовая система контроля и диагностики (БСКД) и российские аналоги...), несмотря на их наличие
- Производители оснащают воздушные суда современным оборудованием на индивидуальной основе

● Инфраструктура:

- оборудование постоянных вертолётных площадок отстаёт от требований МАПНГ 390 и 420, и стандарта "Тоталь Разведка Разработка Россия"

НОРМАТИВНЫЕ СООБРАЖЕНИЯ

- Концепция коммерческих пассажирских перевозок с использованием вертолетов представляется отличной от концепции самолётных перевозок
- ФАП -128 не предусматривают всех минимальных требований и не содержат рекомендаций к оборудованию коммерческих вертолётов, как того требует ИКАО Прил. 6, часть 3
- Нормативная база по использованию в применимых случаях глобальных навигационных спутниковых систем и навигационных процедур сильно отстаёт от принятой для регулярных самолётных перевозок
- Политика, определяющая минимальный запас топлива, отстаёт от требований подразделения «Разведка и добыча» концерна "ТОТАЛЬ"
- Современное оборудование обеспечения безопасности полётов (GNSS, СРПБЗ, TCAS (TAWS), бортовая система контроля и диагностики (БСКД) и российские аналоги...) не являются обязательными и не входят в стандартный комплект, несмотря на то, что пункт 5.7.6. ФАП-128 требует оснащать СРПБЗ воздушные суда, допущенные к полетам по ППП, максимальной взлетной массой свыше 5700 кг
- Требования к оборудованию постоянных вертолётных площадок ниже требований подразделения «Разведка и добыча» концерна "ТОТАЛЬ", МАПНГ 390 и 420
- Несоответствие между ФАП-128 и фактом, что экипажи ВС не всегда готовы к полетам по ППП, в отношении опции для КВС в статье 3.33.4 ФАП-128 перейти на ППП в случае, если он оказался в СМУ в полете по ПВП

НАПРАВЛЕНИЕ К УЛУЧШЕНИЮ

- Концепцию коммерческих пассажирских перевозок с использованием вертолетов следует пересмотреть аналогично концепции самолётных перевозок, где применимо
- Коммерческие пассажирские воздушные суда должны соответствовать сертификационным требованиям
- ФАП-128 должны зафиксировать все минимальные требования к оборудованию коммерческой вертолётной авиации, как того требует ИКАО Прил. 6, часть 3 и передовая международная практика
- Привести нормативную базу по использованию глобальных навигационных спутниковых систем и навигационных процедур в соответствие с базой, принятой для регулярных самолётных перевозок
- Откорректировать политику, определяющую минимальный запас топлива, с учётом требований подразделения «Разведка и добыча» концерна "ТОТАЛЬ" (10% от всего объёма топлива на рейс заложить в качестве резерва) и передовой практики
- Включить в состав стандартного комплекта современное оборудование обеспечения безопасности полётов (GNSS, СРПБЗ, TCAS (TAWS), бортовая система контроля и диагностики (БСКД) и российские аналоги...)
- Обеспечить соответствие оборудования постоянных вертолётных площадок требованиям подразделения «Разведка и добыча» концерна "ТОТАЛЬ", МАПНГ 390 и 420 и передовой практике
- Устранить несоответствие между ФАП-128 и фактом, что экипажи ВС не всегда готовы к полетам по ППП, в отношении опции для КВС в статье 3.33.4 ФАП-128 перейти на ППП в случае, если он оказался в СМУ в полете по ПВП

Прошу задавать вопросы при наличии таковых

Спасибо за внимание!

ПРАВОВАЯ ОГОВОРКА ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И ОБ АВТОРСКИХ ПРАВАХ

Термин "ТОТАЛЬ" включает в себя компанию "ТОТАЛЬ С.А." и её аффилированных лиц, а также лицо, проводящее данную презентацию.

Ограничение ответственности

Данная презентация может содержать утверждения прогнозного характера, в значении установленном Законом о реформе судопроизводства по частным ценным бумагам (Private Securities Litigation Reform Act) 1995 г., в отношении финансового положения, результатов производственной деятельности, хозяйственной деятельности, стратегии и планов "ТОТАЛЬ", на которые влияют различные факторы риска и неопределённости, обуславливаемые помимо прочего технологическим развитием и инновациями, условиями и источниками поставок, правовым регулированием, рыночной конъюнктурой, политическими или экономическими событиями.

"ТОТАЛЬ" не принимает на себя каких-либо обязательств публично обновлять любое утверждение прогнозного характера, будь то по причине появления новой информации, либо в связи с событиями, которые произойдут в будущем или по иным причинам. За дополнительной информацией о факторах, которые могут оказать влияние на финансовые результаты компании, просьба обращаться к документам, поданным "ТОТАЛЬ" во французскую Комиссию по финансовым рынкам (Autorité des Marchés Financiers) и в Комиссию по ценным бумагам и биржам США (US Securities and Exchange Commission).

Таким образом, не следует полагаться на точность или правильность такого рода утверждений прогнозного характера.

Авторское право

Все права защищены. Воспроизведение материалов данной презентации без предварительного явно выраженного письменного согласия "ТОТАЛЬ" запрещено.