

	ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ	Форма Ф.05.00-10	
		Дата: 28.04.15	Время: 10:00
		Место: г. Тюмень	Стр. 1 из 13

На совещании присутствовали:

Генеральный директор ОАО «АТК «Ямал»	В.Н. Крюк
ЗГД по обеспечению безопасности полетов и качеству ОАО «АТК «Ямал»	В.А. Елисеев
Летный директор ОАО «АТК «Ямал»	Ю.В. Лебединец
Заместитель командира авиаэскадрильи №3 ОАО «АТК «Ямал»	М.А. Балдашов
Начальник отдела летных стандартов ОАО «АТК «Ямал»	С.А. Торопов
Начальник отдела полетно – информационного обслуживания ОАО «АТК «Ямал»	А.С. Жужгин
Инспектор по качеству ОАО «АТК «Ямал»	Ю.М. Гродинская
Шеф – пилот ЛС ООО «АК «Ямал»	Ю.Н. Тимченко
Начальник службы аэронавигационного обеспечения полетов ООО «АК «Ямал»	А.А. Зубарев
Начальник отдела организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания Уральского МТУ ВТ Росавиации	К.И. Емельянов
Начальник службы ОрВД Филиала «Аэронавигация Севера Сибири»	А.А. Александров
Начальник службы аэронавигационной информации ООО «Международный аэропорт «Сабетта»	Н.Н. Тиц
Начальник Центра полетной информации а/д «Сабетта»	А.И. Строкатов
Директор Ямбургского филиала, начальник аэропорта «Ямбург»	Е.С. Решетняков
Главный штурман ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	А.И. Шарун
Главный штурман – начальник отдела аэронавигационного обеспечения полетов ОАО «ЮТэйр – вертолетные услуги»	О.А. Барьяхтар
И.О. Командира ЛО №6 (г. Н.-Уренгой) ОАО «ЮТэйр – вертолетные услуги»	Е.А. Шулепов
Начальник службы штурманского обеспечения полетов ООО АП «Газпром авиа»	С.А. Левичев
Штурман ЛС (вертолетов) ООО АП «Газпром авиа»	В.Н. Чмыхун
Старший штурман ЗАО «Авиакомпания «Геликс»	Е.Л. Кармазинский
Пилот - инструктор ЗАО «Авиакомпания «Геликс»	С.Е. Валеев

1. **ПОВЕСТКА ДНЯ: Полетно – информационное обслуживание и выполнение полетов в воздушном пространстве класса «G» в районе аэродрома Сабетта**
2. **СЛУШАЛИ:**

№ п/п	Содержание доклада Комментарии/замечания (стенограмма)	Примечания
1.	<p>Добрый день.</p> <p>Благодарю за то, что откликнулись на наше приглашение принять участие в совещании.</p> <p>Как многим из Вас известно, что мы начали выполнять полеты в новый международный аэропорт Сабетта, но так как аэропорт новый, существует ряд проблем, которые надо решать. Рядом с аэропортом размещены вертолетные площадки, что вызывает основное беспокойство: кто летает и кто управляет этими полетами. Того к чему мы привыкли, чтобы полетами управлял диспетчер, в аэропорту Сабетта нет. Есть информатор, но мы слышали о положительном опыте авиакомпании ЮТэйр по выполнению подобных полетов в а/п Таллакан.</p> <p>Сейчас мы проходим сертификацию и нам будет передана структура диспетчеров- информаторов, поэтому мы хотели бы с Вами посоветоваться, обменяться мнениями.</p> <p>Район аэродрома Сабетта имеет свои особенности. Зимой, как правило, постоянно темное время суток, белизна, отсутствие ориентиров. Летом условия не лучше, туманы с Обской губы. И в этих сложных условиях, по моему мнению, должен руководить полетами диспетчер Госкорпорации по ОрВД.</p> <p>Мы Вас пригласили, чтобы обменяться опытом, выслушать ваши мнения, принять какие-то оптимальные решения, для того чтобы избежать серьезных последствий в будущем.</p>	Крюк В.Н.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 2 из 13

2.

Добрый день.

Всем известно, что на севере Тюменской области, на полуострове Ямал, между Карским морем и Обской губой производится всероссийская стройка. Скоро закончится строительство завода по сжижению газа. Построен международный аэропорт Сабетта. Он конечно еще не совершенен, но мы хотели бы им помочь, выработав какие-то оптимальные рекомендации. Также строится международный морской порт. В общем, в Сабетту выполняются большие перевозки людей и груза.

Так как мы являемся региональным перевозчиком ЯНАО, по поручению правительства, губернатора, и по договору с Ямал СПГ, мы обеспечиваем основные авиаперевозки, а в мае месяце служба полетной информации будет включена в структуру нашей авиакомпании. Документы готовы, остались небольшие нюансы.

Многие присутствующие коллеги не понаслышке знают особенности выполнения полетов в условиях Крайнего Севера. О многочасовых сумерках, когда визуальные полеты выполняются, как правило, по приборам. Поэтому от службы полетной информации многое зависит.

К сожалению, случаи столкновений воздушных судов в воздухе было не мало. Например, катастрофы в районе Сургута, Сыктывкара, Верхней Тавды. Причина – ошибки в управлении воздушным движением, плохая осмотрительность экипажей ВС.

Поэтому, по результатам сегодняшнего совещания будет составлен протокол с выработанными решениями и рекомендациями. Протокол будет направлен в Росавиацию, Уральское МТУ ВТ и всем остальным участникам совещания.

Елисеев В.А.

3.

Добрый день.

Благодарю генерального директора и авиакомпании за организацию этого важного совещания.

Краткая характеристика аэродрома «Сабетта»

Аэропорт относится к классу «Б». Собственником аэропорта является Ямал СПГ, которая в свою очередь является дочерним предприятием Новотек. Аэропорт работает с 4.00 до 14.00UTC (9.00-19.00 местного времени). Базовых авиакомпаний нет.

Типы принимаемых на регулярной основе ВС: ATR42/72, Boeing-737-400/50, по разовым разрешениям Росавиации: А-319/320/321, Ан-12, Ан-76 и др.

ВПП – 2704*46м, РСН – 34R/A/W/T.

По заключению Аэропроекта, полеты могут выполняться без ограничения максимальной массы, но с ограничением интенсивности полетов.

Оборудование аэродрома: радиотехническое, светосигнальное и метеорологическое обеспечивают прием и выпуск воздушных судов днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях по I кат. ИКАО

По заключению Главгосэкспертизы аэродром может использоваться только с одним направлением: посадка с курсом 37°, взлет с курсом 217°. Данное ограничение обусловлено местоположением вахтового поселка Сабетта относительно аэродрома. Авиакомпании Ямал и ЮТэйр обращались в Минтранс с письмами о разрешении выполнения полетов со второго направления. На сколько мне известно Минтранс поручил Окулову В.М. рассмотреть этот вопрос. Окулов В.М. направил письмо Нерадько А.В., Нерадько А.В. отписал это в три Управления с целью подготовки справки. Справка подготовлена и предоставлена Окулову В.М.

Тиц Н.Н.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 3 из 13

В процессе эксплуатации ВПП у экипажей возникли проблемы с обнаружением полосы. Поступило предложение установить на ВПП переносное маркировочное оборудование в виде щитов, пирамид и т.д. Так как это оборудование задерживает снег, пока принято решение установить только входные щиты в начале полосы.

Инструкция по производству полетов

Для обеспечения возможности выполнения взлетов при устойчивых ветрах скоростью более 7 м/с северо-восточного направления, совместно с авиакомпанией Ямал, были разработаны и опробованы схемы взлета с МКвзл=37°. Схемы позволяют воздушным судам выполнить взлет, набрать высоту выполнения первого разворота 200 м и выполнить разворот без входа в селитебную зону поселка, т.е. нарушений нет.

В связи с тем, что мы не можем выполнять приборный заход на посадку с МКпос=217° и из сборников убраны схемы ВЗП было решено воспользоваться приборным заходом с МКпос=37° до высоты визуального маневрирования (Circling) что не запрещено, но обеспечивает возможность посадки с МКпос=217° при сильных ветрах юго-западного направления. Схемы выполнены ГосНИИ Аэронавигация. Данные изменения включены в очередные поправки в АНПА и ИПП аэродрома.

Выполнение полетов в районе полетной информации

Ранее авиакомпании Ямал нами было предложено разработать схему выполнения полетов по ПВП (выполнение полетов вертолетами). Схему отработать не смогли и нами была предложена и согласована с авиакомпанией схема выполнения полетов по ПВП. Схема определяет порядок выполнения полетов одновременно большими ВС (самолетами) и вертолетами. В районе полетной информации может находиться одно большое ВС. Для этого, на входе в район полетной информации обозначили зоны ожидания, в которых КВС может ожидать освобождение района полетной информации, получив данные от диспетчера сектора полетной информации об освобождении его другим ВС для продолжения выхода на аэродром.

Безопасность одновременных полетов обеспечивается запрещением пересечения вертолетами створа ВПП при нахождении большого ВС на исполнительном старте или посадочном курсе.

Проблемы по обеспечению полетов

1. Отсутствие однозначного отношения со стороны госструктур и авиакомпаний к ПИО:

- обслуживание воздушного движения, распределение ответственности за безопасность полетов между диспетчером и экипажем;
- порядок выполнения полетов;
- измерение и отсчет высоты полета;
- обеспечение аэронавигационной и метеорологической информацией;
- тарифы за АНО и МО (законодательство).

2. Организация взаимодействия и распределение обязанностей между ЦПИ, службами аэропорта, центрами ЕС ОрВД, АМСГ и авиакомпаниями.

3. Оснащение аэродрома и борта оборудованием навигации и наблюдения.

4. Допуск аэропорта к приему новых типов ВС:

- подготовка персонала ИАС встрече и выпуску, получение допуска к руководству подъездом и отъездом спецтранспорта;
- подготовка СОП (обучение выполнению центровки (АНМ-560), Руководство (Инструкция) по загрузке ВС, швартовке багажа и грузов);



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 4 из 13

- данные из РПП (ограничения по ветру, ACN и др).
5. Разрешение на использование только одного направления ВПП.

Предложения:

1. С учетом имеющей место интенсивности полетов, приоритетным считать ОВД, с предоставлением пользователям ВП ПИО, постоянно занимаясь совершенствованием воздушного пространства, обеспечения средствами связи (Транзит) и РТОП (АРЛК, АЗН), порядка выполнения полетов, совершенствуя подготовку диспетчеров ПИО (не предъявляя избыточные требования к квалификации), технологию их работы и взаимодействие.

2. Авиакомпаниям поддержать, а не уничтожать службы, предоставляющие на аэродроме услуги по обеспечению аэронавигационной и метеорологической информацией. Не поддерживайте, не будет качественной исходной и фактической аэронавигационной информации по аэродрому, не будет качественной метеорологической информации о фактической погоде и ее прогноза.

3. Учитывая перспективы спутниковых технологий предлагаю принять меры по оснащению ВС соответствующим оборудованием «ГЛОНАС-GPS», доработать АРЛК «Лира-А10» оборудованием АЗН-В реж. 1090.

4. Авиакомпаниям принимать более активное участие в допуске аэропорта к приему новых типов ВС. Росавиация временно допускает аэропорт к приему ВС по разовым разрешениям, но это не может продолжаться вечно. Однажды авиакомпании эти разрешения не получат. Третий месяц лежат в Тюменском МТУ акты на А319/320/321.

5. До получения разрешения на использование второго направления ВПП посадку с $MK_{\text{пос}}=217^0$ выполнять с использованием «Секлинга», взлет с $MK_{\text{взл}}=37^0$ выполнять при встречной составляющей ветра более 7м/с.

6. Для обеспечения безопасности выполнения полетов (нахождение вертолетных площадок в районе вахтового поселка в створе ВПП, противоречит п. 3.2.2 НГЭА) и законности выполнения полетов вертолетами (на данные площадки нет никаких документов, есть только два предписания на их закрытие) - запретить использование вертолетных площадок в районе вахтового поселка. Прием, наземное обслуживание и выпуск вертолетов обеспечить на аэродроме Сабетта.

4.

Добрый день.

Центр полетной информации (*далее- ЦПИ*) занимается только полетно-информационным обслуживанием (*далее- ПИО*) и аварийным оповещением. Остальные функции аэронавигационного обслуживания выполняет аэропорт.

Для передачи информации между органами ОРВД ЦПИ взаимодействует только с РЦ ЕС ОРВД аэродрома Мыса Каменный и КДП с функциями ПИО аэродрома Мыса Каменный, который в ближайшее время будет переведен в разряд посадочной площадки и весь район бывшего МДП, я предполагаю, будет относиться к неконтролируемому воздушному пространству класса G.

Структура воздушного пространства

Федеральные правила ИВП определяют структуру воздушного пространства частью которой является район полетной информации и неконтролируемое воздушное пространство для аэродрома Сабетта, в общем случае районы полетной информации — это бывшие районы МДП, в которых установлено неконтролируемое воздушное пространство.

Приказ №253 определяет основные положения по воздушному пространству, выделенному для аэродрома Сабетта, однако класс G для аэродрома Сабетта в приказе отсутствует.

Класс G – это часть воздушного пространства, которая выделяется для выполнения полетов с уведомительным порядком использования

Строкатов А.И.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 5 из 13

воздушного пространства, полеты выполняются как по приборам, так и по ПВП, эшелонирование ВС не осуществляется. Характеристика класса G представлена на слайдах, озвучивать их не буду, но необходимо обратить внимание на следующее.

В соответствии с федеральными правилами использования воздушного пространства, т.к. аэродром Сабетта находится в пограничной зоне, уведомительный порядок ИВП применяться не может, применим только разрешительный порядок ИВП, т.е. запрещаются полеты без плана полета, постоянной двусторонней радиосвязи с органом ОВД и наличия разрешения на ИВП.

Обязанности Центра полетной информации: по аварийному оповещению - мы оповещаем РЦ ЕС ОРВД аэродрома Мыс Каменный и соответствующую службу поисково-спасательного и аварийного обеспечения на аэродроме Сабетта. При нахождении воздушного судна в одной из стадий аварийного положения - подача первичных сообщений ALR по согласованию со сменным начальником аэропорта.

Информационное обеспечение экипажей – метеоинформация, аэронавигационная обстановка, в том числе состояние ВПП и работоспособность радиотехнических средств, информация об известном движении воздушных судов.

Для обеспечения безопасности при одновременном выполнении полетов самолетами и вертолетами были определены зоны ожидания, о которых говорилось ранее, но не всегда экипажи соблюдают это. Так как мы не даем указания экипажам, мы только информируем экипажи вертолетов о том, что ВС заходит на посадку с курсом ... и подходит к 4-ому развороту. Поэтому для самолетов обязателен доклад о захвате курсового маяка (выполнении 4-ого разворота).

Согласно технологии ПИО, мы предоставляем экипажу самолета информацию о схеме захода на посадку и все, что связано с заходом на посадку, вертолетам, которые находятся в зоне ответственности, сообщаем информацию о том, во сколько планирует самолет выход на посадочный курс.

Поэтому экипажи вертолетов не должны покидать зону ожидания до тех пор, пока не получат информацию от диспетчера ПИО либо из радиообмена не услышат о том, что самолёт произвел посадку или взлет.

5.

Добрый день.

Я бы хотел поддержать озабоченность авиакомпании «Ямал» относительно безопасности полетов. ПИО хорошо применять, если в воздухе одно ВС и таких районах как Африка, где постоянно светит солнце и экипажу есть за что ухватиться взглядом.

А в наших условиях, существуют трудности как в воздухе, так и на земле.

Если нет диспетчера по управлению полетами, сложно определиться с очередностью на вылет. Например, когда в а/п Бованенково собирались делегации и прибывали 7-9 самолетов, трудно было определить кто первый будет вылетать.

Далее такой момент как состояние полосы, что она свободна. Ввиду недостаточного ограждения или ввиду особенности земли появление провалов в ограждении. Например, в Ямбурге олениводы часто выезжают с упряжками на полосу. На аэродроме Сабетта будет установлен локатор, при помощи которого можно контролировать эту ситуацию. Но локатор нужен диспетчеру УВД, а не информатору. В оборудование а/п Сабетта вложено много средств, к тому же погодные условия намного хуже для сравнения, чем в Бованенково, и я считаю, это не разумным не пользоваться этим оборудованием в полном объеме.

Решетняков Е.С.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 6 из 13

	<p>Сегодня в этой зоне допущено нахождение одного ВС в воздушном пространстве, но со временем этого будет недостаточно. Как показывает практика, такие аэродромы быстро развиваются и пассажиропоток увеличивается.</p> <p>Мое мнение, что необходимо выходить на уровень управления воздушным движением.</p>	
6.	<p>А как в Бованенково разводят самолеты?</p>	<p>Крюк В.Н.</p>
7.	<p>В Бованенково тоже разрешено нахождение только одного ВС в воздушном пространстве. Если один самолет заходит на посадку, а другой на старте, ему сообщается, что вылет после посадки.</p>	<p>Решетняков Е.С.</p>
8.	<p>Добрый день.</p> <p>Авиакомпания «ЮТэйр» имеет опыт обеспечения и выполнения полетов в районе аэродрома Талакан с момента начала функционирования данного аэродрома.</p> <p>Небольшая справка о том, как все начиналось. Собственником аэродрома Талакан является ОАО «Сургутнефтегаз». Очень долго шло обсуждение по поводу создания органа управления воздушным движением на уровне Минтранса Госкорпорации по ОРВД. Ввиду сложившихся обстоятельств, в том числе и стоимости, эти функции были переданы нам в соответствии с ВК.</p> <p>В ФАП №293 "Организация воздушного движения в Российской Федерации" есть небольшое описание полетного информационного обслуживания. Требования к квалификации такого персонала, к списку требуемой документации на государственном уровне не было. Росавиация составила примерный перечень документов, который мы и предоставили.</p> <p>В процессе определения ПИО или УВД собственник аэропорта по рекомендации авиакомпании выбрал ПИО.</p> <p>На сегодняшний день штат ПИО состоит из 7 человек. В смене всегда находится два человека диспетчера и начальник.</p> <p>Деятельность по ПИО описана в должностных инструкциях и технологии. Несмотря на то, что требования о наличии такой документа как технология ПИО нет, мы считаем важным его наличие.</p> <p>Структура воздушного пространства Талакан отличается от Сабетты, она распространяется на 50 км и на высоту до 100 эшелона.</p> <p>По процедурам: экипаж должен выйти на связь с диспетчером за 5 минут до входа в зону ПИО и доложить о своих намерениях. До этого момента он должен пройти предпосадочную подготовку и определиться с системой и маршрутом захода. Таким образом он информирует и диспетчера ПИО и всех участников движения, находящихся на связи.</p> <p>Все участники движения в зоне аэродрома Талакан должны быть об этом осведомлены и четко представлять все возможные маршруты маневрирования.</p> <p>При входе в зону аэродрома Талакан, экипаж обязан вести утвержденный нами радиообмен. Экипажи, находясь в воздухе, получают информацию о взаимном месторасположении. Это крайне важно в неконтролируемых зонах.</p> <p>Экипаж обязан докладывать о любых изменениях режима полета.</p> <p>Предпосадочная полоса. По нашей технологии диспетчер докладывает экипажу «Полоса свободна».</p> <p>Важный момент — это состояние полосы, действия аэродромных служб</p>	<p>Шарун А.И.</p>



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 7 из 13

перед посадкой и после посадки. Территория а/п Талакан имеет 180 камер по периметру ограждения, с помощью чего имеется возможность контроля состояния полосы. После каждой посадки и взлета полоса осматривается работниками аэродромной службы.

В аэронавигационном паспорте аэродрома написано, что ниже 100 эшелона не может находиться более одного ВС по ППП. В таком случае, если на посадку прибывает более одного ВС по приборам, очередность по решению РЦ или экипажи сами определяют между собой очередность посадки.

В аэронавигационном паспорте написано, что ВС, выполняющее полет по ПВП не может находиться в десятикилометровой зоне, если ВС, выполняющий полет по приборам, заходит на посадку. Также полеты в этой зоне не могут выполняться без радиосвязи.

Теперь по вылету. Решение на вылет принимает экипаж. Информацию по освобожденности или занятости зоны по маршруту вылета предоставляет диспетчер ПИО и координирует, если вопрос касается одновременно и прилетающего ВС. В момент занятия исполнительного старта экипаж информирует всех участников движения о взлете и маршруте выхода из зоны.

В случае выполнения всеми участниками движения данных процедур, безопасность полетов может быть соблюдена.

Это все описано в технологии работы диспетчера ПИО.

Самый важный и ответственный момент в подготовке к выполнению этих процедур это психологическая готовность персонала. Для этого были организованы тренировочные полеты для того, чтобы акцентировать внимание экипажей на обязательность выполнения всех процедур. Я лично находился в а/п Талакан несколько дней, для того, чтобы убедиться лично, что все процедуры выполняются.

К сожалению, на сегодняшний день эта информация не опубликована в документах АНИ. Мы уже год ведем переговоры с ГУП ЦАИ о том, чтобы эта информация была опубликована в сборниках аэронавигации, но пока безрезультатно.

И еще один момент, что делать если кто-то что-то не выполняет. Для этих целей мы обязали диспетчеров ПИО отступать от требования «предоставлять только полетную информацию».

Важная функция в полетно-информационном обслуживании это предотвращение опасных сближений ВС, но прав у диспетчера ПИО для этого мало. Поэтому настоящее УВД, конечно, более безопасно.

9.	Вертолётные площадки, расположенные в зоне обслуживания а/п Талакан, имеют схемы захода, паспорта?	Крюк В.Н.
10.	Вертодром находится в 8 км от а/п Талакан и он не в створе. Аэронавигационный паспорт есть.	Шарун А.И.
11.	В нашем случае в районе Сабетта на стационарные посадочные площадки в районе поселка нет ни паспортов, ни схем заходов.	Елисеев В.А.
12.	<p>С 02.02.15 наша авиакомпания начала выполнение полетов в а/п Сабетта. Полеты ежедневные. На постоянной основе выполняются полеты на Boeing 737-400/500 и по разовым разрешениям на Airbus-320 и CRJ-200.</p> <p>Наша авиакомпания имеет большой опыт по выполнению полетов в северных регионах, мы знаем особенности и специфику их выполнения, поэтому подошли серьезно к подготовке и выполнению полетов в а/п Сабетта. С экипажами проводилась предварительная подготовка, изучались особенности захода и радиообмена при полётах в неконтролируемом воздушном пространстве (класс G). На первом этапе,</p>	Лебединец Ю.В.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 8 из 13

все полеты выполнялись только с инструкторским составом.

Столкнулись с такой проблемой как заход только с одним курсом. Это не является эффективным для деятельности аэродрома, северные метеоусловия очень изменчивы и 50% времени дует попутный ветер. Поэтому были приложены всевозможные усилия, для того, чтобы нам разрешили заход с обратным курсом 217°. Поскольку нет точной системы захода, мы вынуждены применять маневр «circle to land» (инструментальный заход на посадку с применением визуального маневра на конечном этапе захода). Данная процедура изучена и отработана на тренажёре со всеми экипажами, выполняющими полёты в Сабетту.

С учетом северных условий (частые туманы, метели, снегопады, условия «белизны»), а также ввиду отсутствия явных ориентиров, стараемся отрабатывать заход на автопилоте до момента стабилизированного выхода в створ полосы.

Рассчитанный минимум нашей авиакомпании для а/п Сабетты – 225 на 3600м. В период освоения данного аэродрома мы увеличили минимум до 300 на 5000м.

Меня как руководителя Летной дирекции беспокоят три момента:

Первое: Безопасность маневра захода на посадку. Он зависит от устойчивой работы наземного радиооборудования и оборудования самолета. При заходе с курсом 37 вопросов нет, заход ILS, система работает устойчиво, осуществляется контроль по дальности по VOR/DME. Но заход с курсом 217 является довольно специфичным и сложным при соответствующих метеоусловиях. Фильм, который мы Вам сегодня покажем, снимался в хороших метеоусловиях, но, если будет низовая метель или будут идти осадки, экипажу сложно определить положение ВС относительно ВПП, на конечном этапе захода, поскольку отсутствуют площадные ориентиры, а ВПП с МК 217 не имеет светосигнальных огней подхода или PAPI.

Второе: **Это наличие незарегистрированных вертолетных площадок.** Самым слабым местом является 4-ый разворот при заходе с курсом 217, поскольку согласно нашего минимума при выполнении маневра «circle to land» мы снижаемся и занимаем высоту 225м/ 800 футов (по QNH) и на этой высоте мы подходим к точке 3-его разворота, экипаж выполняет доворот на посадочный курс и идет уже со снижением. И это происходит согласно схемы захода как раз на расстоянии 4,0 км от торца ВПП, где находятся 7 вертолетных площадок. Это достаточно критичное место.

И третье: Это переходная «слепая» зона. При переходе из зоны ответственности Сабетты в зону РПИ Мыс Каменного. Зона Сабетты располагается до высоты 1500 метров, выше располагается зона ответственности Мыса Каменного, который фактически начинает видеть наши борты выше эшелона 3000 – 3500 м (FL 100 и выше).

Принимая во внимание вышесказанное, мы предлагаем администрации а/п Сабетта рассмотреть вопрос об установке светосигнального оборудования с МК 217° (огни подхода, PAPI). Ввести в АНПА а/п Сабетта 10-и километровую зону (от КТА) для маневрирования ВС, осуществляющих полет по ППП при отсутствии в ней ВС выполняющих полеты по ПВП.

Снижение и заход на посадку на а/д «Сабетта» с ПМПУ 217(видеосъемка).

13.

Возникал вопрос о том, как же разойдутся два ВС, когда один вылетает по приборам, а другой заходит по приборам не важно в Бованенково или Сабетту. У диспетчера РЦ Мыса Каменного есть процедура, заложенная в его технологии - на этапе предварительной координации между органами ПИО Сабетта или Бованенково происходит согласование. Когда на этапе

Александров А.А.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 9 из 13

	<p>еще до взлёта Вам дают эшелон 150, значит воздушное пространство свободно, т.е. анализ уже сделан. И разводить всегда будет диспетчер РЦ, никогда диспетчер ПИО разводить не будет.</p> <p>Все, что показывал Строкатов по а/п Сабетта, документы внесенные в АНПА – это все мертвый груз. Потому что лётный состав в своей работе использует только документы АНИ, АНПА к АНИ не относится и сегодня кстати говоря не используется диспетчером. Например, в Бованенково подобные ограничения присутствуют в документах АНИ, где указано что приоритетом всегда пользуется заход по приборам, а не по ПВП, указано до какого момента можно пересечь посадочный курс.</p> <p>Поэтому мое предложение внести ограничения, указанные в АНПА в АНИ и коммерческие сборники. Инициировать это может и должен главный оператор аэропорта Сабетта.</p> <p>По подбору персонала, на сегодняшний день действительно нет требований к персоналу, осуществляющему ПИО. Поэтому мы принимали на работу персонал, имеющий действующее свидетельство диспетчера, а также подбирали персонал, который имеет опыт работы в условиях Крайнего Севера.</p>	
14.	<p>В нашем аэропорту есть служба аэронавигационной информации, которая отвечает за своевременное внесение изменений и дополнений в ИПП и АНПА, также информацию, опубликованную в АНИ. Сейчас внесены поправки и опубликованы в АИПе. Также направлены поправки в АНПА на регистрацию в Уральское МТУ.</p>	Тиц Н.Н.
15.	<p>Относительно аэропорта Бованенково для вертолетных площадок были разработаны инструкции, которые учитывали деятельность аэродрома Бованенково. Экипажи вертолетов могут быть даже не знакомы с АНПА, потому что им это не нужно, а руководствуются они ИПП посадочных площадок. В Бованенково руководит движением диспетчер УВД, а это безопаснее, чем полеты в зоне ПИО Сабетты.</p> <p>Заходящий борт на посадку имеет приоритет перед ВС на взлет.</p> <p>В Бованенково плюс в том, что летает одна и та же авиакомпания.</p>	Чмыхун В.Н.
16.	<p>Имея опыт международных полетов в Европе (2 года), зона между Мысом Каменным и Сабеттой относится к той категории, которой у нас нет. Там есть такая категория, когда полеты по ПВП управляют относительно полетов по ППП и наоборот. Это очень редкая категория, но ПВП летает как хочет, а полетами по ППП управляет диспетчер, имеющий информацию</p> <p>В данном случае, если из Сабетты вылетает борт и занимает какой-то эшелон, информация дается в Мыс Каменный, РЦ Мыса Каменного имеет право управлять и дает тот эшелон, который свободен. Я летал на таких маршрутах. Заходим в зону неконтролируемую, ждем информацию о том, когда он выйдет из зоны или дает информацию где он находится. Если мы решаем, что он нам не мешает, докладываем снижение. Снижение даем по одной тысяче метров при переходе на нашу высоту. После высоты 1500 м ни одного взлета в районе аэродрома нет. И относительно вылета также, если мы взлетаем, докладываем какую мы заняли высоту, тот борт, который идет с той стороны им управляют относительно нас, и мы уходим и докладываем. Вот это управление.</p> <p>В правилах нигде не указан переход с полетов по приборам на визуальный полет. Для самолетов это просто, он уходит на схему и снижается по схеме. Для вертолетов, т.к. мы идем на площадку, у нас есть при переходе с ППП на ПВП две высоты – безопасная высота по ППП и безопасная высота по ПВП. Они разные. Какую мы можем занимать? Мы идем на площадку, никакого контроля нет, радиообмена нет. Я в своей компании в процедурах прописывал, что если мы выходим на привод, то мы снижаемся до безопасной по ПВП, если ничего нет, то только до безопасной по ППП. И</p>	Кармазинский Е.Л.

	ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ	Форма Ф.05.00-10	
		Дата: 28.04.15	Время: 10:00
		Место: г. Тюмень	Стр. 10 из 13

	<p>третий вариант, приходим на аэродром и снижаемся до безопасной высоты на аэродроме по схеме. Снижаемся, вышли на условия по ПВП продолжаем по ПВП.</p> <p>В данном аэродроме встанет такая же проблема. Чтобы нам попасть на площадку с ППП на ПВП, нужно что-то сделать. Единственный выход — это выйти на привод по траектории захода на посадку снизиться до безопасной высоты, т.е в зоне захода и снижения на посадку.</p> <p>И еще поднимался вопрос по ускорению процесса регистрации. Как это можно сделать. Мы отправляли проект паспорта во все инстанции по электронной почте для получения замечаний. После получения замечаний, мы вносили изменения и направляли как положено уже согласованный паспорт на регистрацию. К паспорту прилагали сопроводительное письмо, где указывали какие изменения были внесены. При таких условиях, на регистрацию уходит не больше месяца.</p>	
17.	<p>Я бы хотел отметить, что транспортная прокуратура уже выписала два предписания вертолетным площадкам из-за отсутствия документов. Повлиять на них мы не можем. Они не проектировались на стадии разработки. Возможно этот вопрос будет решен, когда вертолеты перенаправят на аэродром.</p>	Тиц Н.Н.
18.	<p>Мы вплотную выполняем вертолетные перевозки в Сабетту. Раньше была просто точка Сабетта, потом появились площадки. А теперь есть и площадки, и аэродром.</p> <p>Мы выполняем полеты на МИ-8Т/МТВ и ЕС-350. Эти ВС оборудованы минимальным штатным оборудованием. Это радиовысотомер, высотомер, курсовая и РК, что не позволяет нам заходить на посадку по схемам, которые присутствуют в аэропорту. Есть только одна приводная, которая нас не спасает. Она имеет свой минимум, который выше нашего, по которому мы выполняем полеты.</p> <p>Стоит поднять вопрос по минимумам по приборам в аэропорт для других целей, например, полеты по сан заданию. И кстати, нигде в документах не отражены минимумы для вертолетов.</p>	Тимченко Ю.Н.
19.	<p>Мы действительно не прописали минимумы для вертолетов в ИПП, т.к. выполнение пассажирских перевозок на вертолетах не планировалось. Но сложности здесь никакой нет. Можно выходить на привод и пробивать до безопасной высоты. Безопасная высота в районе аэродрома 600м.</p>	Тиц Н.Н.
20.	<p>Основные полеты у нас выполняются с юга. Это Мыс Каменный. С востока. Это Тазовский, Уренгой. Вот фильм нам сегодня демонстрировали, и мы видели, что основная часть вертолетной деятельности формируется там, где самолеты выполняют круг полета, не важно на взлете или на посадке.</p> <p>Входя в зону 40км, когда вертолет выходит на связь с диспетчером РПИ Сабетта, желательно получать полную информацию: какие ВС, где, куда, откуда, на какой высоте. Соответственно у экипажа будет время принять какое-то решение, чтобы обезопасить себя, пассажиров и ВС.</p> <p>Сложность еще заключается в том, что в зоне обслуживания Сабетта совмещаются полеты по ПВП и ППП. Это совсем разные, несовместимые виды полетов. При том, что это происходит в одном воздушном пространстве G, которое подразумевает присутствие диспетчера, который не может ни увидеть нас, ни руководить нами, только слышать. Поэтому мы и требуем максимальное предоставление информации, ведение активного радиообмена. К сожалению, этого обслуживания пока нет. Поэтому считаю целесообразным организовать в Сабетте полноценный пункт УВД, т.к. все для этого там имеется.</p> <p>И еще одно предложение, при выполнении полетов по ПВП в районе места приземления и взлёта вертолётов на удалении 3,5 км от торца ИВПП 22 (в районе поселка), для общего понимания, предлагается означенному выше месту взлёта и посадки вертолётов присвоить наименование «Посёлок».</p>	Тимченко Ю.Н.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 11 из 13

21.	Мы не можем внести это название ни в паспорт, ни в инструкции по производству полетов. Если вы выполняете полеты на эти площадки, сделайте паспорт.	Тиц Н.Н.
22.	<p>Не надо вводить в заблуждение (обращение к Тицу Н.Н.). В соответствии с Российским авиационным законодательством, старшим авиационным начальником является начальник аэропорта. Значит он должен описать в своих документах все площадки в своей зоне обслуживания. Я прекрасно понимаю, почему аэропорт Сабетта, который построен на основе функционировавших вертолетных площадок в поселке, не принимает никаких действий по оформлению документов на эти площадки для того, чтобы обслуживать вертолеты на аэродроме. Это выгодно аэропорту. Но не выгодно вертолетным авиакомпаниям. Они ведь будут летать чуть ли не в убыток себе. Вы должны понимать, если что-то произойдет в зоне обслуживания аэродрома Сабетта – это будет полностью на ответственности начальника аэропорта. И это нужно правильно объяснить руководству.</p> <p>Вертолетов в этом районе меньше не станет, и они там нужны, поэтому, я считаю, что вы должны внести в паспорт и инструкцию по выполнению полетов все вертолетные площадки в районе взлета/посадки. А также прописать процедуры захода на посадку как для самолетов, так и для вертолетов. Мы вот для Салехарда помогли оформить все документы в АНПА, оформили все вертолетные площадки. Порядок наведен.</p> <p>Это прямая обязанность начальника аэропорта навести порядок в своей зоне обслуживания.</p>	Крюк В.Н.
23.	<p>Предлагаю выделить зону повышенного внимания в радиусе 10км от КТА полосы аэропорта Сабетта в том случае, когда планируются заходы на посадку или взлет ВС из а/п по ППП. И внести некоторые ограничения в этой зоне:</p> <ol style="list-style-type: none">1. выполнять полеты вертолетов (легких ВС) по ПВП в зоне радиусом 10 км от КТА на высоте 150м в дневное время суток;2. запретить полеты вертолетов (легких ВС) по ПВП в зоне радиусом 10 км от КТА после доклада экипажа ВС, выполняющего заход на посадку по ППП о занятии эшелона 600м и до доклада после выполнения посадки, а также после доклада экипажа ВС о готовности к вырубиванию на ВПП перед взлетом и до доклада после выполнения взлета, при полете по ППП.3. все ВС, выполняющие полет (через) зону РПИ «Сабетта» должны, за 5-ть минут до входа в зону установить предварительную связь с диспетчером ПИО и дать информацию о расчетном времени и точке входа, эшелоне (высоте) полета, расчетном времени и месте посадки или о маршруте пролета зоны.4. экипажам ВС выполняющим полет по ППП докладывать о занятии эшелона 600м, при выполнении захода на посадку, а также о заданном эшелоне и точке выхода после выполнения взлета. <p>Пожелание, направлять Инструкцию по производству полетов заинтересованным авиакомпаниям. Это конечно же не касается экипажей, но мы как авиакомпания, могли ориентироваться что у Вас делается и к чему готовиться.</p>	Тимченко Ю.Н.
24.	У меня тогда еще предложение, экипажам вертолетов запуск двигателей на площадках производить строго по запросу.	Строкатов А.И.
25.	Поддержал предложения Тимченко Ю.Н., поделился опытом выполнения полетов в своем летном отряде. Считаю, что в районе Крайнего Севера приоритетно обслуживание ОрВД, что более безопасно.	Шулепов Е.А.
26.	<p>Я бы хотел обратить внимание на профессиональную подготовку диспетчеров ПИО.</p> <p>В обязательном порядке должны быть должностные инструкции, положение</p>	Барьяхтар О.А.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 12 из 13

	<p>и технология работы. Важно проводить курсы повышения квалификации, даже если это не является обязательным требованием на государственном уровне. Наши диспетчера дополнительно проходят с летчиками подготовку к ВЛП/ОЗП.</p> <p>На постоянной основе проводится анализ звуковой информации, а также контроль личных качеств сотрудников.</p>	
27.	<p>Дал положительную общую оценку: «Встречу считаю полезной и своевременной. Уральское МТУ ВТ внимательно отнесется к высказываниям участников совещания и к рекомендациям, которые прозвучали здесь и будут опубликованы в протоколе встречи».</p>	Емельянов К.И.
28.	<p>Хочу всех поблагодарить за принятие участия в настоящем совещании.</p> <p>По результатам совещания Вам будет направлен проект протокола для ознакомления и, при необходимости, внесения изменений.</p>	Елисеев В.А.
29.	<p>На сегодняшний день, складывается ощущение, что вопросы безопасности полетов не доработаны. Как всегда, все сброшено на авиакомпанию. Сертификацию аэропорт прошел, а полеты еще выполняем по разовым разрешениям. Лет через пять вспомнят, что по разовым разрешениям летаем, что там у нас еще не доработано.</p> <p>И все-таки это сложные условия, интенсивность полетов будет увеличиваться, вертолетов будет больше. И оставить все на уровне информационного обслуживания это глупость. Поэтому я считаю, что должен быть диспетчер Госкорпорации по ОрВД. Сабетта будет развиваться, начнут выполнять полеты авиакомпании из других регионов, которые не знакомы со всеми местными особенностями. Без контроля и управления воздушного движения диспетчером, можно наломать дров.</p> <p>Благодарю Вас за участие в совещании. Надеюсь это совещание будет способствовать улучшению безопасности и регулярности полетов в зоне аэродрома Сабетта. Желаю успехов.</p>	Крюк В.Н.



ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ

Форма Ф.05.00-10

Дата: 28.04.15

Время: 10:00

Место: г. Тюмень

Стр. 13 из 13

3. ВЫРАБОТАННЫЕ РЕШЕНИЯ:

№	Решения
1.	Для повышения уровня безопасности полетов и понижения посадочного минимума предлагаем возобновить совместную работу по одобрению приборного захода на посадку, введению схем захода на посадку по приборам и установке светосигнального оборудования (огней подхода) ОВИ-1 с посадочным курсом 217°, что в свою очередь приведет к повышению регулярности полетов.
2.	Администрации ООО «Международный аэропорт «Сабетта» внести изменения в Инструкцию по производству полетов (ИПП) в части: а. полеты вертолетов (легких ВС) по ПВП в зоне радиусом 10 км от КТА выполняются на H=150м, б. все ВС, выполняющие полет в (через) зону РПИ «Сабетта» должны, за 5-ть минут до входа в зону установить предварительную связь с диспетчером ПИО и дать информацию о расчетном времени и точке входа, эшелоне (высоте) полета, расчетном времени и месте посадки или о маршруте пролета зоны. При входе в зону ВС по ПВП диспетчеру ПИО информировать экипаж о воздушной обстановке (место нахождения всех ВС, выполняющих полеты по ПВП в зоне РПИ «Сабетта», высоте и направлении полетов). в. полеты вертолетов (легких ВС) по ПВП в зоне радиусом 10 км от КТА запретить: – после доклада экипажа ВС, выполняющего заход на посадку по ППП о занятии H= 600м и до доклада после выполнения посадки; – после доклада экипажа ВС о готовности к вырубиванию на ВПП перед взлетом и до доклада после выполнения взлета, при полете по ППП. г. экипажам ВС выполняющим полет по ППП докладывать: – о занятии H=600м, при выполнении захода на посадку; – о заданном эшелоне и точке выхода после выполнения взлета. д. В случае прямой угрозы безопасности полетов диспетчер ПИО имеет право давать указания экипажам ВС для избежания данной угрозы.
3.	Обратиться в Росавиацию по проблеме допуска а/п «Сабетта» к приему новых типов ВС. В Тюменском МТУ третий месяц находятся на согласовании акты на ВС А319/320/321. Росавиация временно допускает аэропорт к приему ВС по разовым разрешениям, но это значительно усложняет обеспечение полетов и не может продолжаться бессрочно.
4.	Полеты вертолетов (легких ВС) по ПВП в зоне РПИ «Сабетта» выполнять, как правило: – при полетах в направлении (условно) с юга на север на H=150м; – при полетах (условно) с севера на юг на H=250м.
5.	Администрации ООО «Международный аэропорт «Сабетта» обеспечить рассылку действующей Инструкции по производству полетов (ИПП) всем авиакомпаниям, принявшим участие в совещании и выполняющим полеты в районе а/п «Сабетта». В дальнейшем, при внесении поправок в ИПП, проводить согласование с заинтересованными авиакомпаниями.
6.	Экипажам ВС при переходе на частоту Сабетта-информация строго соблюдать радиоосмотрительность в целях недопущения помех радиообмену других ВС и диспетчеров.
7.	При выполнении полетов по ПВП в районе места приземления и взлёта вертолётов на удалении 3,5 км от торца ИВПП 22 (в районе поселка), для общего понимания, предлагается означенному выше месту взлёта и посадки вертолётов присвоить наименование «Посёлок». Следовательно, при входе в зону РПИ Сабетта экипажам ВС докладывать в эфир: «Следую в Посёлок». При заходе на посадку: «Захожу в Посёлок» и, соответственно при запуске: «Запускаюсь в Посёлке», при взлёте: «Взлетаю из Посёлка» и т.д. Это даст чёткое понимание всем экипажам ВС диспетчеру РПИ Сабетта о привязке к местности и намерениях экипажей ВС.
8.	Администрации ООО «Международный аэропорт «Сабетта» внести в АНПА и ИПП данные о площадках, находящихся в районе вахтового посёлка (удаление 3,2 км от торца ИВПП22).
9.	Главному оператору аэропорта Сабетта инициировать внесение ограничений, указанные в АНПА в АНИ и коммерческие сборники.
10.	Обратиться в Министерство Транспорта РФ, Росавиацию, к руководству «Ямал СПГ» с предложением о переводе воздушного пространства аэродрома Сабетта из класса G (полетно-информационное обслуживание) в класс C (контролируемое воздушное пространство), предусматривающее диспетчерское обслуживание воздушного движения.

Заместитель генерального директора
по обеспечению безопасности полетов и качеству

Секретарь

В.А. Елисеев

Ю.М. Гродинская