

ООО «Центр АНОП»

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ ВЕРТОЛЕТОВ НА МОРСКИЕ СУДА И МБУ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

Хабаровск 2016

При проектировании авиационных комплексов на морские суда и морских буровые установки руководствуются документами:

- «Общие авиационные требования к средствам обеспечения вертолетов на судах и приподнятых над водой платформах (ОАТ ГА-90)»;
- Российский морской регистр судоходства «Правила классификации и постройки морских судов Том 3, глава 6 «Требования к вертолетным устройствам»;
- Правила классификации, постройки и оборудования морских плавучих нефтегазодобывающих комплексов (ПНК) Российского морского регистра судоходства (вступили в силу с 1 июля 2011 года.)
- Приложение 14. Аэродромы. Том 1. Проектирование и эксплуатация аэродромов;
- Приложение 14. Аэродромы. Том 2. Вертодромы.

ОАТ ГА-90 на сегодняшний день имеют сомнительную юридическую силу, морально и нормативно устарели, за 25 лет было внесено только одно дополнение.

Правила классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства утверждены в соответствии с действующим положением и вступили в силу с 1 января 2014 г.

В них указано, что суда и морские стационарные платформы, должны удовлетворять обязательным требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и государства флага (если имеются) по обеспечению безопасной эксплуатации вертолетов.

Светосигнальные и осветительные средства вертолетных палуб должны отвечать требованиям 6.9 части XI «Электрическое оборудование» и требованиям гражданской авиации государства флага. (6.9.1.4 «В отношении своих свето-технических характеристик и расположения огни должны удовлетворять требованиям ИКАО (Международной организации гражданской авиации), что должно быть подтверждено соответствующим заключением или Свидетельством компетентного органа гражданской авиации)».

Для обеспечения полетов судно должно быть оборудовано необходимым радио- и метеорологическим оборудованием в соответствии с требованиями органов гражданской авиации государства флага.

Документы ИКАО не имеют прямого действия, а являются лишь базисом для разработки национальных нормативных документов. В итоге, потребность в разработке авиационных требований к средствам обеспечения вертолетов на судах и морских платформах до настоящего времени в Минтрансе не поддерживается. В настоящее время данное направление деятельности в ГА РФ совершенно не развивается, что указывает на Россию, как на слабого внешнеэкономического партнера, у которого не развита законодательная и нормативная база.

Организация и выполнение полетов вертолетов на морские суда и МБУ в Российской Федерации регламентируются документами:

- Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации ФАП – 136/42/51 (4 статьи).

110. Организация полетов с палубы военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы определяется инструкцией по производству полетов с палубы *(на сегодняшний момент уже не соответствует требованиям ФП ИВП-138 и приказу Минтранса РФ №29 от 31.01.2011г – там указан «Аэронавигационный паспорт ПП»)* военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы.

111. Выполнение взлетов и посадок воздушных судов на палубу военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы запрещается при выполнении циркуляции военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы, а также изменении их курса и (или) хода.

112. Положение военных кораблей (невоенных судов), плавучих платформ в ордере (конвое) при одновременных полетах с нескольких военных кораблей (невоенных судов) и плавучих платформ должно обеспечить выполнение взлета, посадки, маневра в зонах без предварительного эшелонирования воздушных судов по высотам.

113. При полетах ночью в интересах безопасности запрещается непредусмотренное включение прожекторов, открытых огней изменяемой и постоянной яркости и направление светового потока в сторону военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы, на которых осуществляются взлет и посадка воздушных судов.

- ФАП 128- нет ни чего конкретного.

- Приложение 6 «Конвенция о международной гражданской авиации». Эксплуатация воздушных судов. Часть 3 «Международные полеты. Вертолеты»-расписано все.

Сейчас имеются результаты оценки множества вертолетных посадочных площадок, расположенных на морских, речных судах и платформах отечественного и иностранного исполнения. Но потребность в разработке Правил от ГА сохраняется. Это должны быть Правила с современными требованиями, открытые и доступные, соответствующие стандартам ИКАО и международной практике, с действенным механизмом их применения для судов и платформ любого государства флага.

В настоящее время доступность через интернет научных публикаций и разработок в мире позволяет оценить их масштабность. Поражает широкий аспект изучения вопросов, относящихся к безопасности выполнения полетов вертолетов на морские буровые установки. Затрагиваются вопросы безопасности полетов, влияния различных условий и факторов: степень задымленности и загазованности выхлопами турбинных установок и продуктов горения, количественные величины турбулизированности воздушного потока в районе площадки, тепловые поля от горящих факелов и прочих горячих выхлопов. Даются рекомендации по проектированию с учетом практики, научных изысканий, продувок в аэродинамических трубах и математического моделирования. Можно только позавидовать такому серьезному подходу к изучению вопросов, влияющих на безопасность выполнения полетов вертолетов на вертопалубы морских буровых установок и судов. А в Минтрансе РФ не замечают такого направления развития для гражданской авиации и не придают значения важности проблемы.

Вновь разрабатываемые в РФ требования должны учитывать появление в эксплуатации необслуживаемых морских установок с вертолетными площадками, когда на объектах отсутствует обслуживающий персонал (радист, пожарный расчет, швартовочная бригада). Следует с опережением разработать Правила, регулирующие порядок допуска к полетам на морские объекты вертолетов от иностранного производителя. Необходимо изучать особенности эксплуатации вертолетов с ползковым шасси, конкретизировать требования к грузовым площадкам, на которые посадка не разрешается, но можно производить спуск и подъем грузов и людей с использованием внешней подвески и лебедки. Следует учитывать потребность и рассматривать вопрос о взятии человека (груза) или его спуска не на вертолетную площадку, а на палубу судна с режима зависания вертолета. Есть необходимость в полетах вертолетов над водой на большие расстояния, т.к. места добычи углеводородов уходят все дальше в море от берега, что потребует обеспечения по маршруту запасных площадок.

При современных достижениях в области цифрового телевидения и методов видеонаблюдения, можно по-новому решать задачи по наблюдению за действиями на площадке. Помимо выполняемой записи переговоров на специально требуемый *ОАТ ГА-90* речевой регистратор, сейчас можно производить запись видеонаблюдения за взлетами/посадками вертолета. Видеокамеры и мониторы следует дополнительно внести в список средств вертолетного обеспечения. И подобных примеров для внесения изменений в существующие требования перечислить можно много.

В заключении хочется еще раз напомнить о перспективности такой работы, актуальности ее в сфере деятельности Министерства транспорта РФ. Будем надеяться, что задача по разработке национальных требований к вертолетным посадочным площадкам на морских объектах будет поставлена и выполнена.