

ТЕХНОЛОГИИ ГЕОСКАНА



Система управления безопасностью полетов
(СУБП) эксплуатанта БАС

Начало пути



Концептуальные рамки функционирования СУБП ИКАО:

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов
 - 1.1 Обязательства руководства
 - 1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов
 - 1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов
 - 1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки
 - 1.5 Документация по СУБП
2. Управление рисками для безопасности полетов
 - 2.1 Выявление источников опасности
 - 2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов
3. Обеспечение безопасности полетов
 - 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов
 - 3.2 Осуществление изменений
 - 3.3 Постоянное совершенствование СУБП
4. Популяризация вопросов безопасности полетов
 - 4.1 Подготовка кадров и обучение
 - 4.2 Обмен информацией о безопасности полетов



СУБП для поставщиков услуг из ПП РФ от 12.04.2022 г. №642:

- а) распределение ответственности и обязанностей руководства и иных должностных лиц в области обеспечения безопасности полетов;
- б) назначение и обучение должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
- в) порядок ведения документации по системе управления безопасностью полетов;
- г) порядок выявления, оценки и управления факторами опасности и риска в целях обеспечения их уменьшения;
- д) координация действий в случае возникновения факторов опасности и риска;
- е) контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов;
- ж) мониторинг изменений в области обеспечения безопасности полетов;
- з) популяризация вопросов безопасности полетов.

Подтверждение позиции



Международная практика

Поправки к Приложению 19 (издание третье, ноябрь 2025 года)

Концептуальные рамки функционирования СУБП ИКАО:

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов
 - 1.1 Обязательства руководства
 - 1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов
 - 1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов
 - 1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки
 - 1.5 Документация по СУБП
2. Управление рисками для безопасности полетов
 - 2.1 Выявление источников опасности
 - 2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов
3. Обеспечение безопасности полетов
 - 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов
 - 3.2 Осуществление изменений
 - 3.3 Постоянное совершенствование СУБП
4. Популяризация вопросов безопасности полетов
 - 4.1 Подготовка кадров и обучение
 - 4.2 Обмен информацией о безопасности полетов



- Приложение 19 ИКАО, разд. 4.2, гл. 4
 Подлежит согласованию с государством СУБП
- сертифицированного эксплуатанта ДПАС (Приложение 6, ч. IV)
 - организации по ТО самолетов или вертолетов или ДПАС (Приложение 6)

Политика и цели — новые решения

Политика в области безопасности полетов ООО «Геоскан»



«Безопасность полетов является безусловным приоритетом во всей нашей деятельности. Политика в области безопасности полетов ориентирует руководящий состав и специалистов на разработку, внедрение, последовательное совершенствование стратегии компании и процессов таким образом, чтобы наша деятельность соответствовала наивысшему уровню безопасности, национальным и международным стандартам. В целях достижения лидирующих позиций в области безопасности полетов среди разработчиков, производителей и эксплуатантов беспилотных авиационных систем мы обязуемся...»

Соответствует международным и национальным требованиям и стандартам

Установление целевых SPI и планирование деятельности

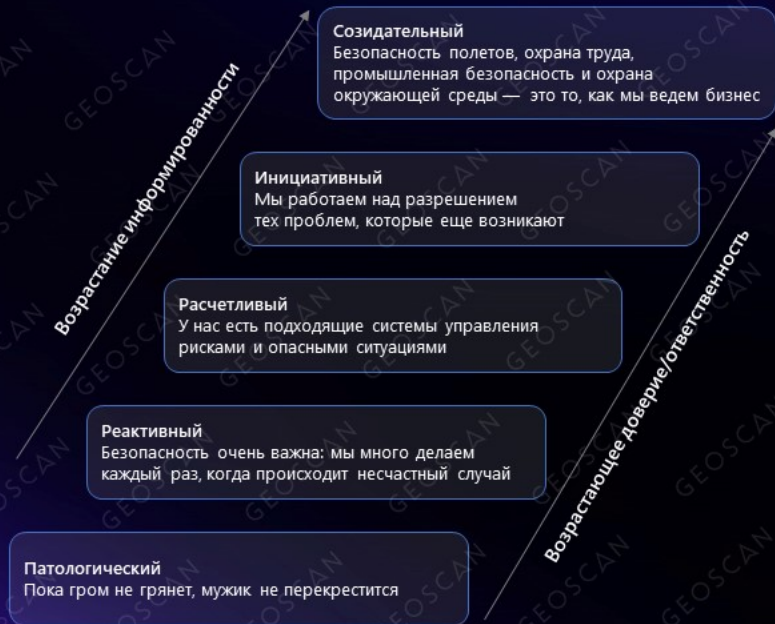


Переход к планированию стратегии управления безопасностью авиационной деятельности по принципам блочной модернизации ИКАО



Развитие культуры безопасности

Модель профессора Патрика Хадсона «Лестница культуры безопасности»



Исследование культуры безопасности

№	Результат	Качественный анализ
1	Созидательная культура безопасности	3 3 3 3 3
2	Инициативная культура безопасности	2 2 2 2 2
3	Расчетливая культура безопасности	2 2 2 2 2
4	Реактивная культура безопасности	2 2 2 2 2
5	Патологическая культура безопасности	2 2 2 2 2

Публикация результатов в научных изданиях



Обеспечение безопасности

В целях обеспечения объективности выводов об эффективности обеспечения БП и функционировании СУБП, существующих средств контроля и управления рисками для БП в Обществе используется коэффициент K_{100} — количество особых ситуаций на 100 часов полетного времени, который определяется по формуле:

$$K_{100} = \frac{n_{AC:CC:YYP}}{N} * 100, \text{ где } n \text{ — количество событий — фактическое количество особых ситуаций с БАС;}$$

N — полетное время налета парка БВС.

Показатели безопасности полетов в 2023 году		
Наименование	Пороговое значение	Целевое значение
Индекс усложнений условий в полете	Не установлено	Не установлено
Индекс сложных ситуаций	Не установлено	Не установлено
Индекс аварийных ситуаций	Не установлено	Не установлено

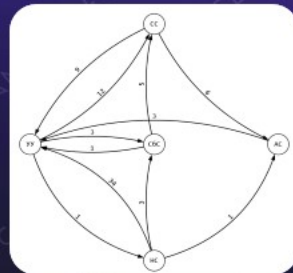
Показатели безопасности полетов в 2024 году		
Наименование	Пороговое значение	Целевое значение
Индекс усложнений условий в полете	1,2	1,08
Индекс сложных ситуаций	0,14	0,12
Индекс аварийных ситуаций	0,04	0,03

Показатели безопасности полетов в 2026 году		
Наименование	Пороговое значение	Целевое значение
Индекс усложнений условий в полете	1,08	0,97
Индекс сложных ситуаций	0,12	0,1
Индекс аварийных ситуаций	0,04	0,03

Показатели безопасности полетов в 2025 году		
Наименование	Пороговое значение	Целевое значение
Индекс усложнений условий в полете	1,08	0,97
Индекс сложных ситуаций	0,12	0,1
Индекс аварийных ситуаций	0,04	0,03

Обеспечение безопасности полетов

Возникновение и развитие особой ситуации
Причинный анализ



Расчетный граф состояний

$$\frac{dP(НС)}{dt} = -34P_0 - 3P_0 - P_0 + P_2$$

$$\frac{dP(СС)}{dt} = -1P_1 - 5P_1 + 3P_0 + 3P_2$$

$$\frac{dP(УУП)}{dt} = -1P_2 - 12P_2 - 3P_2 + 34P_0 + P_1 + 9P_3 + 3P_4$$

$$\frac{dP(АС)}{dt} = -9P_3 - 6P_3 + 5P_1 + 12P_2$$

$$\frac{dP(КС)}{dt} = -3P_4 + P_0 + 6P_3$$

$$\begin{cases} P_0 = 0,005 \\ P_1 = 0,115 \\ P_2 = 0,224 \\ P_3 = 0,217 \\ P_4 = 0,437 \end{cases}$$

Комитет по безопасности

Состав:

- Отдел управления безопасностью авиационной деятельности
- Техническая дирекция
- Группа испытаний
- Служба качества
- Отдел эксплуатации
- Отдел технических консультаций

Общество с ограниченной ответственностью "Геоскан"

П Р И К А З

28.01.2026

№ Г.П-2026-6

"О Комитете по безопасности"

В соответствии с Положением о Комитете по безопасности П КБ-01, Версия №2 в целях повышения эффективности функционирования систем управления безопасностью полетов ООО «Геоскан» (далее – Общество)

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Приказ генерального директора от 27 мая 2024 года №23-ОД «О Комитете по безопасности» принять утратившим силу.

2. Сформировать Комитет по безопасности (далее – Комитет) в составе:

Председатель Комитета:

Корнеев Р.Л. – руководитель отдела управления безопасностью авиационной деятельности

Члены Комитета:

Морозов И.О. – заместитель генерального директора по развитию авиационной деятельности

Клишневич В.Ю. – технический директор

Косов А.А. – начальник производства

Киверов М.Ю. – руководитель группы испытаний

Солощенко Ф.В. – руководитель полевого отдела

Кудряшев П.Н. – руководитель службы качества

Веденев К.Г. – руководитель отдела технических консультаций

Овсянников В.И. – главный специалист отдела управления безопасностью авиационной деятельности

3. Руководителю отдела управления безопасностью авиационной деятельности, Корнееву Р.Л.:

3.1. Организовать работу Комитета в соответствии с Положением о Комитете по безопасности П КБ-01, Версия №2;

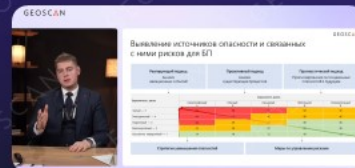
3.2. Посредством электронного документооборота обеспечить ознакомление руководящего состава и работников Общества, указанных в п. 2, с приказом.

Популяризация безопасности полетов

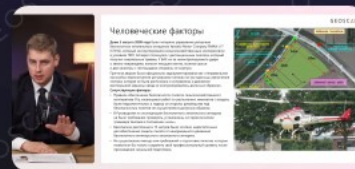
В целях поддержания информационного обеспечения по вопросам БП и развития авиации, в том числе направления БАС, используются следующие ресурсы:

- Международной организации гражданской авиации (ИКАО);
- Европейского агентства по безопасности полетов (EASA);
- Skybrary, инструмент Eurocontrol;
- Flight Safety Foundation;
- АМРИПП Росавиации — архив материалов расследований инцидентов и производственных происшествий.

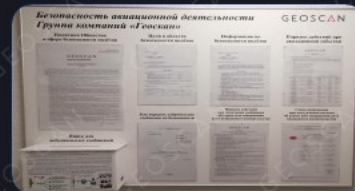
Информация публикуется на информационном ресурсе по вопросам БП Общества.



11 сентября 2025 года проведен вебинар на тему «СУБП и практические решения для БАС». Зарегистрировано 1400 просмотров.



16 октября 2025 года проведен вебинар на тему «Организация СУБП поставщика услуг БАС и практические результаты». Зарегистрировано 700 просмотров.



Организовано размещение стенов по БП и актуальной информации на них.

Популяризация безопасности полетов

В 2025 году выпущено 12 бюллетеней по безопасности авиационной деятельности:

- отказы навигационных спутников;
- безопасность полетов при эксплуатации БАС;
- потеря связи;
- меры безопасности (на период выходных и нерабочих праздничных дней);
- материалы расследования авиационного происшествия с БВС ООО «Аэромакс», произошедшего 6 июля 2024 года;
- материалы расследования авиационного происшествия с БВС ООО «Аэромакс», произошедшего 26 сентября 2024 года;
- состояние безопасности полетов за 1-е полугодие 2025 года;
- изменения Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации;
- столкновение БВС с ВС;
- состояние безопасности полетов за 9 месяцев 2025 года;
- событие с БВС DJI Matrice M210 (по материалам расследования из международной библиотеки);
- меры безопасности на период новогодних и рождественских праздников.

В 2025 году Отделом УБАД разработано и представлено на уровне Летоно-методического совета Росавиации Методическое пособие по системе управления безопасностью полетов поставщиков услуг беспилотных авиационных систем.



Популяризация безопасности полетов — ЛМС Росавиации

Результаты за 2025 год

<p>Разработка рекомендаций по интеграции БАС в воздушное пространство РФ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Правовые аспекты • Техническое оснащение • Категоризация ВП по уровню риска • Профилактические меры БП 	<p>5 предложений</p>
<p>Выработка предложений по нормативному регулированию совместных полетов БАС и пилотируемых ВС</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Реорганизация ВП • Информация об использовании ВП • СУБП 	<p>1 предложение</p>
<p>Оценка влияния БВС на безопасность полетов при эксплуатации ВС ГА</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Анализ применимости и установление регуляторного и правового обеспечения надежности компонентов БАС в составе БВС до 30 кг • Применение риск-ориентированных международных и национальных подходов для оценки угрозы БВС при эксплуатации ВС ГА • Моделирование сценариев • Стандартизация СОК БАС и программно-аппаратных и технических средств линии управления и контроля • Разработка предложений по обеспечению безопасности полетов в ЭПР • СУБП ЭПР 	<p>6 предложений</p>
<p>Разработка предложений о внесении изменений в перечень контрольных вопросов к форме контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС</p>	<p>Анализ контрольных карт, используемых при выездах к заявителю на получение сертификата эксплуатанта или к эксплуатанту, выполняющему авиационные работы с использованием БАС 30 кг и менее</p>	<p>13 предложений</p>

Состав участников









Популяризация безопасности полетов — ЛМС Росавиации

План на 2026 год

Подготовка проектов изменений в Воздушное законодательство РФ в области эксплуатации БАС

- ФЗ
- ПП РФ
- ФАП

Предложения о внесении изменений в Воздушное законодательство / проекты документов

Разработка предложений по подготовке кадров в сфере БАС

- ДПО
- ПО

Типовые программы подготовки кадров

Разработка методических рекомендаций в области эксплуатации БАС

- СУБП
- Управление рисками при аэронавигационном обслуживании
- ЭРП

- Методическое пособие «ЧФ при эксплуатации БАС»
- Методическое пособие «Культура безопасности поставщиков услуг БАС»
- Документация по СУБП оператора ЭПР

Состав участников

GEOSCAN



RAIAR
MMS

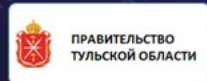
AERONEXT
АВИАЦИЯ БУДУЩЕГО

RED WINGS
airlines

АЭРОФЛОТ

Интеграция СУБП

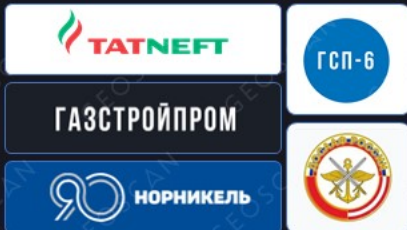
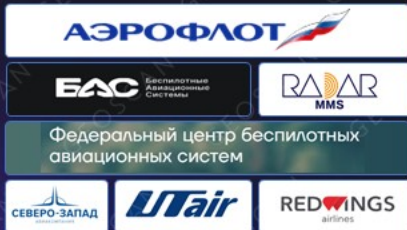
GEOSCAN



Содействие реализации государственной политики по БП

Содействие в области эксплуатации БАС

Информационное взаимодействие и обмен информацией в области СУБП



СУБП — инструмент развития бизнеса. БАС для обеспечения безопасности полетов операторов аэродромов ГА

Оценка состояния аэродромных покрытий:

- FOD
- Целостность аэродромных покрытий
- Состояние ССО
- Температура поверхности площади маневрирования

Орнитологическое обеспечение полетов на аэродроме
Эколого-орнитологическое обследование приаэродромных территорий

Анализ препятствий

Мониторинг в целях транспортной безопасности

Мероприятия в рамках Аварийного плана

Осмотр ВС (верхняя часть фюзеляжа, ССО)



СУБП — инструмент развития бизнеса. БАС для обеспечения безопасности полетов операторов аэродромов ГА

В качестве средств и методов отпугивания птиц по решению оператора аэродрома на аэродромах используются:

- биоакустические установки;
- газовые пушки;
- трещотки;
- зеркальные шары;
- лазерные отпугиватели;
- сети;
- муляжи и/или чучела, имитирующие мертвых птиц;
- химические методы;
- радиоуправляемые модели;
- радиоэлектронные и электромагнитные методы;
- специально подготовленные птицы и собаки;
- **беспилотные ВС.**



Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в 2020 году в документе Doc. 9137, часть 3, издание 5 предлагало использовать БВС для орнитологического обеспечения полетов:

6.5 ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ (ДПАС) И ДРОНЫ

6.5.1 ДПАС и дроны способны осуществлять контроль за птицами и дикими животными с воздуха и могут маневрировать над опасными скоплениями птиц и диких животных с целью их отпугивания или наблюдения. ДПАС, предназначенные для отпугивания птиц и диких животных, могут проектироваться таким образом, чтобы напоминать хищника (например, хищную птицу). ДПАС, предназначенные для наблюдения, оборудованы камерами, позволяющими оператору вести обзор территории аэродрома и его окрестностей, что помогает идентифицировать места скопления опасных птиц и диких животных. К преимуществам такого наблюдения относится возможность вести работу в ночное время и контролировать труднодоступные зоны. В качестве примера можно привести наблюдение за крышами строений, позволяющее обнаружить места гнездования, не поднимаясь на крышу.

6.5.2 Любая функционирующая ДПАС должна соответствовать местным и национальным нормам. На аэродроме необходимо ввести правила полетов для эксплуатации ДПАС на территории аэродрома и в прилегающих зонах. Операторы ДПАС должны иметь предусмотренный законом уровень квалификации.

СУБП — инструмент развития бизнеса. БАС для обеспечения безопасности полетов операторов аэродромов ГА



Federal Aviation Administration



ТЕХНОЛОГИИ ГЕОСКАНА



Авиационные учебные центры Геоскана:
опыт в подготовке кадров и новые
образовательные инициативы

Учебные центры

Цели:

- Содействие развитию отечественных передовых технологий и производственной базы БАС
- Реализация национальных программ развития РФ
- Повышение авторитета отечественной продукции на международной арене
- Качественное обучение персонала современным и безопасным методам применения БАС

Авиационный учебный центр ООО «Геоскан»



197374, Россия, Санкт-Петербург
Приморский проспект, д. 78, к. 5
(Авиационный учебный центр «Геоскан Санкт-Петербург»)
8 921 848-40-75, study@geoscan.ru

Учебный центр ООО «Геоскан Москва»



119607, Россия, Москва
Раменский бульвар, д. 1
(Авиационный учебный центр «Геоскан Москва»)
8 812 363-33-87 (доб. 4026), study.msk@geoscan.ru

Образовательные направления

Корпоративные программы обучения



Дополнительное профессиональное образование

- Повышение квалификации
- Профессиональная переподготовка



Профессиональное обучение

- Профессиональное обучение по профессиям рабочих, служащих
- Повышение квалификации рабочих, служащих



Корпоративные программы обучения



Базовая программа
«Эксплуатация Геоскана 201»



Базовая программа
«Эксплуатация Геоскана 401»



Базовая программа
«Эксплуатация Геоскана
Gemini»



Базовая программа
«Эксплуатация Геоскана 701»



Базовая программа
«Эксплуатация Геоскана 801»

Справочная информация

Описание:

Корпоративный курс для знакомства и уверенного пользования БАС производства Геоскана

Уровень подготовки: базовый

Тип обучения:

Программа дополнительной подготовки (ПДП)

Длительность: от 15 до 29 ак. ч. (2–5 учебных дней)

Группа: до 12 человек

Документ: корпоративный сертификат

Город: Москва/Санкт-Петербург

Формат: очный

Дополнительное профессиональное образование. Подготовка операторов БАС

Базовые компетенции оператора БАС, включающих в себя одно или несколько БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее

Модуль А. Базовые компетенции оператора БАС:
8 академических часов

Модуль Б. Эксплуатация БАС самолетного типа

- Геоскан 201: 16 академических часов
- Геоскан 701: 32 академических часа

Модуль В. Эксплуатация БАС мультироторного типа

- Геоскан 401, Геоскан Gemini, Геоскан 801:
16 академических часов для каждого типа

Модуль Г. Дополнительная летная практика:
8 академических часов

Справочная информация

Описание: программа для изучения основ работы с БАС производства Геоскана

Длительность: от 24 ак. ч. (3 учебных дня)

Условия: программа может содержать разную вариативность представленных модулей. Модуль А (объемом 8 часов) и не менее одного из Модулей Б, В являются обязательными

Тип обучения: программа повышения квалификации (ДПО)

Группа: до 6 человек

Документ: удостоверение о повышении квалификации

Город: Санкт-Петербург

Формат: очный

Дополнительное профессиональное образование. Подготовка операторов БАС

Профессиональная подготовка оператора БАС, включающих в себя одно или несколько БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее для выполнения авиационных работ

Модуль А. Профессиональные компетенции оператора БАС:

24 академических часа

Модуль Б. Авиационные работы

- Воздушные съемки: 16 академических часов
- Лесоавиационные работы: 8 академических часов
- Аэровизуальные полеты: 8 академических часов

Модуль В. Эксплуатация БАС самолетного типа

- Геоскан 201: 16 академических часов
- Геоскан 701: 32 академических часа

Модуль Г. Эксплуатация БАС мультироторного типа

- Геоскан 401, Геоскан Gemini, Геоскан 801:
16 академических часов для каждого типа

Модуль Д. Дополнительная летная практика: 8 академических часов

Модуль Е. Геодезические работы: 16 академических часов

Модуль Ж. Фотограмметрическая обработка данных аэрофотосъемки с БВС в ПО Agisoft Metashape Professional: 16 академических часов

Справочная информация:

Описание: программа для профессиональной подготовки в целях выполнения авиационных работ

Условия: программа может содержать разную вариативность представленных модулей. Модуль А (объемом 24 часа) и не менее одного из Модулей Б, В, Г являются обязательными

Тип обучения: программа повышения квалификации (ДПО)

Длительность: от 48 ак. ч. (6 учебных дней)

Группа: до 6 человек

Документ: удостоверение о повышении квалификации

Город: Санкт-Петербург

Формат: очный

Дополнительное профессиональное образование. Подготовка операторов БАС

Выполнение конкретных видов авиационных работ с использованием БАС, включающих в себя одно или несколько БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее

Модуль А. Авиационные работы

- Воздушные съемки: 16 академических часов
- Лесоавиационные работы: 8 академических часов
- Аэровизуальные полеты: 8 академических часов

Модуль Б. Эксплуатация БАС самолетного типа

- Геоскан 201: 16 академических часов
- Геоскан 701: 32 академических часа

Модуль В. Эксплуатация БАС мультироторного типа

- Геоскан 401, Геоскан Gemini, Геоскан 801:
16 академических часов для каждого типа

Модуль Г. Дополнительная летная практика:

8 академических часов

Модуль Д. Геодезические работы:

16 академических часов

Модуль Е. Фотограмметрическая обработка данных аэрофотосъемки с БВС в ПО Agisoft Metashape Professional: 16 академических часов

Справочная информация:

Описание: программа для профессиональной подготовки в целях освоения конкретных видов авиационных работ

Условия: к освоению программы допускаются лица, прошедшие обучение и имеющие свидетельство о профессии рабочего, служащего, специалиста по эксплуатации / внешнего пилота / оператора БАС, включающих в себя одно или несколько БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, или имеющие удостоверение о повышении квалификации по результатам освоения программы в области эксплуатации БАС объемом не менее 40 академических часов. Программа может содержать разную вариативность представленных модулей. Не менее одного из Модулей А и не менее одного из Модулей Б или В являются обязательными.

Тип обучения: программа повышения квалификации (ДПО)

Длительность: от 24 ак. ч. (от 3 учебных дней)

Группа: до 6 человек

Документ: удостоверение о повышении квалификации

Город: Санкт-Петербург

Формат: очный

Дополнительное профессиональное образование. Система управления безопасностью полетов

Цель: освоение ключевых профессиональных качеств специалистами поставщиков услуг ГА

СУБП для руководящего состава и специалистов поставщиков услуг (40 часов)

Поддержание компетентности руководящего состава и специалистов поставщиков услуг в области функционирования СУБП (24 часа)

Для кого: руководящий состав и специалисты поставщиков услуг ГА

Цель: содействие государственной политике по БП

Формат: очный, очно-дистанционный

Документ: удостоверение о повышении квалификации

Согласовано с ФАВТ (Росавиация)



Основано на передовом отечественном и зарубежном опыте



Охват СУБП



Всего организаций: 89

Эксплуатантов БАС: 22

А/п: 28

Авиакомпаний: 21

Производителей АТ: 7



Программы УЦ (ДПО-авиационные программы)

Дополнительные программы:

- Подготовка сотрудников по обеспечению полетов (256 часов)
- Базовые компетенции преподавателей авиационных учебных центров (24 часа)
- Подготовка участников групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (32 часа)
- Авиационная безопасность для руководящего состава и специалистов поставщиков услуг (24 часа)

Для кого: руководящий состав и специалисты поставщиков услуг ГА

Цель: формирование профессиональных компетенций по направлениям деятельности

Формат: очный (с отрывом от производства), очно-дистанционный

Итоговый документ: диплом о профессиональной переподготовке / удостоверение о повышении квалификации



Планируемое развитие

Новые модули АР — обучение операторов БАС

Авиационно-химические работы

Работы с целью оказания медицинской помощи

Летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации

Поисково-спасательные и аварийно-спасательные работы

Программа организации летной работы при эксплуатации БАС

Для эксплуатантов БАС:

- Ведение документации по производству полетов, поддержанию летной годности, обеспечению безопасности полетов и транспортной безопасности
- Обеспечение полетов
- Предварительная подготовка
- Предполетная подготовка
- Выполнение полетов

Программа повышения квалификации для работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры. Программа ТБ 1 категория

Программа повышения квалификации для работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве, а также для персонала специализированных организаций. Программа ТБ 2 категория

Центр аттестации по ТБ



Сертификация эксплуатантов

Мы предлагаем:

- бесплатную консультацию;
- разработку полного пакета организационной и распорядительной документации;
- обучение руководящего состава и специалистов (СУБП, эксплуатация БАС для АР);
- консультирование порядка подготовки внутренней документации (организационная структура, ДИ, ПП, страхование, ТО, справочные документы и т. д.);
- аудит внутренней деятельности;
- оформление пакета документации для подачи заявления;
- подготовку контрольных карт к процедуре проверки со стороны МТУ Росавиации;
- сопровождение до момента выдачи сертификата + 12 месяцев консультаций по организации ОРЛ, ПЛГ, ОБП и ОТБ;
- рассылку бюллетеней в целях популяризации безопасности полетов.

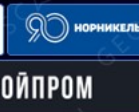
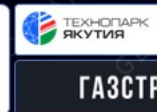
Взаимодействовали с МТУ



Границы ответственности территориальных органов Росавиации РФ (существующие границы)

8 завершенных проектов

4 проекта в реализации



ГАЗСТРОЙПРОМ

Спасибо за внимание!



GEOSCAN

Роман Корнеев

Руководитель отдела управления безопасностью
авиационной деятельности ГК «Геоскан»

Руководитель Авиационного учебного центра
Геоскана

Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 22л

Москва, Колпачный переулок, д. 6, стр. 3

8 800 333-84-77, +7 812 363-33-87

info@geoscan.ru

geoscan.ru