



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

15.06.12 № 02.3-588

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

**Информация
по безопасности полетов № 16**

Информирую о происшедших в июне 2012 года авиационных происшествиях с воздушными судами авиации общего назначения, связанных с сознательным нарушением установленных воздушным законодательством Российской Федерации правил планирования, организации, обеспечения и выполнения полетов.

02.06.2012 в районе н.п. Губкинский (Ямало-Ненецкий автономный округ) произошла авария автожира. Группа лиц, не наделенных, в соответствии с п.2 статьи 11 Воздушного кодекса Российской Федерации, правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, произвела несанкционированный взлет на принадлежавшем частному лицу автожире, не зарегистрированном в установленном порядке и не имеющем сертификата летной годности. При выполнении посадки воздушное судно столкнулось с препятствием и разрушилось, пилот и пассажир автожира получили травмы.

09.06.2012 в районе н.п. Погорелов Бело-Калитвинского района Ростовской области произошла катастрофа самолета СП-30 RA-1708G, принадлежащего частному лицу. При выполнении авиационно-химических работ в простых метеоусловиях самолет столкнулся с землей, пилот погиб. Предварительно установлено, что через 10-12 минут после взлета пилот по радиации сообщил помощнику об ухудшении самочувствия. Полёт выполнялся без заявки и без уведомления органов УВД. Комиссия по расследованию рекомендует к реализации следующие оперативные мероприятия:

- обратить внимание эксплуатантов АОН на выполнение требований п.11.4 ФАП «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам гражданской авиации», утвержденных приказом

Минтранса России от 12.09.2008 № 147 и Инструкций по организации полетов на АХР.

10.06.2012 в районе посадочной площадки Березняки произошло парашютное происшествие, приведшее к гибели двух парашютистов. После десантирования парашютистов из самолета «Skywagon» RA-1022G, принадлежащего ООО «Авиакомпания Навигатор», произошло неполное раскрытие купола парашюта-тангема. Парашютист-инструктор запасным парашютом не воспользовался. В плане полета данный вид деятельности не указывался. Информация о случившемся была направлена в МЧС спустя более 2-х часов, после неудавшихся поисков погибших. Организованными поисками тела погибших были обнаружены в лесном массиве.

11.06.2012 ориентировочно в 22.00 местного времени с посадочной площадки в районе г. Серов Свердловской области КВС Ан-2 RA-40315 ООО «АВИА-ЗОВ» (имеет сертификат на право выполнения авиационных работ), взяв на борт ВС ориентировочно 10 пассажиров, произвел взлет в неполном составе экипажа (без второго пилота) и в неизвестном направлении. По предварительным данным пассажиры и КВС находились в состоянии алкогольного опьянения. Обратно на площадку самолет не вернулся. По состоянию на 14.06.2012, проводимые поисковые работы с использованием ВС Ан-26, Ми-8 и Ан-2 результатов не дали.

Происходящие авиационные происшествия с ВС АОН свидетельствуют о том, что обладатели свидетельств частного пилота или пилота сверхлегкого воздушного судна нередко переоценивают степень личной профессиональной подготовленности к условиям предстоящего полета и зачастую пренебрегают элементарными мерами безопасности. Например, в течение 2011 года три авиационных происшествия произошли при выполнении полетов пилотами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения. Из 20 происшедших в течение 2011 года авиационных происшествий, 9 было допущено пилотами, имевшими авиационное образование и общий налет более 1500 часов. В 7 случаях пилоты имели общий налет 1000 часов и менее. В остальных случаях каких-либо данных о подготовке пилотами представлено не было.

Особое внимание следует обратить на следующее обстоятельство. Выполнение полетов в воздушном пространстве класса «G» по ПВП не требует наличия разрешения на использование воздушного пространства и обязательной двухсторонней связи с органом ОВД (часть «в» пункта 10 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации). При этом следует учитывать, что в случае, если пилот при полете в воздушном пространстве класса «G» не уведомляет о своей деятельности, ему не могут быть предоставлены полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение (пункт 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации). В особых ситуациях это может приводить к значительному увеличению времени поиска потерпевшего бедствие воздушного судна с целью оказания неотложной помощи находящимся на его борту людям.

Например, 02.03.2008 в Тюменской области произошла катастрофа вертолета R-44 RA-04223, принадлежащего частному лицу.

Полеты выполнялись без связи с органами ОВД, точный маршрут полета никому не был известен. В результате авиационного происшествия аварийный радиомаяк «KANNAD-406AF» не сработал. О факте авиационного происшествия стало известно лишь спустя 2 дня – 04.03.2008.

Через месяц после происшествия (08.04.2011) поиски вертолета были прекращены, а находившиеся на борту люди (пилот и пассажир) были признаны пропавшими без вести. Место происшествия было обнаружено случайно, спустя 5 месяцев (30.07.2008), экипажем вертолета Ми-2, выполнявшим в этом районе полеты по охране лесов.

18.11.2011 в Тверской области произошла катастрофа вертолета R-44 RA-04348, принадлежащего ОАО «Редкинский опытный завод». Пилот вертолета (в результате авиационного происшествия погиб) выполнял полеты в воздушном пространстве класса «G», уведомление о своей деятельности в органы ОВД не передавал.

Отсутствие информации о маршруте полета и местах посадок, а также затруднения в определении координат места происшествия из-за слабого сигнала передатчика аварийного радиомаяка «KANNAD-406AF», привело к тому, что поиск вертолета продолжался до 26.11.2011. При расследовании также был сделан вывод о том, что конструкция АРМ «KANNAD-406AF» и расположение элементов АРМ на воздушном судне не гарантируют передачи информации о бедствии, в случае разрыва цепи питания антенны от моноблока, при разрушении конструкции воздушного судна.

Предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до эксплуатантов ВС АОН и эксплуатантов, имеющих сертификат на право выполнения авиационных работ и потребовать реализовать рекомендации комиссии по расследованию катастрофы самолета СП-30 RA-1708G в Ростовской области.

2. Рекомендовать эксплуатантам ВС АОН и эксплуатантам, имеющим сертификат на право выполнения авиационных работ:

2.1. Обратить внимание на персональную административную и уголовную ответственность пилотов за нарушение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.

2.2. Не пренебрегать, при выполнении полетов в воздушном пространстве класса «G», возможностью уведомлять органы ОВД о маршруте полета, предполагаемых местах посадок и времени стоянки на них.

2.3. Максимально объективно оценивать собственные навыки выполнения полетов с учетом фактических и прогнозируемых погодных условий, времени суток и предполагаемых мест посадок.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов



С.С.Мастеров