



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**
РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: Neradko_AV@scaa.ru

04.06.2015 № АН.02-1755

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 9

Информирую о происшедших в мае 2015 года авиационных происшествиях с воздушными судами авиации общего назначения, связанных с сознательным нарушением пилотами установленных воздушным законодательством Российской Федерации правил планирования, организации, обеспечения и выполнения полетов.

18.05.2015 в Ставропольском крае произошла авария самолета Ан-2 RA-56528, принадлежащего частному лицу. Самолет эксплуатировался при отсутствии сертификата летной годности воздушного судна. Полет выполнялся без связи и уведомления органов ОВД, командир ВС свидетельства пилота не имел. Второй пилот на борту самолета отсутствовал.

По предварительной информации, при выполнении разворота на малой высоте КВС допустил столкновение с куполом церкви с последующей грубой посадкой. В результате авиационного происшествия пилот был госпитализирован с различными травмами. Самолет получил значительные повреждения и восстановлению не подлежит. Проводится расследование.

23.05.2015 в Самарской области произошла катастрофа мотодельтаплана без регистрационного номера. Полет выполнялся в воздушном пространстве класса С без заявки. По имеющейся информации, после сборки мотодельтаплана выполнялся контрольный полет. Приблизительно на высоте 100 м произошло сваливание, в результате которого ВС столкнулось с земной поверхностью и полностью разрушилось. Пилот и пассажир погибли.

24.05.2015 в акватории Вачозера (Ленинградская область) рыбаком был обнаружен опрокинутый на борт вертолет Ми-2 без регистрационного номера, находящийся в воде в 10 – 15 м от берега. Уведомлений о полете в органы ОВД не поступало. Обстоятельства происшествия выясняются.

30.05.2015 в Ставропольском крае произошла авария самолета Cessna 150 с нанесенным на борту опознавательным знаком 2909G. В Государственном реестре

гражданских воздушных судов Российской Федерации такого воздушного судна не значится. По имеющейся информации, при выполнении взлета пилот допустил потерю скорости и сваливание. В результате авиационного происшествия пилот травмирован, пассажир не пострадал. Полет выполнялся без разрешения на использование воздушного пространства, сертификат летной годности ВС отсутствует.

31.05.2015 в Волгоградской области произошла авария с самолетом «Иволга» (единичный экземпляр воздушного судна ЕЭВС.03.2804), регистрационный знак RA-0354A. Полеты производились без связи и уведомления органов ОВД. Пилотского свидетельства КВС не имеет, сертификат летной годности ВС отсутствует. Демонстрационный полет выполнялся в ходе спортивного мероприятия. По предварительным данным, при развороте на предельно малой высоте самолет задел деревья, потерял управляемость и столкнулся с землей. В результате авиационного происшествия самолет получил значительные повреждения, пилот не пострадал. Проводится расследование.

В предыдущих информационных материалах Росавиации по вопросам безопасности полетов воздушных судов АОН приводились статистические сведения, свидетельствующие о том, что большинство авиационных происшествий с воздушными судами АОН допускают пилоты, имеющие профессиональное авиационное образование и ранее выполнявшие полеты в коммерческой гражданской или в государственной авиации. Как указывалось, пилоты-любители в недостаточной степени понимают дополнительные риски, возникающие при полетах на воздушных судах АОН, к числу которых относятся следующие:

1. Кажущаяся простота пилотирования воздушного судна АОН приводит к переоценке пилотом своих навыков и летно-технических характеристик воздушного судна, поэтому для АОН характерны авиационные происшествия, связанные с потерей управляемости в полете, как при выполнении простого, так и сложного или высшего пилотажа.

2. Полеты воздушных судов АОН производятся на малых высотах, что при недостаточной осмотрительности пилота или отвлечении внимания часто заканчивается столкновениями с препятствиями (провода ЛЭП, деревья).

3. Большинство воздушных судов АОН – это однодвигательные самолеты и вертолеты, вследствие чего отказ двигателя требует выполнения вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку. Нарушение правил поддержания летной годности или летной эксплуатации двигателя является наиболее типичным фактором, приводящим к отказу двигателя на воздушном судне АОН.

4. Качество предполетного анализа метеорологической обстановки зависит от того, как ответственно пилот воздушного судна АОН готовится к предстоящему полету. Пренебрежение к изучению метеообстановки по маршруту полета приводит к авиационным происшествиям, связанным с попаданием в условия ограниченной видимости, к полетам в которых пилот не подготовлен и не допущен.

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.

На основании изложенного, в целях обеспечения безопасности полетов, учитывая сезонную активизацию полетов воздушных судов АОН,

предлагаю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести настоящую информацию до сведения старших авиационных начальников посадочных площадок, эксплуатантов и частных владельцев ВС АОН, руководителей авиационных учебных центров.

1.2. Обратить внимание специалистов территориального органа на необходимость постоянного взаимодействия с подразделениями полиции, прокуратуры и ФСБ России в части оперативного предоставления информации и выделения сил, необходимых для решения задач выявления и пресечения незаконных полетов воздушных судов гражданской авиации, включая полеты не зарегистрированных в установленном воздушным законодательством порядке воздушных судов.

1.3. Активизировать работу по использованию местных средств массовой информации с целью пропаганды соблюдения установленных требований воздушного законодательства в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

1.4. В рамках деятельности антитеррористических комиссий субъектов Российской Федерации и во взаимодействии с территориальными подразделениями УГАН НОТБ Ространснадзора и правоохранительными органами принимать соответствующие меры реагирования в связи с авиационными событиями и результатами инспекционного контроля деятельности юридических и физических лиц по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.

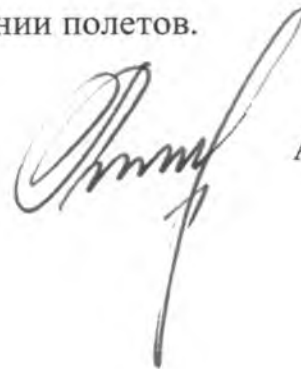
1.5. До 30.06.2015 организовать и провести кустовые совещания со старшими авиационными начальниками посадочных площадок, эксплуатантами и частными владельцами ВС АОН, руководителями авиационных учебных центров (занимающихся подготовкой пилотов-любителей), в ходе которых рассмотреть основные ошибки и нарушения в летной и технической эксплуатации ВС, приводившие к авиационным происшествиям с ВС АОН. Обратить внимание на условия и порядок организации выполнения полетов в воздушном пространстве классов С и G.

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

2.1. Максимально объективно оценивать собственные навыки выполнения полетов с учетом аэронавигационной обстановки в районе полетов, фактических и прогнозируемых погодных условий, времени суток и предполагаемых мест посадок.

2.2. С целью обеспечения эффективности поисково-спасательных работ 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. Обратить внимание на персональную административную и уголовную ответственность пилотов за нарушение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.



А.В. Нерадько