

«О состоянии безопасности полетов в авиации общего назначения и принимаемых Росавиацией профилактических мерах по предотвращению авиационных событий с воздушными судами авиации общего назначения»

Докладчик: начальник Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации Мастеров С.С.



Добрый день, уважаемые коллеги. Вашему вниманию предлагается информация о состоянии безопасности полетов и проблемах в обеспечении безопасности полетов воздушных судов авиации общего назначения.

Общие данные о состоянии безопасности полетов в авиации общего назначения Российской Федерации в 2012 году

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на:		
			САМОЛЕТАХ	ВЕРТОЛЕТАХ	
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2012	25	17	8	
	2011	20	13	7	
Катастрофы	2012	17	13	4	
	2011	12	8	4	
Погибло	2012	29	26	3	
	2011	20	16	4	
В том числе:	экипаж	2012	18	15	3
		2011	12	9	3
	пассажиры	2012	11	11	0
		2011	8	7	1
Аварии	2012	8	4	4	
	2011	8	5	3	
ИНЦИДЕНТЫ	2012	39	25	14	
	2011	22	19	3	
В том числе: серьезные	2012	6	5	1	
	2011	5	4	1	
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2012	2	2	0	
	2011	2	1	1	
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС на земле	2012	0	0	0	
	2011	1	1	0	

В настоящее время в частной собственности физических лиц находится **1815** воздушных судов, из них в собственности физических лиц, зарегистрированных на территории Москвы и Московской области, около **850** воздушных судов (47%). Всего в Государственном реестре гражданских воздушных судов в собственности юридических и физических лиц находятся около **2400** легких и сверхлегких воздушных судов.

Уже неоднократно Управлением инспекции по безопасности полетов в анализах по безопасности полетов авиации общего назначения Российской Федерации прогнозировался рост числа авиационных происшествий с ВС АОН пропорционально увеличению интенсивности полетов этого вида гражданской авиации.

С воздушными судами авиации общего назначения Российской Федерации за истекший период 2012 года произошло 25 авиационных происшествий (17 катастроф, в которых погиб 31 человек, 8 аварий), 39 инцидентов, 2 чрезвычайных происшествия.

Помимо указанных авиационных событий, в течение 2012 года произошло еще 14 авиационных происшествий (4 катастрофы и 10 аварий) с воздушными судами неизвестного происхождения и истории и, соответственно, без государственной регистрации и без подтверждения их летной годности.

По сравнению с 2011 годом количество авиационных происшествий на самолетах АОН увеличилось на 20%, при этом возросла и тяжесть последствий авиационных происшествий – число катастроф возросло на 33%.



За период с 2006 по 2012 годы в Российской Федерации с воздушными судами АОН произошло 99 авиационных происшествий, из которых 59 закончились катастрофами с гибелью 110 человек.

В ходе расследования авиационных происшествий с воздушными судами АОН за последние годы были выявлены проблемы, носящие систематический характер в обеспечении безопасности полетов. Ежегодно по результатам расследований авиационных происшествий с ВС АОН отмечается тот факт, что подавляющее число происшествий, в той или иной степени, было связано с ошибками или преднамеренными нарушениями пилотов воздушных судов, выражающимися в сознательном невыполнении правил полетов, как то:

- продолжение полета по правилам визуальных полетов при метеоусловиях, не соответствующих этим правилам и с невыдерживанием безопасных высот полета;

- выполнение полетов на воздушных судах, летная годность которых не подтверждена в установленном воздушным законодательством России порядке;

- выполнение полетов пилотами с окончившимся сроком действия свидетельств, либо вообще без получения соответствующего свидетельства авиаспециалиста, либо без прохождения подготовки для полетов на данном типе воздушного судна;

- недопустимое маневрирование на предельно малых высотах;
- передача управления воздушным судном посторонним лицам;
- выполнение полетов на заведомо неисправных воздушных судах;
- и прочее.

Зачастую по материалам расследования авиационных событий при анализе как организации и обеспечения, так и выполнения полета, можно смело сделать вывод о наличии в действиях членов экипажей бравады, а также об отсутствии в действиях членов экипажей элементарной логики, включая и элементарное чувство самосохранения.

Так, например, авиационные происшествия, происшедшие с вертолетами AS-355N RA-04109 на озере Суходольское (20.01.2011), Bell-406 RA-01899 в Республике Татарстан (06.04.2012) и Agusta AW 119МК II RA-01980 в Республике Карелия (06.04.2012), по допущенным экипажами нарушениям и недостаткам, практически похожи: полеты выполнялись при метеоусловиях, не соответствующих условиям полета по ПВП, с нарушением безопасных высот полета и с потерей пространственной ориентировки в условиях ограниченной видимости и «белизны» подстилающей поверхности. Вопрос ухода на запасной аэродром с более хорошими условиями погоды экипажами даже не рассматривался!



Особенности авиационных происшествий с воздушными судами авиации общего назначения

Только по итогам 2011 и 2012 годов произошло 4 авиационных происшествия, связанных с выполнением полетов в состоянии алкогольного опьянения. По результатам расследования 16 авиационных происшествий было отмечено, что полеты выполнялись при отсутствии сертификата летной годности ВС. В 7 авиационных происшествиях было установлено, что воздушным судном управлял пилот, не имеющий действующего свидетельства. Два происшествия произошли при выполнении полетов на самолете Ан-2 без второго пилота.



Только по итогам двух последних лет произошло 4 авиационных происшествия, связанных с выполнением полетов в состоянии алкогольного опьянения.

По результатам расследования 16 авиационных происшествий было отмечено, что полеты выполнялись при отсутствии сертификата летной годности ВС.

В 7 авиационных происшествиях было установлено, что воздушным судном управлял пилот, не имеющий действующего свидетельства. Два происшествия произошли при выполнении полетов на самолете Ан-2 в неполном составе экипажа - без второго пилота.

Материалы по всем проведенным комиссиями Межгосударственного авиационного комитета расследованиям катастроф с воздушными судами АОН размещаются на официальном сайте МАК – заходите, читайте, изучайте, делайте соответствующие выводы, в конце концов – учитесь на чужих ошибках, чтобы не совершать своих! Хочется спросить: во имя чего? Во имя какой такой высокой цели допускаются все эти нарушения? Кому это надо?

Ну неужели у отдельной (и надо сказать – довольно значительной) части так называемых авиаспециалистов, настолько деградировало чувство самосохранения, что та незримая черта опасности, через которую ни в коем случае переступать нельзя, полностью размыта? Неужели нет осознания того, что жизнь одна и запасных жизней попросту не дано?

Особенности авиационных происшествий с воздушными судами авиации общего назначения



29.11.2012 в Ставропольском крае произошла авария самолета типа Х-32 «Бекас», на борту которого был нанесен номер RA-0377G.

На борту воздушного судна находилось 2 человека (пилот и пассажир). По предварительным данным, при выполнении захода на посадку, в процессе разворота, пилот допустил потерю скорости, что привело к сваливанию и столкновению самолета с землей.

В результате авиационного происшествия самолет разрушился, пилот и пассажир получили травмы и были госпитализированы.

По полученным уточненным данным, бортовой номер RA-0377G использовался незаконно. Самолет С-182 ТАВ (созданный на базе самолета Cessna 182) RA-0377G находится на п.п. Косимово (Ленинградская область).

Специалистами Южного МТУ ВТ Росавиации совместно с правоохранительными органами проводится уточнение данных об эксплуатанте и собственнике воздушного судна.

В 2012 году произошло сразу 2 авиационных происшествия с воздушными судами, владельцы которых незаконно использовали нанесенные на борт номера «RA-0551G» и «RA-0377G»



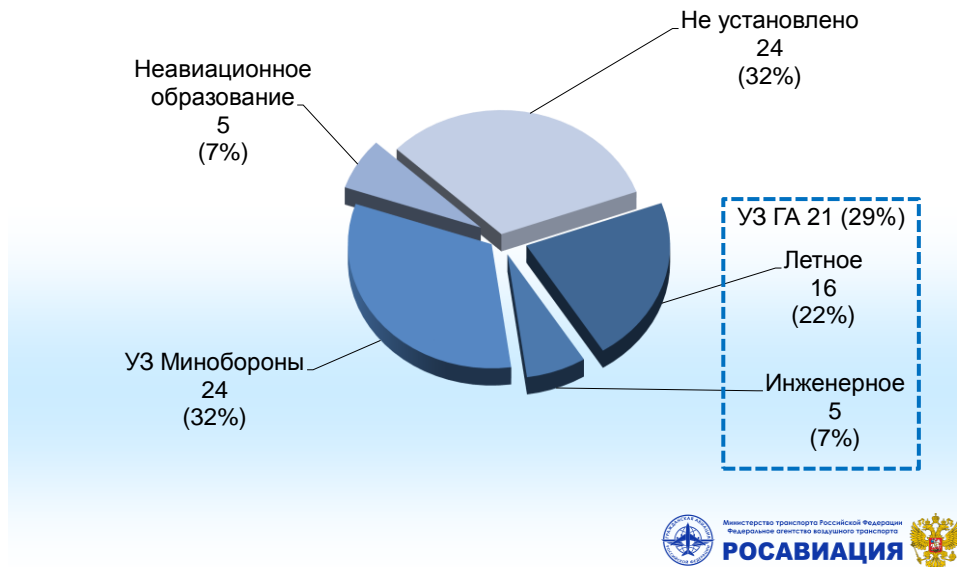
В 2012 году произошло сразу 2 авиационных происшествия с воздушными судами, владельцы которых незаконно использовали нанесенные на борт номера «RA-0551G» и «RA-0377G»

29.11.2012 в Ставропольском крае произошла авария самолета типа Х-32 «Бекас», на борту которого был нанесен номер RA-0377G.

На борту воздушного судна находилось 2 человека (пилот и пассажир). По предварительным данным, при выполнении захода на посадку, в процессе разворота, пилот допустил потерю скорости, что привело к сваливанию и столкновению самолета с землей. В результате авиационного происшествия самолет разрушился, пилот и пассажир получили травмы и были госпитализированы.

По полученным уточненным данным, под указанным бортовым номером RA-0377G зарегистрирован самолет С-182 ТАВ (созданный на базе самолета Cessna 182), который находится в ангаре на п.п. Косимово (Ленинградская область).

Уровень подготовки пилотов ВС АОН, с которыми произошли авиационные происшествия в 2006 – 2011 годах

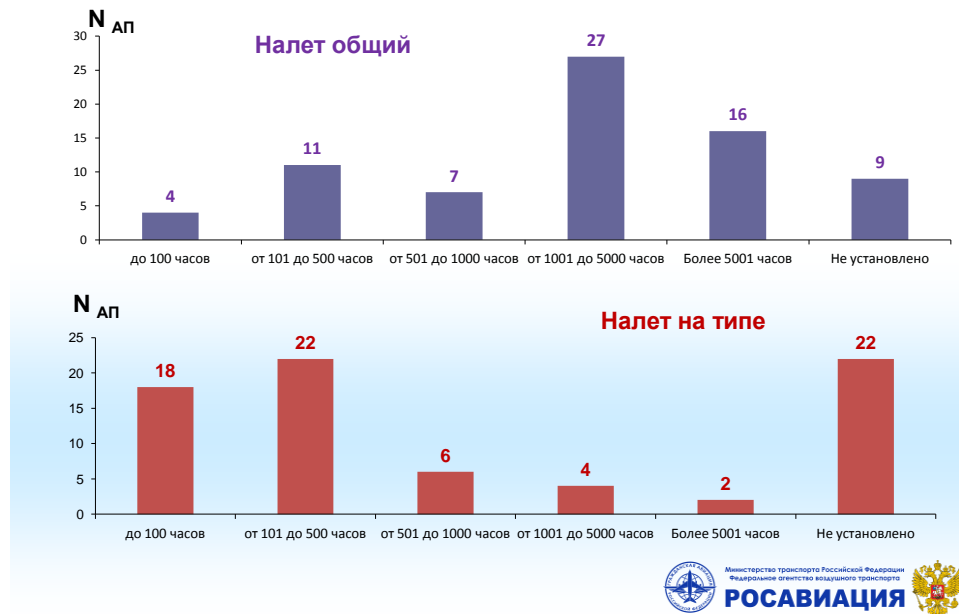


Проведенный Управлением инспекции по безопасности полетов анализ состояния безопасности полетов ВС АОН за предшествующие 5 лет позволяет сделать вывод о том, что уровень подготовки пилотов-любителей на данный момент не является определяющим в причинах авиационных происшествий.

Как видно из представленных на слайде статистических сведений, с пилотами, не имеющими авиационного образования, произошло лишь 7% авиационных происшествий.

Существенное большее число авиационных происшествий было допущено лицами, получившими образование в авиационных учебных заведениях гражданской авиации и Министерства обороны – в общей сложности 40 авиационных происшествий или 54%. Лица с профессиональным летным образованием, допустившие авиационные происшествия, в основном заканчивали учебные заведения Министерства обороны.

**Общие сведения о пилотах ВС АОН, с которыми произошли
авиационные происшествия в 2006 – 2011 годах**



Анализ материалов расследования показывает, что наибольшее число авиационных происшествий было допущено пилотами, имеющими общий налет более 1000 часов, притом, что налет на типе воздушного судна не превышал 500 часов, что свидетельствует о явной переоценке пилотами своих летных профессиональных навыков в совокупности с недооценкой сложностей предстоящего полета.

В связи с этим закономерным является то обстоятельство, что одной из наиболее распространенных ошибок пилотов самолетов АОН, приводящих к авиационным происшествиям, является уменьшение скорости полета менее допустимой и превышение допустимого угла атаки с последующим сваливанием при выполнении недопустимых маневрирований на малой высоте.

В этой связи следует акцентировать внимание на имеющих место в деятельности авиационных учебных центров (АУЦ) недостатках в плане теоретической и летной подготовки авиаперсонала.

О каком приемлемом уровне подготовки может идти речь, если обладатель свидетельства пилота понятия не имеет ни об основных аэродинамических характеристиках ВС вообще, в том числе того типа ВС, на котором выполняет полеты, ни о влиянии на эти характеристики различных факторов (обледенение, температура наружного воздуха и давление, превышение максимально-допустимой взлетной массы, выход за ограничения по центровке и т.д.). Что такое первый и второй режимы полета, как не попадать во второй режим, а уж если попал – как из него безопасно выйти – это ж «азы» профподготовки, которые в советское время «вбивались» в летных училищах в сознание будущего пилота со школьной скамьи! Зачем существовать такому АУЦ, в котором именно этому не учат? И еще один немаловажный вопрос: как в этом случае следует оценивать работу летных экзаменаторов и различных квалификационных комиссий и

рабочих групп этих комиссий, на основании заключений которых выдаются пилотские свидетельства или продляется срок их действия? Неужели не страшно?

В остальном, причины авиационных происшествий с ВС АОН не имеют существенных отличий от причин ранее происходивших происшествий с самолетами 4 класса и вертолетами 3 класса коммерческой авиации. Это:

- недостаточная осмотрительность, приводящая к столкновению с искусственными препятствиями (ЛЭП и деревьями);
- ошибки в пилотировании вертолетов при посадке на подобранные с воздуха площадки;
- неправильная оценка метеорологических условий, приводящая к попаданию в условия, не позволяющие продолжать полет по ПВП, или в условия сильного обледенения;
- и другие ошибки.

Кроме того, считаю важным обратить внимание на то, что абсолютное большинство авиационных происшествий с воздушными судами АОН происходят при выполнении полетов на, так называемых, единичных экземплярах воздушных судах (ЕЭВС). На самом деле, под такими экзотическими типами самолетов, как «Яша», «Чиж», «Стрела-М», «Генерал», «ГОГА-МЫШКА» скрываются отечественные самолеты Як-18, Як-52, а также сертифицированные самолеты иностранного производства Цессна, Пайпер и другие.

Часто так называемые ЕЭВС «образуются» на базе списанных или отработавших ресурс воздушных судов серийного изготовления. На сегодняшний день в государственном реестре зарегистрировано более 1300 ЕЭВС, что составляет почти 20% от всего российского парка гражданских воздушных судов.

По итогам работы расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами воздушных судов АОН комиссиями по расследованию отмечались недостатки в работе центров по сертификации, формальный подход владельцев ЕЭВС к разработке эксплуатационно – технической документации и отсутствие должного контроля за соответствием содержания этой документации фактическому состоянию воздушного судна со стороны как должностных лиц центров по сертификации, так и должностных лиц территориальных органов Росавиации, ее утверждающих (согласующих).

Немаловажной причиной авиационных происшествий с воздушными судами АОН является их некачественное техническое обслуживание и нарушение регламента и программ технического обслуживания авиационной техники со стороны инженерно – технического персонала эксплуатантов АОН и владельцев ЕЭВС АОН. Кроме того, были выявлены случаи установки на ВС контрафактных изделий и агрегатов.

Принимаемые Росавиацией меры по пресечению нарушений в деятельности эксплуатантов ВС АОН

- Выпущен специальный информационный бюллетень «Информация о недостатках в сертификации единичных экземпляров воздушных судов, выявленных при расследовании авиационных происшествий за период с 2006 по 2011 годы»;
- В Минтранс России направлены предложения о необходимости внесения изменений в действующие федеральные авиационные правила, с целью обеспечения возможности аккредитации и дальнейшего инспекционного контроля деятельности центров по сертификации ЕЭВС;
- С целью исключения возможности сертификации в качестве ЕЭВС воздушных судов, выпускающихся серийно за рубежом, требуется принятие процедуры признания Межгосударственным авиационным комитетом соответствующих сертификатов типов ВС и внесение изменений в федеральные авиационные правила. В Минтранс России направлено соответствующее обращение.
- С целью своевременного информирования эксплуатантов АОН и летного состава о проблемах и решениях с 2012 года во всем МТУ ВТ Росавиации введена практика региональных совещаний с пилотами АОН для обсуждения проблем безопасности полетов;
- По результатам проверки комиссии МТУ ВТ Центральных районов Росавиации центр по сертификации «МА МАИ» отстранен от выполнения работ по сертификации воздушных судов АОН;
- Во все межрегиональные территориальные управления Росавиации направлены соответствующие директивные письма:
 - а) о прекращении практики сертификации серийных воздушных судов как единичных экземпляров воздушных судов.
 - б) отнесение воздушных судов к единичным экземплярам производить в строгом соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения». Утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118.
 - в) о тщательной проверке содержания, соответствия указанной комплектации ЕЭВС, возможности применения для выполнения технического обслуживания эксплуатационно – технической документации, разработанной эксплуатантом (владельцем) ЕЭВС, при ее согласовании (утверждении) должностными лицами МТУ ВТ Росавиации;
 - г) об исключении практики выдачи сертификатов летной годности на воздушные суда, имеющие в настоящее время действующий сертификат типа, выданный в иностранном государстве, как на единичный экземпляр воздушного судна.



Так, по результатам расследования пяти авиационных происшествий, происшедших в течение 2006 - 2012 годов, комиссиями по расследованию были выявлены серьезные недостатки и нарушения в деятельности центра по сертификации «МА МАИ», имеющие непосредственное отношение к причинам происшествий. В этой связи органы прокуратуры провели соответствующие мероприятия, а по результатам проверки, проведенной комиссией МТУ ЦР ВТ Росавиации центр по сертификации «МА МАИ» был отстранен от выполнения работ по сертификации воздушных судов АОН.

Во все территориальные управления Росавиации были направлены соответствующие директивные письма, предлагающие:

а) прекратить практику сертификации серийных воздушных судов как единичных экземпляров воздушных судов;

б) производить отнесение воздушных судов к единичным экземплярам в строгом соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118;

в) проводить тщательную проверку содержания, соответствия указанной комплектации ЕЭВС, возможности применения для выполнения технического обслуживания эксплуатационно – технической документации, разработанной эксплуатантом (владельцем) ЕЭВС, при ее согласовании (утверждении) должностными лицами МТУ ВТ Росавиации;

г) исключить практику выдачи сертификатов летной годности на воздушные суда, имеющие в настоящее время действующий сертификат типа, выданный в иностранном государстве, как на единичный экземпляр воздушного судна.

В 2012 году Росавиацией выпущен специальный информационный бюллетень «Информация о недостатках в сертификации единичных экземпляров воздушных судов, выявленных при расследовании авиационных происшествий за период с 2006 по 2011 годы», в котором обобщены все выявленные недостатки в сертификации и предлагаемые в связи с этим рекомендации. Информационный бюллетень был доведен до всех территориальных органов Росавиации и центров по сертификации ЕЭВС.

В Минтранс России направлены предложения о необходимости внесения изменений в действующие федеральные авиационные правила с целью обеспечения возможности аккредитации и дальнейшего инспекционного контроля деятельности центров по сертификации ЕЭВС.

С целью исключения возможности сертификации в качестве ЕЭВС воздушных судов, выпускающихся серийно за рубежом, требуется принятие процедуры признания Межгосударственным авиационным комитетом соответствующих сертификатов типов ВС и внесение соответствующих изменений в федеральные авиационные правила. В Минтранс России направлено соответствующее обращение.

С целью своевременного информирования эксплуатантов АОН и летного состава о проблемах АОН и предлагаемых к реализации решениях с 2012 года во всех территориальных органах Росавиации введена практика региональных совещаний с пилотами АОН для обсуждения проблем безопасности полетов. В апреле 2012 года была проведена конференция непосредственно в Росавиации. Дважды аналогичные региональные конференции были проведены в каждом территориальном управлении Росавиации, на которых были рассмотрены причины авиационных происшествий и анализ допущенных нарушений требований воздушного законодательства.

Незаконная деятельность Федерации любителей авиации по регистрации воздушных судов и выдаче свидетельств пилотов



За последние годы немаловажную роль в ухудшении состояния безопасности полетов на воздушных судах авиации общего назначения сыграли случаи незаконного выполнения авиационных работ как на воздушных судах ДОСААФ, так и на воздушных судах, «замаскированных» под воздушные суда гражданской или государственной авиации.

В этой связи следует особо отметить активизировавшуюся так называемую «деятельность» Общероссийской общественной организации «Федерация любителей авиации России» (далее – ФЛА России).

Несколько лет назад остро стояла проблема, связанная с незаконным присвоением некоторыми общественными авиационными организациями (в том числе - ФЛА) функций федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации в части регистрации воздушных судов, выдачи судовых документов и свидетельств авиаперсонала.

В последние годы острота данной проблемы вроде как начала спадать. Однако, начиная с 2011 года, в Росавиацию начала поступать информация, в том числе от ведомств гражданской авиации других государств, свидетельствующая о случаях выдачи ФЛА свидетельств пилотов-любителей и сертификатов летной годности воздушных судов, что свидетельствует о незаконном исполнении указанной организацией функций Росавиации, как федерального органа исполнительной власти.

Были установлены факты выдачи ФЛА России так называемых удостоверений (сертификатов) летной годности воздушного судна, что является нарушением требований статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации. И если раньше речь шла о номерах ВС типа «ФЛА 46352», то в настоящее время активно используется государственный знак «РА». Нарушение в правилах использования государственного знака «РА» применяется, наиболее вероятно, в отношении воздушных судов, которые планируется эксплуатировать за рубежом, так как в этом случае зафиксировать подобные грубые нарушения российского законодательства более сложно.

Имеющееся в так называемых удостоверениях летной годности ФЛА России примечание (кстати, написанное очень мелким шрифтом – ну это известный прием): «Удостоверение о годности к полетам ВС является внутренним документом ФЛА России», расценивается руководством ФЛА России как нормальное явление по выдаче подобных документов.

Кроме того, правовой оценки заслуживает деятельность ФЛА России по выдаче свидетельств пилота-любителя, содержащих квалификационные отметки и допуски к выполнению полетов.

По всем фактам незаконной деятельности ФЛА Росавиация обратилась в Генеральную прокуратуру Российской Федерации, в результате чего проводятся следственные мероприятия в отношении руководства ФЛА. Однако, уже начали выявляться факты незаконного использования знаков «RF», предназначенных для госавиации.

Требованиях воздушного законодательства Российской Федерации в отношении воздушных судов авиации общего назначения

- ✓ Воздушное судно должно быть зарегистрировано в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Ведение указанного реестра возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации (Росавиацию) (статья 33 ВК РФ).
- ✓ Для эксплуатации воздушного судна должен быть получен Сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), который выдается Росавиацией на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации) или акта оценки конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям (статья 36 ВК РФ).
- ✓ Летная и техническая эксплуатация воздушного судна должна осуществляться лицами из числа авиационного персонала, которые имеют выданные Росавиацией соответствующие сертификаты (свидетельства) (статья 53 ВК РФ).
- ✓ Должны быть в наличии полисы:
 - обязательного страхования ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами (статья 131 ВК РФ);
 - обязательного страхования жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна (статья 132 ВК РФ);
 - обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна (статья 133 ВК РФ);
 - обязательного страхования ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем (статья 134 ВК РФ);
 - обязательного страхования ответственности эксплуатанта при авиационных работах (статья 135 ВК РФ).



В этой связи считаю необходимым еще раз напомнить о некоторых требованиях воздушного законодательства Российской Федерации.

В соответствии с положениями Воздушного кодекса Российской Федерации полет любого гражданского воздушного судна может быть осуществлен лишь при соблюдении следующих условий:

1. Воздушное судно должно быть зарегистрировано в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Ведение указанного реестра возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации (Росавиацию) (статья 33 ВК РФ).

2. Для эксплуатации воздушного судна должен быть получен Сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), который выдается Росавиацией на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации) или акта оценки конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям (статья 36 ВК РФ).

3. Летная и техническая эксплуатация воздушного судна должна осуществляться лицами из числа авиационного персонала, которые имеют выданные Росавиацией соответствующие сертификаты (свидетельства) (статья 53 ВК РФ).

4. Должны быть в наличии полисы (в зависимости от вида выполняемых полетов):

- обязательного страхования ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами (статья 131 ВК РФ);

- обязательного страхования жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна (статья 132 ВК РФ);

- обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна (статья 133 ВК РФ);

- обязательного страхования ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем (статья 134 ВК РФ);
- обязательного страхования ответственности эксплуатанта при авиационных работах (статья 135 ВК РФ).

Лишь при соблюдении указанных условий граждане и юридические лица, желающие осуществить полет, являются, в соответствии с частью 2 статьи 11 ВК РФ, пользователями воздушного пространства, то есть - наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.

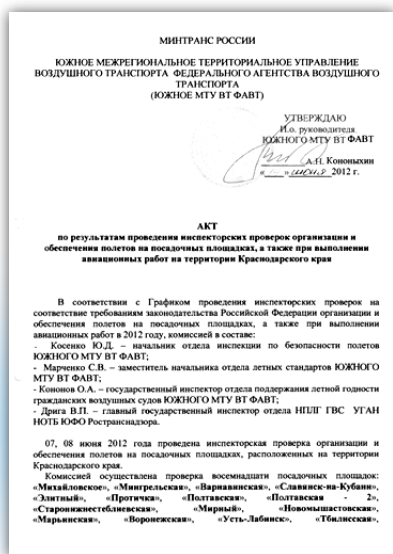
Статьей 16 ВК РФ предусмотрено, что в соответствии со структурой и классификацией воздушного пространства федеральными правилами использования воздушного пространства устанавливается разрешительный или уведомительный порядок использования воздушного пространства.

В соответствии с п.113 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 разрешительным порядком использования воздушного пространства является порядок использования воздушного пространства, при котором пользователи воздушного пространства осуществляют свою деятельность на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства при наличии разрешения на использование воздушного пространства.

В соответствии с п.124 ФП ИВП уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса «G» и пользователи воздушного пространства, осуществляющие полеты в воздушном пространстве класса «G», уведомляют соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в целях получения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

В соответствии с п.125 ФП ИВП при планировании полетов в воздушном пространстве класса G пользователи воздушного пространства обязаны иметь аэронавигационную и метеорологическую информацию.

Проверки, проведенные Южным МТУ ВТ Росавиации в 2012 году



В течение мая – сентября 2012 года:

- проведено 10 инспекционных проверок на территориях Краснодарского и Ставропольского края;
- проинспектировано 73 посадочных площадок и расположенных на них воздушных судов;
- выявлено более 300 нарушений воздушного законодательства;
- запрещались полеты на 24 посадочных площадках.



В плане проведения соответствующих профилактических мероприятий по обеспечению безопасности полетов и предотвращению нарушений требований воздушного законодательства Российской Федерации необходимо обратить внимание на опыт Южного МТУ ВТ Росавиации. В 2012 году это управление Росавиации, с целью повышения мобильности при выявлении нарушений законодательства, заключило договор на использование вертолета для оперативной доставки специалистов управления на удаленные посадочные площадки для проведения инспекторских проверок. К участию в этих проверках привлекались специалисты Южного УГАН Ространснадзора.

Только в течение мая – сентября 2012 года это позволило провести 10 инспекторских проверок. В общей сложности инспекторы Росавиации проверили 73 посадочных площадки, выявили почти 300 нарушений, запретили выполнение полетов на 24 посадочных площадках.

При проведении инспекционных проверок на посадочных площадках Южным МТУ ВТ было выявлено 2 воздушных судна с незаконным нанесением государственного знака «РА», 5 воздушных судов с незаконным использованием знака «RF», 8 воздушных судов без указания государственного знака (четыре цифры и буква «К» - признак того, что воздушное судно было занесено в так называемый «регистр ВС» ФЛА). Одно воздушное судно, выполнявшее полеты вообще без номеров.

Говоря о нарушениях в деятельности пилотов воздушных судов АОН, нельзя забывать о том, что, например, при выполнении авиационных работ руководители сельхозорганизаций в погоне за максимальной выгодой, вероятно, сознательно заключают договоры на выполнение АХР с сомнительными исполнителями. Поэтому важным является продолжение и расширение более плотного взаимодействия с органами прокуратуры, а также подразделениями полиции и территориальными органами ФСБ России.

В ходе одной из проверок Южным МТУ ВТ Росавиации был выявлен вертолет Ка-26 RA-19479, оборудованный аппаратурой для АХР, на котором отсутствовала судовая и полетная документация. Этот вертолет произвел посадку на территории гаражей в населенном пункте Тысячный, практически одновременно с прибытием комиссии. При этом пилот настолько спешно покинул вертолет и скрылся на автомобиле, что даже не успел закрыть дверь в пилотскую кабину.

Со слов генерального директора ООО «Агрофирма «Тысячный», которой принадлежит вертолет, пономерная и производственно-техническая документация на вертолет имеется частично, но не была представлена. Сведениями об экипаже и инженерно-техническом персонале он не располагает. Со слов главного бухгалтера вертолет числится на балансе ООО «Агрофирма «Тысячный» в виде отдельных комплектующих.

В администрации населенного пункта Тысячный какую-либо информацию о воздушном судне и экипаже также не смогли предоставить.

О данном случае незаконного использования воздушного судна председателем комиссии, начальником отдела инспекции по безопасности полетов Южного МТУ ВТ, было сообщено в дежурную часть полиции.

Подробнее об этом, наверное, расскажет заместитель руководителя Южного МТУ Росавиации А.Н.Кононыхин.

Катастрофа самолета «Cetus A702» RA-1159G 30.04.2011 в Краснодарском крае



Предлагаю Вашему вниманию некоторые фотоматериалы с мест авиационных происшествий и призываю еще раз задуматься: что еще надо сделать, чтобы этих страшных картин не было?

Катастрофа Ми-2 RA-20815 22.06.2011 в Краснодарском крае



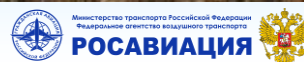
Катастрофа самолета СТ-2 RA-0272G 20.08.2011 в Ленинградской области



Катастрофа самолета Ан-2 RA-01105 28.08.2011 в Краснодарском крае



Авария самолета Ан-2 RA-81514 09.10.2011 в Краснодарском крае



Катастрофа самолета Р 2002 «Сиерра1» RA-1209G 03.12.2011 в
Ленинградской области



Катастрофа самолета Элитар-202 RA-0186G 20.04.2012 г. Самара



Катастрофа микросамолета «Авиатика-А890 СХ» RA-1151G 22.05.2012 в Оренбургской области



РОСАВИАЦИЯ



Катастрофа Сп-30 «Десяточка» RA-1708G 09.06.2012 в Ростовской области



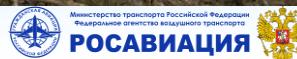
РОСАВИАЦИЯ



Катастрофа самолета Як-18Т RA-44422 01.09.2012 в Архангельской области







Необходимые меры для пресечению нарушений в деятельности эксплуатантов ВС АОН

- решить вопрос об уголовной ответственности за выполнение полетов на заведомо неисправных воздушных судах, а также лицами, не имеющими свидетельств пилотов, так как в этом случае создается очевидная угроза жизни населению, а также возникновения чрезвычайных ситуаций со значительным экономическим ущербом;
- существенно повысить штрафы за нарушения правил полетов и порядка использования воздушного пространства;
- разработать процедуру задержания или изъятия воздушного судна как орудия совершения или предмета правонарушения в соответствии со статьями 3.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях;
- разработать и ввести процедуру аннулирования (погашения) действия свидетельств пилотов за грубые нарушения норм безопасности полетов (т.е. тех пилотов, кому в принципе «противопоказано» управлять воздушным судном);
- разработать механизмы участия и ответственности местных органов самоуправления и правопорядка в выявлении и пресечении случаев нарушения требований воздушного законодательства.



В мировой гражданской авиации одним из путей достижения высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности является создание стройной, адекватной и оттого - эффективной системы нормативных актов. В последние годы в Российской Федерации были существенно упрощены процедуры государственной регистрации воздушных судов, получения разрешений на право выполнения авиационных работ, а также правила использования воздушного пространства и правила полетов, что создает необходимые и достаточные условия для соблюдения эксплуатантами воздушных судов АОН требований воздушного законодательства.

Необходимые условия для прохождения процедур подтверждения уровня профессиональной подготовки авиаперсонала, технического состояния летательных аппаратов и их регистрации созданы, совершенствуются процедуры контроля деятельности авиации общего назначения.

Наверное, было бы неправильным утверждать, что они безупречны, но работа по совершенствованию нормативной базы и организационному обеспечению деятельности авиации общего назначения ведется постоянно, исходя из накапливаемого опыта.

Выход из создавшейся, далеко не простой, ситуации с обеспечением безопасности полетов в авиации общего назначения только один – в безусловном выполнении требований законодательства всеми, кто хочет летать.

Вместе с тем, большинство профессиональных пилотов, имеющих богатый опыт работы в гражданской авиации (именно в области «малой» авиации), убеждено, что только либеральными мерами бороться с грубыми и сознательными нарушениями установленных норм по обеспечению безопасности полетов невозможно, в связи с чем необходимо ввести в действующее законодательство соответствующие изменения и дополнения, предусматривающие пусть и непопулярные, но эффективные меры принуждения:

- решить вопрос об уголовной ответственности за выполнение полетов на заведомо неисправных воздушных судах, а также лицами, не имеющими свидетельств пилотов, так как в этом случае создается очевидная угроза жизни населению, а также возникновения чрезвычайных ситуаций со значительным экономическим ущербом;

- существенно повысить штрафы за нарушения правил полетов и порядка использования воздушного пространства;

- разработать процедуру задержания или изъятия воздушного судна как орудия совершения или предмета правонарушения в соответствии со статьей 3.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях;

- разработать и ввести процедуру аннулирования (погашения) действия свидетельств пилотов за допущенные грубые нарушения норм безопасности полетов (т.е. тех пилотов, кому в принципе «противопоказано» управлять воздушным судном).

Необходимо также разработать механизмы участия и ответственности местных органов самоуправления и правопорядка в выявлении и пресечении случаев нарушения требований воздушного законодательства.

Доклад закончил, благодарю за внимание.