

## «Состояние безопасности полетов авиации общего назначения (АОН).

В настоящее время в частной собственности физических лиц находится более 2500 воздушных судов. Всего в Государственном реестре гражданских воздушных судов в собственности юридических и физических лиц находятся 5107 легких и сверхлегких воздушных судов (по состоянию на 08.04.2015).

С воздушными судами авиации общего назначения (далее – ВС АОН) Российской Федерации в 2014 году произошло 23 авиационных происшествия, в том числе 15 катастроф с гибелью 32 человек и 8 аварий.

За 2013 год с ВС АОН произошло 17 авиационных происшествий, в том числе 8 катастроф с гибелью 13 человек и 9 аварий.

Помимо указанных выше авиационных событий, в течение 2013-2014 годов произошло 42 авиационных происшествия с воздушными судами неизвестного происхождения и истории и, соответственно, без государственной регистрации и без подтверждения их летной годности (из них 26 катастроф, в которых погибло 45 человек). В 2012 году произошло 14 подобных событий (4 катастрофы и 10 аварий), в 2011 году - 10 подобных событий (4 катастрофы и 6 аварий).

В ходе расследования авиационных происшествий с воздушными судами АОН за последние годы были выявлены проблемы, носящие системный 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. К таким нарушениям, прежде всего, следует отнести:

- выполнение полетов на воздушных судах, не прошедших процедуру государственной регистрации и имеющих неизвестное происхождение и историю;
- 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;
- продолжение полета по правилам визуальных полетов при метеоусловиях, не соответствующих этим правилам и с невыдерживанием безопасных высот полета;
- недопустимое маневрирование на предельно малых высотах (воздушное хулиганство);
- передача управления воздушным судном посторонним лицам;
- выполнение полетов на заведомо неисправных воздушных судах;
- сознательное нарушение порядка использования воздушного пространства, выражающееся в использовании воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства, а также использование

воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения без специального разрешения;

- 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.

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

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 (равно как и посадка на подобранную с воздуха площадку с целью переждать) экипажами даже не рассматривался!

08.12.2012 в районе Солнечногорска (Московская область) произошла катастрофа вертолета R-44 II RA-04189, принадлежащего частному лицу. В ходе расследования авиационного происшествия комиссией МАК установлено, что пилоту было выдано свидетельство пилота на основании представленных им подложных документов, подтверждающих прохождение обучения в качестве пилота и подложного медицинского заключения. Полет выполнялся на вертолете, срок действия сертификата летной годности которого закончился 01.03.2012. Кроме того, на вертолет был нанесен опознавательный знак RA-04189, последние четыре цифры которого были заклеены материалом синего цвета (цвет общей окраски вертолета). После авиационного происшествия, при судебно-медицинском исследовании, в крови пилота был обнаружен этиловый спирт в концентрации 0,9 промилле, в крови первого пассажира – 2,2 промилле и в крови второго пассажира – 1,6 промилле. Перед взлетом из населенного пункта Плоски, по показаниям очевидца, пилот занимал переднее левое кресло, на котором из органов управления вертолетом были установлены только ручка управления циклическим шагом и рычаг общего шага, педали управления рулевым винтом установлены не были. С учетом этого было сделано заключение о том, что в полете, закончившимся авиационным происшествием, вертолет пилотировал пассажир, находившийся на месте пилота, который не имел опыта выполнения полетов. Полет выполнялся в сумерках переходящих в ночь, в сложных метеоусловиях (сплошная слоистообразная облачность с нижней границей 100 - 200 метров, видимость 2 - 4 км, временами ливневые осадки в виде снега). Комиссия по расследованию катастрофы вертолета R-44 II RA-04189 пришла к

выводу о том, что при полете в условиях ночи, ограниченной видимости и безориентирной местности пассажир, осуществлявший пилотирование, и пилот, находившиеся в состоянии опьянения, потеряли пространственную ориентировку, что привело к снижению ниже безопасной высоты и столкновению с деревьями.

В результате авиационного происшествия пилот и пассажиры погибли. Вертолет был обнаружен в ходе поисково-спасательных работ на пятый день после происшествия.

13.05.2014 произошла катастрофа вертолета ЕС-120В RA-07232, принадлежащего частному лицу. Полет выполнялся ночью, в сложных метеоусловиях (сплошная облачность, высота нижней границы 300 м, ливневый дождь, ветер 5 м/с) без уведомления и связи с органами обслуживания воздушного движения. При выполнении несанкционированного полета вертолет не прибыл на посадочную площадку. 18.05.2014 вертолет был найден поисково-спасательным вертолетом Ми-8 в лесном массиве в районе населенного пункта Рахья. Пилот и пассажир погибли.

Анализ материалов расследования показывает, что наибольшее число авиационных происшествий было допущено пилотами, имеющими общий налет более 1000 часов, притом, что налет на эксплуатируемом 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 до значений менее допустимой и превышение допустимого угла атаки с последующим сваливанием при выполнении недопустимых маневрирования на малой высоте.

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.

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.

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, в Минтранс России направлено соответствующее обращение, предлагающее принятие процедуры признания Межгосударственным авиационным комитетом соответствующих сертификатов типов ВС и внесение соответствующих изменений в федеральные авиационные правила.

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, на которых, в том числе, рассматриваются причины авиационных происшествий и анализируются допущенные нарушения требований воздушного законодательства.

Ежегодно происходят авиационные происшествия, когда на борту воздушного судна АОН, кроме пилота, находятся пассажиры. Количество рекламных проспектов в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», в которых на коммерческих условиях предлагаются услуги по выполнению развлекательных (прогулочных, обзорных) полетов на различных типах воздушных судов авиации общего назначения позволяет сделать вывод, что такие полеты приобретают практически массовый характер.

Необходимо отметить, что недобросовестные эксплуатанты ВС АОН идут на различные ухищрения, пытаясь завуалировать цели подобных полетов.

Имеются основания утверждать, что в нарушение требований статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации такие полеты зачастую выполняются за плату. При этом граждане, принявшие решение воспользоваться этими незаконными услугами эксплуатантов воздушных судов АОН, не имеют информации о серьезных проблемах, с которыми они могут столкнуться в случае авиационного происшествия или инцидента. С целью повышения информированности граждан Росавиацией предприняты меры по размещению соответствующей информации на Интернет-сайтах Росавиации и территориальных органов Росавиации.

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.

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 авиAPERсонала, 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.

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