

УДК 34.09

Люсов Евгений Владимирович, старший прокурор отдела по надзору за исполнением законов на транспорте,
e-mail: lyusov-nn@mail.ru

Приволжская транспортная прокуратура, г. Нижний Новгород, Россия.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация: В статье рассмотрены основные факторы, влияющие на безопасную эксплуатацию воздушных судов гражданской авиации: ненадлежащее содержание аэродромов, грубые нарушения правил эксплуатации авиационной техники и выполнения полетов, опасность, исходящая от птиц.

Ключевые слова: безопасность полетов, авиационные происшествия, воздушное судно, орнитологическое обеспечение полетов, аэродромы, авиация общего назначения, авиационные работы

Безопасность при эксплуатации воздушного транспорта является приоритетным направлением деятельности авиакомпаний и иных организаций в сфере транспорта.

Между тем, число авиационных событий свидетельствует о наличии ряда проблем в указанной отрасли.

За 4 месяца 2022 года на территории Приволжского транспортного региона зарегистрировано 15 авиационных событий, за аналогичный период 2021 года также допущено 15 авиационных событий. При этом в текущем году уже произошла 1 авиационная катастрофа, в результате которой погибло 2 человека.

За 12 месяцев 2021 года произошло 78 (48) авиационных событий, из которых 71 (40) авиационный инцидент, в том числе 7 (5) – серьезных авиационных инцидентов, 1 (0) авария, 4 (3) повреждения воздушных судов, 2 (5) катастрофы, погибло 3 (7) человека.

Значительное число грубых нарушений правил эксплуатации и выполнения полетов допускается не в коммерческой авиации, а в авиации общего назначения (далее – АОН).

С наступлением летнего времени значительно увеличивается число полетов воздушных судов авиации общего назначения в различных целях, в том числе в целях, не предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Соразмерно с ростом количества полетов при наличии неоднократно отмечаемых проблемных вопросов недостаточного уровня подготовки пилотов, осуществляющих такие полеты, ненадлежащего состояния воздушных судов (далее – ВС), увеличивается число авиационных событий с ВС авиации общего назначения по причине неисполнения правил обеспечения, организации и выполнения полетов и порядка использования воздушного пространства.

Итоги расследования авиационных событий свидетельствуют, что в большинстве случаев указанные нарушения требований воздушного законодательства Российской Федерации допускаются при выполнении полетов собственниками легких или сверхлегких воздушных судов, которые не имеют свидетельства эксплуатанта авиации общего назначения), не зарегистрированы в Государственном реестре гражданских

воздушных судов Российской Федерации, не имеют сертификата летной годности, а также без плана полета или уведомления органов управления воздушным движением.

Нередко пилоты малой авиации при исполнении не установленных руководством по летной эксплуатации воздушного судна фигур высшего пилотажа пытаются получить сильные эмоции, что вкупе с небольшими знаниями в области законов и правил, касающихся выполнения функций обладателя свидетельства частного пилота, динамики полета и аэродинамики, общих знаний конструкции ВС применительно к соответствующему виду ВС, принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования, эксплуатационных ограничений соответствующего вида ВС и их силовых установок, эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа часто приводит к выходу за пределы возможностей пилота и к авиакатастрофе.

Результатами этих событий становятся разрушение ВС и гибель людей.

Так, вблизи населенного пункта Калейкино Альметьевского района Республики Татарстан 09.05.2021 произошла катастрофа самолета Ермак RA-2994G, в результате которой погибло 2 человека. Воздушное судно было самодельным, действующего сертификата летной годности не имело, пилот не имел права управления самолетом.

Значительное число авиационных событий допускается в сфере выполнения авиационных работ, в первую очередь, при выполнении авиационно-сельскохозяйственных работ.

В 2020 году на территории Приволжского транспортного региона произошло 5 катастроф, погибло 7 человек, из них 2 допущено в АОН и 3 – при выполнении авиационно-химических работ.

В период выполнения опрыскивания полей 13.07.2020 в Нижегородской области потерпел катастрофу самолет Ан-2 RA-40851, принадлежащий ООО «Зевс-авиа». Пилот и пассажир погибли. Самолет не имел документа, подтверждающего летную годность. Уведомление на полет отсутствовало.

В ходе расследования Межгосударственным авиационным комитетом данной катастрофы, установлено, что причиной явилось столкновение самолета с железобетонной опорой и проводами ЛЭП в управляемом полете при выполнении авиационно-химических работ на предельно малой высоте. Экипажем допущены следующие нарушения: выполнение обработки поля при высоте солнца над горизонтом менее 15 градусов и курсовом угле солнца менее 30 градусов; недостаточная осмотрительность командира ВС при выполнении полета по правилам визуальных полетов; неучет КВС наличия искусственных препятствий в районе полета.

Постоянного внимания требуют вопросы надлежащего наземного обеспечения полетов.

Зачастую операторы аэродромов игнорируют необходимость объективно оценивать проблемы обеспечения безопасности полетов и совершенствовать выработанные подходы к предупреждению авиационных событий. Вследствие этого регулярно происходят такие события, как:

- столкновения воздушных судов с птицами.
- выкатывания за пределы взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) по причине неудовлетворительного содержания;
- несанкционированное занятие ВПП;
- повреждения посторонними предметами двигателей воздушных судов;
- повреждения воздушных судов в процессе наземного обслуживания на перроне;

Причиной данных событий являются не только недостатки в работе служб по техническому обслуживанию и эксплуатации аэродрома, но и ненадлежащая работа инспекции по безопасности полетов.

При содержании аэродромов имеются следующие недостатки:

1. Ненадлежащее содержание (отсутствие) дневной маркировки на искусственном покрытии.

На аэродромах не маркируются края искусственной ВПП и рулежных дорожек, что в условиях осадков не всегда позволяет определить пределы маршрута движения из кабины ВС. Отсутствие маркировки края искусственной ВПП затрудняет экипажу воздушного судна определение оптимального маневра для разворота. Имеются жалобы пилотов на неразличимость разметки при слабом освещении в условиях осадков. Не используется светоотражающая краска. Разметка на искусственном покрытии неинформативна и может вводить экипаж в заблуждение на поворотных пунктах.

2. Низкое качество очистки поверхностей ВПП, рулежных дорожек и перрона.

Покрытия взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перронов и мест стоянок не очищаются от снега, льда, воды. Наличие льда и снежно-ледяных отложений повышает вероятность выхода воздушных судов за пределы установленных маршрутов вследствие потери управляемости. Выявляются посторонние предметы в виде кусков снега, в том числе уплотненного. Передаваемое экипажу воздушного судна значение коэффициента сцепления не соответствует реальным характеристикам торможения.

Не менее острыми являются вопросы орнитологического обеспечения полетов.

В Российской Федерации с 2010 года отмечается тенденция роста количества столкновений воздушных судов с птицами.

По сведениям Росавиации, в 2017 году зафиксировано 1036 сообщений о таких случаях, в 2018 году - 1020, в 2019 году - 1 383.

Около 20 % столкновений воздушных судов с птицами происходило на территории аэродромного комплекса.

В этих условиях не всеми операторами аэродромов принимаются необходимые и достаточные меры к улучшению орнитологической обстановки. Изложенное негативным образом влияет на обеспечение безопасности полетов и создает предпосылки к нарушению прав пассажиров.

Одним из факторов, существенно влияющих на количество авиационных событий, является нахождение в непосредственной близости от аэропортов объектов, функционирование которых способствует массовому скоплению птиц (размещение несанкционированных свалок, осуществление сельскохозяйственной и другой деятельности).

Вопреки требованиям воздушного законодательства не всеми операторами аэродромов принимаются меры по исполнению планов работ по орнитологическому обеспечению полетов, необходимому техническому оснащению аэродромов, проведению надлежащего обучения, укомплектованности и патрулирования территории.

Так, не всегда своевременно осуществляется уборка травы (места гнездования птиц) в районе аэродромов, не ведется учет столкновений воздушных судов с птицами, сельскохозяйственных угодий и свалок твердых бытовых отходов, размещенных в приаэродромной зоне.

В ряде случаев акты эколого-орнитологического обследования аэродромов не содержат данных о привлечении специалистов из местных биологических учреждений для проведения обследования.

В некоторых аэропортах занятия по авиационной орнитологии со специалистами аэродромной и диспетчерской службы не проводятся.

Проблема орнитологического обеспечения полетов осложняется тем, что Руководство по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации (РООП ГА-89) на основании приказа Минтранса России от 04.12.2020 № 541 «О признании не действующими на территории Российской Федерации некоторых актов СССР, их отдельных положений, а также писем, инструкций и указаний, изданных центральными органами государственного управления СССР, и утратившими силу некоторых актов

РСФСР, их отдельных положений, а также писем, инструкций и указаний, изданных центральными органами государственного управления РСФСР, в области транспорта» утратило свою силу.

В настоящий момент нормативно-правовые акты, подробно регламентирующие данный вопрос, отсутствуют.

Положения пунктов 8.24 – 8.26 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, не устанавливают конкретных требований об орнитологическом обеспечении полетов к операторам аэродромов, что позволяет им в свободной форме трактовать закон и не исполнять ранее действующие требования.

Указанный правовой пробел негативно влияет на обеспечение надлежащей орнитологической ситуации в аэропортах и в конечном счете на безопасность полетов..

Изложенные в настоящей статье проблемы требуют повышенного внимания со стороны пилотов коммерческой авиации и авиации общего назначения, операторов аэродромов, органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства воздушного транспорта, а также транспортных прокуроров.

Список литературы:

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ, Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, N 12, ст. 1383
2. Приказ Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (ред. от 22.04.2020) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 31.08.2009 N 14645), Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, N 43, 26.10.2009.
3. Информационное письмо Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 26.12.2019 № 23/1-237-2018 "Об активизации надзора за исполнением законодательства по орнитологическому обеспечению безопасности полетов"
4. Письмо Росавиации от 13.12.2021 N Исх-45178/02 "Информация по безопасности полетов № 24"
5. Письмо Росавиации от 29.05.2018 N Исх-13079/02 "Информация по безопасности полетов № 9"
6. Письмо Росавиации от 28.12.2015 N АН1.02-4435 "Информация по безопасности полетов № 26"

PROBLEMATIC ISSUES OF SAFE OPERATION OF AIR TRANSPORT

Lyusov E.V.

Abstract. The article considers the main factors affecting the safe operation of civil aviation aircraft: improper maintenance of airfields, gross violations of the rules of operation of aviation equipment and flight operations, the danger posed by birds, an increase in the number of operated unmanned aircraft.

Keywords: flight safety, aviation accidents, aircraft, ornithological flight support, airfields, general aviation, aviation work