



Частная малая авиация – полет на красный свет

Независимый аналитический доклад о некоторых актуальных
проблемах авиационной безопасности в АОН России
(вариант № 2 – для публичного ознакомления)



Учитывая высокую степень угрозы для жизни и здоровья экипажей и пассажиров гражданских воздушных судов, а также для третьих лиц, исходящую от нарушителей порядка использования воздушного пространства, Росавиация выступает с предложением внести изменения в соответствующие статьи КоАП и увеличить штрафы для граждан – до трех миллионов рублей, для должностных лиц – до семи миллионов рублей и для юридических лиц – до двенадцати миллионов рублей. Таким образом, будет создана эффективная система "заградительных" денежных взысканий".

Важно продумать эффективную систему обеспечения безопасности элементов государственной инфраструктуры, которые могут пострадать в результате различного вида воздушных угроз со стороны частных воздушных судов. Сейчас, на фоне резкого осложнения международной геополитической и военно-стратегической ситуации у наших границ, у недоброжелателей России не должно быть не единого шанса воспользоваться ресурсом отечественной малой авиации для эскалации напряженности в обществе и его дестабилизации, а также для содействия радикальным изменениям общественно-государственного строя в России.

Также первоочередными среди прочих могут видаться действия по следующим направлениям:

– Создать рабочую группу "Безопасность полетов в АОН" в составе Комиссии по развитию авиации общего назначения. Приоритетной целью экспертов этой группы должна стать выработка рекомендаций по безопасности полетов, руководствуясь концептуальными документами ИКАО Приложением 19 "Управление безопасностью полетов" и "Руководством по управлению безопасностью полетов". В развивающих малую авиацию странах эти документы, писанные кровью жертв авиационных происшествий, стали настольной книгой для ответственных за безопасность чиновников.

- Разработать механизм непрерывного мониторинга за выполнением полетов пилотами и эксплуатантами АОН, а также летной годности их воздушных судов. Обеспечить предоставление в Росавиацию субъектами Авиации общего назначения данных о налетах воздушных судов АОН.
- Изучить возможность создания государственного органа – "малоавиационной полиции", который возьмет на себя часть функций по надзору и контролю за деятельностью Авиации общего назначения.
- Продолжить использование талонной системы в качестве наиболее действенного метода воздействия на частных пилотов за допущенные нарушения. За грубые нарушения изымать свидетельство частного пилота – без возможности его восстановления или на время, необходимое для продолжительного воспитательного воздействия на нарушителя.
- Приравнять нарушения, совершенные частным пилотом в состоянии алкогольного опьянения, к уголовной ответственности.
- Запретить авиабазирование частных вертолетов вне сертифицированных посадочных площадок АОН.
- Приостановить полеты частной малой авиации вокруг Москвы непосредственно вдоль МКАД. Расширить запретную для полетов частной малой авиации зону над столицей на потребное с точки зрения безопасности расстояние от московской кольцевой автодороги (минимум на 5-10 км).
- Приостановить для Московской области действие уведомительного порядка использования Авиацией общего назначения воздушного пространства. Вернуться, возможно – временно, к его разрешительному порядку использования в рамках зоны "С", с условием оперативного рассмотрения органами УВД (не более получаса) заявок на полет, подаваемых частными пилотами.
- При выдаче частным пилотам разрешения на полет согласовать его с уполномоченным подразделением ФСБ России. При этом КВС, подавая

заявку, должен в обязательном порядке информировать о составе экипажа и списке пассажиров на борту (включая паспортные данные).

– Ввести в практику обязательную проверку по учетам специальных служб курсантов негосударственных АУЦ – кандидатов на получение лицензии частного пилота. Обязать ФАВТ России принять меры к усилению государственного контроля подготовки частых пилотов и периодическим подтверждением их квалификации (особенно это касается пилотов частных вертолетов).

– Провести углубленную проверку коммерческих субъектов АОН на предмет соответствия их деятельности рамкам законодательной базы РФ, и вывода из теневого бизнеса. Проработать вопрос лицензирования по оказанию ими услуг, и в первую очередь – так называемых "ознакомительных полетов" ("покатушек"), выполняемых в настоящее время зачастую с использованием юридической "лазейки" под вывеской некоммерческих партнерств.

– Разработать и внедрить новые правила сертификации посадочных площадок АОН с точки зрения усиления их физической и инженерной охраны, обеспечения строгого пропускного режима с привлечением государственных охранных структур и оперативного сопровождения специальных служб.

– В связи с участвовавшими случаями катастроф воздушных судов АОН вследствие пилотирования в состоянии алкогольного опьянения⁵⁹, ввести в действие положение о необходимости получения на аэродроме АОН допуска к полетам только после прохождения медицинского осмотра аэродромным врачом. Запретить работу частной посадочной площадки без наличия на ней авиационного врача.

⁵⁹ Так, согласно отчетам Международного авиационного комитета в истекшем 2014 году только в Ленинградской области по вине пьяных частных пилотов-вертолетчиков произошли две катастрофы с человеческими жертвами (отчет МАК от 22.09.14 об авиационном происшествии с вертолетом "Gazelle" RA-1233G 19.09.14; отчет МАК от 10.10.14 об авиационном происшествии с вертолетом "Eurocopter" RA-07232 13.05.14).

- В связи с тем, что на воздушных судах АОН продолжают применяться GPS-приемники спутниковой навигации, не являющиеся штатным оборудованием ВС, принять меры к разработке необходимой технологии работы с данным оборудованием, а использование указанных GPS-приемников – ограничить.
- Обязать собственников воздушных судов АОН оборудовать ВС приборами геолокации спутниковой сети Глонасс для осуществления компетентными органами контроля их перемещения в воздушном пространстве РФ.
- Вменить в обязанность частным пилотам производить полеты только с включенным транспондером (радиолокационным ответчиком). Воздушные суда, не оборудованные ответчиком, не сертифицировать и к полетам не допускать.
- Возможно, стоит изучить вопрос оснащения частных воздушных судов АОН автоматическими детекторами алкогольного опьянения ("алкозамками") наподобие тех, которые используются на автотранспорте.

Заключение

Оканчивая доклад, можно сделать главный вывод: вопрос государственного надзора и контроля в малоавиационной сфере по-прежнему остается открытым. Не исключено, что власть станет заложником проводимой сегодня государством во-многом недальновидной политики в сфере АОН, следствием которой будет утрата действенных механизмов управления деятельностью и развитием частной малой авиации.

РУЖЬЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО ВЫСТРЕЛИТ!!!

И раз уж в рамках данного доклада мы говорили в основном о двух столицах, то в этой связи уместно вспомнить высказывание Д.С. Мережковского: "Москва выросла, а Санкт-Петербург – выращен".

Так же и АОН: частная малая авиация безусловно нужна России, но именно в "выращенном" виде, а не в состоянии бесконтрольного развития.

А формулу деятельности АОН пора сделать лаконичной и простой, как закон Бернулли: дилетантам не должно быть места в командирском кресле воздушного судна.

Понятно, что рассмотренный в докладе круг задач не получится решить ни за полгода, ни за год. Однако, при обоюдной заинтересованности власти и авиационного сообщества в инициации указанных процессов, камень, возможно, удастся сдвинуть с мертвой точки.

Как говорят на Востоке – дорогу осилит идущий.

Автор-составитель доклада:

подполковник
Козловский Павел Аркадьевич
старший офицер отдела
СВР России.
аналитик, частный пилот



Для служебного пользования
(по заполнении)

ЛИСТ ОЗНАКОМЛЕНИЯ
с независимым экспертным докладом
"Частная малая авиация – полет на красный свет"

№ п/п	Ф.И.О.	Ведомство, подразделение	Должность, воинское звание	Дата	Подпись
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					