



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**
(РОСАВИАЦИЯ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ
Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Цыганашу В.Н.
1faarus@gmail.com

копия: Административный
департамент Министерства транспорта
Российской Федерации

№ _____

На № _____ от _____

Уважаемый Вадим Николаевич!

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) рассмотрело Ваше обращение в форме электронного документа от 12.08.2020 № 60387 (зарегистрировано в Министерстве транспорта Российской Федерации 17.08.2020 за № Ц-15675) и обращение от 18.08.2020 в Генеральную прокуратуру Российской Федерации (направлено для рассмотрения в Росавиацию письмом Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 25.08.2020 № 23/1р-2020, зарегистрировано в Росавиации 03.09.2020 за № Ц-12878).

Благодарим Вас за подготовку Анализа состояния безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации при выполнении авиационных работ за 10 лет (в период с 2010 года по 2019 год) (далее – Анализ). Полагаем, что изучение данного Анализа членами ассоциации и принятие ими мер по устранению отмеченных в анализе факторов опасности будет содействовать повышению безопасности полетов при выполнении авиационных работ.

Результаты расследований авиационных происшествий при выполнении авиационных работ свидетельствуют о высоком риске для безопасности полетов таких факторов, как нарушение правил полетов и подготовки к ним. Подобные факторы, как правило, не связаны с конструктивным исполнением воздушного судна (типовая конструкция или единичный экземпляр).

Например, за период 2010 – 2019 годов при выполнении авиационных работ на самолетах Ан-2 произошло 12 авиационных происшествий из-за отказа двигателя, при этом только в 3 случаях (аварии) отказ явился следствием производственного или ремонтного недостатка. В 9 других случаях отказ двигателя происходил из-за заправки самолета некондиционным топливом или нарушения правил поддержания летной годности, при этом 4 авиационных происшествия произошли с воздушными судами, не имеющими действующего сертификата летной

годности. Аналогичные нарушения приводили к авиационным происшествиям с вертолетами Ми-2: за период с 2010 года по 2019 год из 3 авиационных происшествий, связанных с отказами авиационной техники, одно явилось следствием полета на заведомо неисправном вертолете, другое – следствием самовыключения двигателей из-за полного расходования запаса топлива.

В связи с этим, а также учитывая принцип многофакторности авиационных происшествий, использованный в Анализе метод сравнения надежности «типовых ВС» и «ЕЭВС», по мнению Росавиации, является не вполне корректным, тем более учитывая особенности вертолетов транспортной категории (Ми-26, Ми-8, Ка-32), авиационные происшествия с которыми также рассматриваются в Анализе.

Кроме того, с учетом требований действующих нормативных правовых актов, к ЕЭВС в большом числе случаев относятся самолеты, не имеющие российского сертификата типа, но фактически промышленно выпускаемые большими партиями.

Например, за рассматриваемый период произошло 12 авиационных происшествий с ЕЭВС самолетом типа Х-32. Для этого типа самолета характерными являются авиационные происшествия, связанные со сваливаем (7 катастроф). По результатам расследований 2 катастроф в качестве одного из факторов было отмечено отсутствие на самолете сигнализации о приближении к сваливанию. При расследовании 4 авиационных происшествий делался вывод о недостатках при сертификации экземпляра воздушного судна.

Аналогичные недостатки отмечались по результатам расследования авиационных происшествий с ЕЭВС самолетами типа С-2 «Синтал» (3 события) и СП-30 (4 события). Например, по результатам расследований двух катастроф в качестве опасного фактора отмечалась неисправность (самолет С-2 «Синтал») или отсутствие сигнализации о приближении к сваливанию (самолет СП-30).

Приведенные выше и другие опасные факторы повышают риски для безопасности полетов ЕЭВС. Поэтому Росавиацией совместно с Минтрансом России проводится переработка федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения».

Необходимо также учитывать, что за период с 2010 по 2019 год с ЕЭВС авиации общего назначения произошло 131 авиационное происшествие, в том числе 82 катастрофы с гибелью 134 человек. С воздушными судами, которые в представленном Анализе относятся к «типовым» (Ан-2, Ми-2, R-44/66, AS-350B3, DA-40NG и т.п.), за этот же период произошло, примерно, такое же число событий: 101 авиационное происшествие (43 %), в том числе 50 катастроф с гибелью 113 человек. При этом в 81% авиационных происшествий с воздушными судами АОН причинам способствовали ошибки и нарушения правил летной или технической эксплуатации воздушного судна. Конструктивно-производственный недостаток, как единственный фактор авиационного происшествия, отмечался лишь в 5 % случаев. Таким образом, безопасность полетов в этом сегменте гражданской авиации в основном определяется уровнем подготовки авиационного персонала и соблюдением им правил подготовки, выполнения и обеспечения полетов.

В представленном Вами Анализе справедливо отмечаются такие характерные для авиационных работ опасные факторы, как выполнение полета на малой высоте

или вблизи от препятствий; сложность быстрого поиска подходящей посадочной площадки для вынужденной посадки; особенности конструктивного исполнения легких и сверхлегких воздушных судов (слабая защищенность пилота от травм при разрушении конструкции). Приведенные в Анализе рекомендации будут учитываться Росавиацией при выпуске распорядительных и информационно-аналитических документов, а также для взаимодействия с Минтрансом России в рамках совершенствования воздушного законодательства Российской Федерации.

Дополнительно сообщаем, что проверку достоверности письма, подписанного электронной подписью, можно осуществить на сайте «Портал государственных услуг», перейдя по ссылке: <https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds>, выбрав для проверки сервис «ЭП — отсоединенная, в формате PKCS#7».

О.Г. Сторчевой