



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ**  
Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,  
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

02.02.2022 № \_\_\_\_\_ Исх-2991/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

### **Информация по безопасности полетов № 2<sup>1</sup>**

12.01.2022 произошел авиационный инцидент (нарушение порядка использования воздушного пространства) с самолетом Як-18Т RA-44284, принадлежащим частному лицу.

Днем выполнялся полет по ПВП в целях перегонки самолета к новому месту базирования по маршруту: посадочная площадка для самолетов «Юрьевское (Волжанка)» (Тверская область) – посадочная площадка для самолетов «Аэроград Можайский» (Московская область). На борту самолета находился только пилот.

В день инцидента действовал временный режим (выпущен НОТАМ) на использование воздушного пространства на высотах от земли до эшелона 270, который распространялся, в том числе, на район посадочной площадки «Юрьевское (Волжанка)».

В ходе расследования данного авиационного инцидента установлено, что информация о действии временного режима была доведена до пилота 11 января и 12 января 2022 г. посредством сообщения об отказе в подтверждении плана полета, поданного пилотом через систему предоставления планов полетов по сети Интернет (СППИ).

Кроме того, перед полетом (за 3 часа до фактического времени вылета) пилот самолета вышел по телефону на связь с диспетчером МДП Тверь и уточнил причину отсутствия разрешения на ИВП. В ходе телефонных переговоров диспетчер МДП Тверь выдал пилоту полную и однозначную информацию о невозможности выполнения полета по причине действия временного режима.

Однако, не получив разрешения на использование воздушного пространства и

---

<sup>1</sup> Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

несмотря на действие временного режима, пилот ВС принял решение выполнить полет без подтверждения заявленного плана полета. Полет по маршруту выполнялся без связи и уведомления органов ОВД.

В ходе расследования установлено, что у пилота имелась радионавигационная карта, содержащая информацию о зонах ограничения полетов и запретных зонах по маршруту полета. Таким образом, перед полетом пилот самолета имел возможность проложить маршрут с обходом данных зон.

Пилот рассчитывал вести ориентировку с использованием нештатного навигационного устройства (iPad с установленной программой NavPro). Однако, по объяснению пилота, после взлета произошел отказ iPad, вследствие чего он перешел на ведение навигационной ориентировки по наземным ориентирам.

При переходе на пилотирование без использования iPad пилот не смог обеспечить выполнение безопасного полета с обходом зон ограничения полетов и запретных зон с использованием штатных средств и методов самолетовождения. Как следствие, самолет существенно отклонился от ранее запланированного пилотом маршрута, что привело к нарушению зоны ограничения полетов UUR320 и запретной зоны UUP64. Вследствие допущенных пилотом нарушений органами ПВО Минобороны России был подан сигнал «Режим».

Причиной полета воздушного судна без заявки и уведомления органов ОрВД, а также несоблюдения установленного временного режима явилось сознательное нарушение пилотом самолета Як-18Т RA-44284 требований пункта 172 (части «а» и «д») Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации и пункта 2.2 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», в части соблюдения пилотом правил и процедур подготовки и выполнения полета.

Несанкционированный полет самолета в зоне ограничения полетов UUR320 и запретной зоне UUP64 (нарушение требования пункта 172, часть «ж» Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации) явился следствием некачественной подготовки пилота к полету по маршруту с использованием курсовой системы самолета, навигационной карты и наземных ориентиров.

Росавиацией отмечаются инциденты с воздушными судами АОН, связанные потерей пилотом навигационной ориентировки. Подобные случаи были связаны с тем, что пилоты полагались только на данные нештатных приемников спутниковых навигационных систем и/или оказывались неготовыми перейти на пилотирование по бортовым средствам навигации и наземным ориентирам.

Например:

17.06.2014 произошел авиационный инцидент с ЕЭВС самолетом «Красный Кардинал-177» RA-1485G. В полете пилот ошибочно ориентировался только на данные GPS приемника Garmin-296, информацию диспетчера о месте ВС не учитывал и, как следствие, произвел ошибочную посадку на аэродроме государственной авиации «Гвардейское», вместо аэродрома Симферополь (материалы расследования размещены в АМРИПП, учетный № 143345);

10.05.2017 в районе Новосибирска произошел серьезный авиационный инцидент с ЕЭВС самолетом Cessna 182S RA-2761G. Из-за использования

неофициальных данных о посадочной площадке «Мочище» (при наличии на борту радионавигационных карт) и ориентируясь только на сведения GPS приемника Garmin-296, выполняя полет в темное время суток, пилот самолета потерял навигационную ориентировку. В этих условиях пилот пытался вводить новые координаты посадочной площадки «Мочище», одновременно пилотируя самолет; выходил на связь с другом (находящимся в Санкт-Петербурге) с просьбой включить светосигнальное оборудование на площадке «Мочище»; не мог сообщить органу ОВД местоположение самолета относительно посадочного курса ВПП аэродрома Новосибирск (Ельцовка). Как следствие, пилот, предполагая, что выполняет вынужденную посадку на посадочной площадке «Городище», фактически произвел посадку на неосвещенную ВПП аэродрома Новосибирск (Ельцовка) (материалы расследования размещены в АМРИПП, учетный № 172582);

21.06.2018 в Калужской области произошел инцидент с ЕЭВС самолетом RA-23 Aztec RA-0883G. В полете произошел отказ навигационного оборудования самолета. В ходе расследования было установлено, что на борту самолета навигационных карт не было, контроль полета по визуальным ориентирам пилотом не осуществлялся. Как следствие, пилот не смог перейти на ориентировку по наземным ориентирам, отклонился от согласованного маршрута полета и несанкционированно пересек зоны ограничения полетов UUR461 и UUR462 (материалы расследования размещены в АМРИПП, учетный № 183422).

**П р е д л а г а ю :**

Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1. До 17.02.2022 довести настоящую информацию до руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, легкие и сверхлегкие ВС, старших авиационных начальников посадочных площадок, эксплуатантов и частных владельцев ВС АОН, руководителей авиационных учебных центров.

2. В ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, обратить внимание пилотов на необходимость подготовки к полету с использованием не только штатных приемников навигационных систем, но и других доступных средств и методов ведения самолето- (вертолето-) вождения. При проведении совещаний использовать материалы расследования инцидентов, размещенные в АМРИПП Росавиации (учетные номера 143345, 172582, 183422).



Д.В. Ядров