

КОПИЯ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТА

РОСАВИАЦИЯ
Федеральное государственное
унитарное предприятие
«Государственная корпорация по
организации воздушного движения
в Российской Федерации»
(ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»)

ФИЛИАЛ
«Аэронавигация Северного Урала»
ул. Коммунистическая, 62-А, г. Сыктывкар, 167610
Тел/факс (8212) 31-15-94
АФТН УУЫУРАДУ E-mail: office@su.gkovd.ru
ОГРН 1027739057500

25.01.2011 № 5-154

на № _____ от _____

«Материалы по результатам расследования»

Уважаемый Валерий Михайлович!

09.01.2011 года в районе аэродрома Сыктывкар произошло авиационное событие, связанное с уходом на второй круг по команде диспетчера Б-737-500 (далее по тексту Б-737) №VP BVV ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии», по причине несанкционированного полета неустановленного сверхлегкого летательного аппарата по курсу следования Б-737 на участке предпосадочной прямой.

Комиссия Коми МТУ ВТ ФАВТ, проводившая расследование классифицировала данное авиационное событие, - как серьезную опасность столкновения в воздушном пространстве зоны взлета и посадки Б-737 и материального объекта, которая была разрешена только благодаря своевременным действиям специалистов службы движения Сыктывкарского Центра ОВД.

Настоящим направляю в Ваш адрес копии материалов расследования.

Приложение: на 11 (одиннадцать) листах;

Директор

В.Г. Захаров

Канев И.М.
(8212) 39-40-19

ФИЛИАЛ «АЭРОНАВИГАЦИЯ УРАЛА»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
Вх. № 136 от 27.01.2011 г.

Листов 11
Вх. № 136-01/53
25 ЯНВ 2011 20 г.

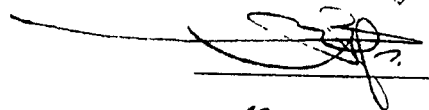
Генеральному директору
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
г. Горбенко В.М.

Д.С. Косолапову
С.Н. Погребнову
О.В. Сенчукову
Директорам филиалов

Для использования в профилактической
работе по безопасности полетов при
УВД.

28 января 2011 г. В.М. Горбенко

УТВЕРЖДАЮ
Руководитель Коми межрегионального территориального
управления воздушного транспорта
Федерального агентства воздушного транспорта


С.М. Полецков
« 19 » 01 2011 г.

ОТЧЕТ
по результатам расследования авиационного события, связанного с
несанкционированным использованием воздушного пространства в зоне взлета и
посадки аэродрома Сыктывкар 09.01.2011 года неопознанным сверхлегким
летательным аппаратом (парпланом)

г. Сыктывкар

« 19 » января 2011 г.

Комиссия в составе:

Председатель комиссии:

Мухаметжанов А.М. - старший государственный инспектор отдела летных
стандартов, сертификации эксплуатантов и АОН Коми МТУ ВТ
ФАВТ:

Члены комиссии:

Пеньковский В.В.

- начальник отдела инспектирования, контроля качества АНО и
сертификации филиала «СевУралаэронавигация»;

Канев И.М.

- заместитель начальника отдела инспектирования, контроля
качества АНО и сертификации филиала
«СевУралаэронавигация»;

Холод П.В.

- вице-президент РМОО ФВРК РФ;

Кривоногов С.М.

- начальник отдела летно-методического обеспечения летной
службы ЗАО «Нордavia-региональные авиалинии» (далее –
комиссия).

назначенная приказом руководителя Коми МТУ ВТ ФАВТ от 11.01 2011 г. №1 провела
расследование авиационного события, связанного с несанкционированным
использованием контролируемого воздушного пространства в зоне взлета и посадки
аэродрома Сыктывкар 09.01.2011 года неопознанным сверхлегким летательным
аппаратом (парпланом).

1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

09 января 2011 года при обеспечении воздушного движения в зоне взлета и посадки
аэродрома Сыктывкар диспетчером СДП в 10.47 (здесь и далее по тексту - время UTC) был
зафиксирован факт несанкционированного использования контролируемого воздушного
пространства неопознанным сверхлегким летательным аппаратом (парпланом) на участке
предпосадочной прямой взлетно-посадочной полосы с магнитным курсом посадки 186°
(далее – ВПП-19), на удалении 2-4 километра от ВПП-19.

ПРИМЕЧАНИЕ: "предпосадочная прямая" - установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления...."

Извлечение из документа:

Приказ Министра обороны РФ N 136, Минтранса РФ N 42, Росавиакосмоса N 51 от 31.03.2002 "Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации"

Информация о параплане диспетчером СДП была оперативно доведена до диспетчера ДПК, под управлением которого в данный момент на предпосадочной прямой находился самолет Боинг-737-500 №VP-BKV (далее - Боинг-737) Закрытого акционерного общества «Нордavia-региональные авиалинии» (далее - ЗАО «Нордavia-региональные авиалинии»), выполнявший рейс АУЛ 503 по маршруту С.Петербург (Пулково) - Сыктывкар. По команде диспетчера ДПК экипаж самолета Боинг-737 выполнил уход на второй круг и в дальнейшем был проинформирован о нахождении на предпосадочной прямой ВПП-19 сверхлегкого летательного аппарата. После выполнения повторного захода экипажем самолета Боинг-737 посадка была произведена в 10.58 благополучно.

Метеоусловия при заходе на посадку (на момент события): ветер 180° 4м/с, порывы 6м/с, видимость 6000 метров, снег, облачность значительная (8 октантов), нижняя граница облачности 690 метров, температура минус 07°С, точка росы минус 09°С.

2.ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1. Данные об экипаже

2.1.1. Командир воздушного судна - Оборин Александр Николаевич, 1962 года рождения, линейный пилот первого класса, образование высшее, закончил Сасовское летное училище ГА в 1984 году, ОЛА ГА в 1990 году, учебный центр FTI (г. Денвер, США) в 2006 году. Имеет метеоминимум 30×350 м, взлет 200 м. Общий налет 11547 часов, на данном типе - 2497 часов, в должности КВС самолета Боинг-737 - 2168 часов, стаж летной работы 26 лет. Дата последней проверки техники пилотирования - 01.10.2010г. Оценка «Пять». Авиационных происшествий в прошлом не имел.

2.1.2. Второй пилот - Нельга Игорь Адольфович, 1963 года рождения, линейный пилот второго класса, закончил Кировоградское ВЛУ ГА в 1984 году. В 2007 году переучился на самолет Боинг-737 в Центре летной подготовки «Sabena Vita» (Вильнюс). Стаж летной работы 25 лет. Общий налет 13537 часов, из них на данном типе - 1297 часов. Дата последней проверки техники пилотирования - 23.11.2010г. Оценка «Пять». Авиационных происшествий и инцидентов в прошлом не имел.

2.1.3. Профессиональная подготовка экипажа соответствовала условиям выполняемого задания.

2.2. Данные о персонале органов ОВД (управления полетами)

2.2.1. Данные о персонале ОВД службы движения Сыктывкарского Центра ОВД филиала «СевУралаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

2.2.1.1. Руководитель полетов аэродрома (РПА) - Калинин Владимир Петрович
Возраст - 41 год

Образование: среднее - специальное - (Рижское ВАУ ГА 1991г.) + высшее (Санкт-Петербургский ГУ ГА 2008г.).

Дата поступления в органы ОВД: 06.09.1991г.

Классность: Первый класс, присвоен 25.03.1999г.
Допуски к УВД: СДП, ВСДП, ДПК, РПА, на английском языке.
Свидетельство: СД № 014916
КПК РП: 06.04.09 – 24.04.2009г. (Сыктывкар)
КПК англ.яз – 31.08.2010 – 24.09.2010г. Англия, МЛС колледж.
Уровень по шкале ИКАО: 3
Тренажер: 05.10.2010 ДПК
Практическая проверка: 06.10.10 СДП «отлично».
ВЛЭК – до 15.12.2012г.
2.2.1.2. **Диспетчер СДП** - Гуляев Александр Николаевич
Возраст – 52 года
Образование: среднее – специальное (Рижское легно-техническое училище ГА, 1979 г.).
Дата поступления в органы ОВД: 28.02.1979г.
Классность: первый класс присвоен 20.12.1995г.
Допуски к УВД: СДП, ВСДП, на английском языке.
Свидетельство: СД № 007709 от 27.04.2010г.
КПК ОВД: 10.03.2008- 22.03.2008г. – сертификат № 36.1014
КПК англ.яз: 12.01.2009 – 09.02.2009г. – сертификат № 90.1407
Уровень знаний англ.яз. по шкале ИКАО – 3. сертификат № 251.11168 от 21.12.2010г.
Тренажер «Эксперт» - 21.09.2010г. – СДП.
Практическая проверка – 12.08.2010г. на СДП – «отлично».
ВЛЭК – до 05.03.2011г.
2.2.1.3. **Диспетчер ДПК** - Костылев Сергей Ильич
Возраст – 51 год
Образование: среднее – специальное РЛТУ ГА 1979г.
Дата поступления в органы ОВД: 12.11.1979г.
Классность: первый, 05.04.1990г.
Допуски к УВД: ДПК, СДП, ВСДП, на английском языке.
Свидетельство: СД 014897
КПК ОВД: 01.11.2010 – 13.11.2010г.
КПК англ.яз.: 04.06.09 – 03.07.2009г.
Уровень по шкале ИКАО: 3 – сертификат СКТ №252.11169
Тренажер: 03.09.2010 ДПК.
Практическая проверка: 22.08.2010г. ДПК «отлично».
ВЛЭК – до 21.10.2011г.

2.3 Данные о воздушном судне

2.3.1. Воздушное судно:

Тип ВС: BOEING 737-500 VP-BKV 27155
Дата выпуска: 23.03.1993 года.
Принадлежность:
- Владелец - компания «AIR CAP», Северная Ирландия.
- Эксплуатант - ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии»
Наработка с начала эксплуатации (FH): 47747.48
Наработка с начала эксплуатации(FC): 36957
Последняя форма ОТО, дата выполнения: 8А, 19.12.2010г.
Наработка на момент выполнения ОТО (час/пос): 47610.03/36896

Последняя форма ПТО, дата выполнения IC2C6C4C SI. 09 10 2008г
Наработка на момент выполнения ПТО (час пос) 43499.59 3473"
Последнее выполнение Daily-check WPSS 01-442 08 01 2011 в Шереметьево, ЗАО
«Нордавиа»

2.4. Метеорологическая информация

2.4.1. Фактическая погода аэродрома Сыктывкар

10.00 всв м190⁰ 04м/с пор 6 на 32 20004 ветер на кругу 25015 вид 6000 сн 8/8 ск 640 сред. -07/-09 88%, 761. врем 2000 сн. сц 0.39=

10.30 всв м18004 пор 6 на 32 17004 на кругу 25015 вид 6000 сн 8/8 ск 690, сред. -07/-09, 88%, 762, врем 2000 сн. сц 0.39=

11.00 всв 18004 пор 6 на 32 17006 на кругу 25015 вид 8000 8/8 ск 640 сред. -07/-09, 88%, 762, врем 2000 сн. сц 0.39=

2.4.2. Прогноз по аэродрому Сыктывкар на срок 09/09

TAF UUYU 090800Z 09091009 21006MPS 4000 -SN BR BKN007 BKN070 650070
TEMPO 090910914 2000 SHSN BKN006CB BECMG 091410915 16006G11 MPS 2000 SH
BLSN TEMPO 091411009 1000 SHSN FZRA BKN003 BKN007CB 640000=

2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадки и УВД

1. Средства навигации, посадки и УВД работали в штатном режиме.
2. Радиомаячная система посадки с МК-186° СП-90Н работала со 100% резервом без замечаний.
3. Оборудование системы посадки с МК-186° ОСП-11 работали со 100% резервом без замечаний.
4. В качестве источников радиолокационной информации использовались диспетчерский радиолокатор ДРЛ-7СМ и трассовый радиолокационный комплекс ТРЛК-11. Средства работали со 100% резервом без замечаний.
5. Система отображения радиолокационной информации КСА УВД «Альфа» и система отображения плановой информации КСА ПВД «Планета» работали без замечаний.
6. ОВЧ радиосвязь и каналы взаимодействия работали в штатном режиме без замечаний.
7. Громкоговорящая и телефонная связь работали в штатном режиме без замечаний.

2.6. Данные об аэродроме

2.6.1. Согласно «Инструкции по производству полетов в районе аэродрома Сыктывкар», утвержденной командиром в/ч 09436 30 октября 2005 года, аэродром Сыктывкар относится к аэродромам класса «В». Аэродром Сыктывкар является аэродромом гражданской авиации. Аэродром годен к эксплуатации воздушных судов: Ил-76, Ту-154, Ту-134, Ил-18, Ан-12, Ан-26, Ан-24, Як-42, Ил-114, АТР-42, Б-735. ВС ведомственной авиации и других типов ВС 3 и 4 классов, вертолетов всех типов днем и ночью, круглый год. Аэродром является запасным для других типов ВС, в том числе иностранных, классификационные числа которых не превышают несущую способность искусственных покрытий элементов аэродрома.

2.6.2. Согласно приказу Министра транспорта Российской Федерации от 15.09.2010 г. №199 «Об утверждении зон и районов Единой системы организации воздушного

движения РФ, границ и районов аэродромов, аэроузлов, вертодромов, границ классов воздушного пространства» воздушное пространство района аэродрома Сыктывкар в границах: окружность радиусом 30 км с центром 6138.8с 5050,7в на высотах от земли до 1500м (вкл.) и окружности радиусом 80 км с центром 6138.8с 5050,7в от 1500м (искл.) до 4200 м. - относится к классу «С» согласно классификации воздушного пространства, предусмотренной пунктом 10 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации от 11.03.2010 №138.

2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Не привлекались.

2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Травмированных среди пассажиров и членов экипажа нет.

2.9. Работа, проведенная комиссией

- Проведено 3 заседания комиссии. Протоколы заседаний прилагаются.
- Проведен сбор наземных средств объективного контроля (СОК).
- Осуществлена расшифровка и анализ материалов СОК самолета Боинг-737.
- Собраны и изучены пояснительные записки экипажей, специалистов службы движения.
- Собраны материалы по планированию полетов на расследуемый период.
- Собраны и проанализированы данные по фактической и прогнозируемой погоде в р-не аэродрома Сыктывкар.
- Изучены и проанализированы записи ведения радиообмена (переговоров) экипажа экипаж самолета Боинг-737 с диспетчерами УВД, записи переговоров по ГТС.
- Проведён, в том числе, компьютерный анализ динамики полёта (захода на посадку и ухода на второй круг) с использованием материалов расшифровки средств объективного контроля.
- Собраны необходимые справочные материалы, касающиеся данного авиационного события.
- По результатам расследования составлен окончательный Отчёт.

2.10. Другая информация

Не требуется.

3. АНАЛИЗ

09 января 2011 года в период развития авиационного события обслуживание воздушного движения в зоне ответственности района аэродрома Сыктывкар осуществляла смена руководителя полетов аэродрома (РПА) Калинина В.П.

В 10.36.45 в зону ответственности диспетчера ДПК на заданном эшелоне 4200 вошел самолет Боинг-737 ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии», выполнявший рейс АУЛ 503 по маршруту С.Петербург (Пулково) - Сыктывкар.

По запросу экипажа самолета Боинг-737 диспетчером ДПК был разрешен заход по выбранной системе ИЛС на ВПП-19, по схеме захода - АДКОЛ 4 АЛЬФА.

В 10.46.58, в процессе снижения и захода на посадку и находясь на удалении порядка 7 километров до входного торца ВПП-19, экипаж самолета Боинг-737 доложил о готовности к посадке.

Диспетчер СДП на основании полученного доклада от диспетчера СДП-2 и

результатов визуального осмотра своей зоны ответственности передал диспетчеру ДПК информацию – «полоса свободна»

Диспетчер ДПК, на основании полученной от диспетчера СДП информации и доклада экипажа, разрешил посадку экипажу самолета Боинг-737, проинформировав его о фактическом ветре на старте ВПП-19 (180-4м/с, максимальный 6 м/с). Экипаж самолета Боинг-737 подтвердил разрешение на посадку и продолжил заход.

В 10.47 диспетчер СДП, осуществляя визуальный контроль за заходом самолета Боинг-737, внезапно обнаружил находящийся примерно на удалении 2-4 километра от ВПП аэродрома Сыктывкар сверхлегкий летательный аппарат (параплан), набирающий высоту с пересечением курса следования самолета Боинг-737, находящегося на участке предпосадочной прямой на удалении порядка 5-6 километров от входного торца ВПП-19.

В 10.47.11 диспетчер СДП по ГГС оперативно проинформировал об этом диспетчера ДПК, под управлением которого находился самолет Боинг-737.

«Круг-Старт! На посадочном курсе парашютист!»

«...подскажи самолету!»

В 10.47.27 согласно п 5.8. «Типовой Технологии работы диспетчеров органов ОВД (управления полетами) при АНО пользователей воздушного пространства» (далее - Технология), утвержденной приказом Росаэронавигации от 14.11.2007 г. №10 диспетчером ДПК немедленно была дана команда экипажу самолета Боинг-737 об уходе на второй круг и наборе высоты 500 метров.

ПРИМЕЧАНИЕ: согласно п 5.8 Технологии

-«Диспетчер ДДП обязан запретить посадку ВС и дать указание экипажу ВС об уходе на второй круг, если

-в воздушном пространстве на пути снижения ВС имеются препятствия, угрожающие безопасности полета

-на предпосадочной прямой возникла угроза нарушения безопасного интервала между ВС....»

В 10.47.37 после получения подтверждения команды об уходе на второй круг диспетчер ДПК довел экипажу самолета Боинг-737 информацию о нахождении на предпосадочной прямой парашютиста и попытался установить местонахождение неопознанного летательного аппарата с помощью имеющихся радиотехнических средств. Отметка от парашюта на экране радиолокатора не наблюдалась.

ПРИМЕЧАНИЕ: Как следует из пояснительных записок членов экипажа самолета Боинг-737 и диспетчерского состава дежурной смены несанкционированное появление в контролируемом воздушном пространстве сверхлегкого летательного аппарата - парашюта было зафиксировано на участке предпосадочной прямой ВПП-19, на удалении примерно 2-4 километра от ВПП аэродрома Сыктывкар. При этом высота полета парашюта с предполагаемым переменным профилем составляла 50-100 метров, направление следования парашюта - с востока на запад с пересечением участка предпосадочной прямой ВПП-19, с последующим разворотом и повторным пересечением предпосадочной прямой в непосредственной близости перед заходящим на посадку самолетом Боинг-737

Нахождение парашюта, имеющего оранжевую оболочку купола (согласно пояснительной второго пилота), в контролируемом воздушном пространстве – районе зоны взлета и посадки аэродрома Сыктывкар по отношению к самолету Боинг-737, находившегося на снижении на высоте 250 метров, составляло примерно 1-1,5 км, с разницей по высоте 50-100 метров

В 10.48 по команде диспетчера ДПК экипаж самолета Боинг-737 с высоты 223 метра (согласно данным расшифровки бортовых носителей информации) выполнил маневр по уходу на второй круг с последующим набором заданной диспетчером высоты

500 метров, с заходом по ИЛС на ВПП-19 в штурвальный режим (из пояснений КВС). При этом по мнению комиссии, основанному на комплексном анализе всех материалов расследования, продолжный интервал между расходящимися воздушными судами в момент ухода самолета Боинг-737 с высоты 223 метра составил 1-1.2 км с разницей по высоте 50-80 м.

Проконтролировать дальнейшую траекторию полета и предполагаемое место посадки сверхлегкого летательного аппарата (парашюта) при помощи задействованных на момент развития события радиотехнических средств, используемых в качестве источников радиолокационной информации, диспетчеру ДПК не представилось возможным. Из пояснительной записки диспетчера СДП, следует, что при выполнении экипажем самолета Боинг-737 маневра по уходу на второй круг летательный аппарат (парашют) снизился и исчез из поля зрения.

В 10.51.29 в процессе выполнения повторного захода для оказания помощи экипажу самолета Боинг-737 диспетчером ДПК была предложена и применена процедура «векторения» воздушного судна. Заход на посадку был осуществлен в штатном режиме, и в 10.58 была произведена посадка ВС.

В период 10.52-10.56 РПА Калинин В.П., руководствуясь п. 145, п.п. «а» п. 147 Федеральных правил использования воздушного пространства РФ от 11.03.2010 №138, согласно «Схеме подачи первичного сообщения об АП и АИ в зоне ответственности Сыктывкарского Центра ОВД» организовал оповещение и известил о случившемся: руководителя полетов (РПР), дежурного сотрудника транспортной милиции (ЛПМ ЛОВДТ) аэропорта Сыктывкар, ФСБ Республики Коми, помощника Сыктывкарского транспортного прокурора, ответственного дежурного по филиалу «СевУралаэронавигация», руководство филиала «СевУралаэронавигация» и Сыктывкарского Центра ОВД. Своевременно была организована подача телеграмм АЛР (ТЛГ091100) и АНП (ТЛГ091123) в адреса, предусмотренные табелем ТС-95.

По информации, полученной от начальника группы планирования и координирования ИВП Сыктывкарского РЦ ЕС ОрВД, заявок на выполнение полетов сверхлегких летательных аппаратов в оперативные органы ЕС ОрВД не поступало.

Информации от органов МВД Республики Коми и УФСБ по Республике Коми о задержании лица, осуществлявшего несанкционированные полеты в районе аэродрома Сыктывкар, в филиал «СевУралаэронавигация» на день развития событий и в комиссию в процессе проведения расследования не поступало.

В связи с отсутствием у комиссии иной информации по полету мотопарашюта, а также сведений о регистрационных номерах воздушного судна и владельце мотопарашюта, установить окончательную причину нарушения частным владельцем сверхлегкого летательного аппарата требований Воздушного законодательства РФ не представляется возможным.

С целью определения степени опасности ситуации имевшей место 09.01.2011 года, руководствуясь оценкой ситуации самими участниками событий (пояснительные записки членов экипажа самолета Боинг-737) комиссия, принимая во внимание основные понятия (определения), применяемые в целях Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве РФ, утвержденных приказом Минобороны РФ, Минтранса РФ и Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 г. №136/42/51, «Термины, определения и сокращения по организации воздушного движения», утвержденные руководителем Департамента госрегулирования ОрВД 21.02.2001г. №20.1-496ГА и документа ИКАО DOC 4444 ATM/501, классифицирует данную ситуацию, - как серьезную опасность столкновения, когда в результате опасного сближения в воздушном пространстве зоны взлета и посадки аэродрома Сыктывкар самолета Боинг-737 и материального объекта (сверхлегкий летательный аппарат)

возникла серьезная опасность их столкновения, которая была разрешена только благодаря своевременным действиям специалистов службы движения Сыктывкарского Центра ОВД и членов экипажа самолета Боинг-737, незамедлительно выполнивших маневр ухода по команде диспетчера.

Комиссия считает, что на благополучный исход авиационного события оказало влияние отсутствие фактических сложных метеоусловий на аэродроме Сыктывкар на момент события - видимость 6000 метров, облачность значительная (8 октантов), нижняя граница облачности 690 метров и, как следствие, возможность обнаружения сверхлегкого летательного аппарата в процессе контроля диспетчером СДП захода на посадку самолета Боинг-737

4. Заключение

Комиссия, завершив расследование авиационного события, происшедшего 09.01.2011 года при заходе на посадку в аэропорту Сыктывкар и связанного с уходом на второй круг самолета Боинг 737-500 № VP-BKV ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии», сделала заключение:

- в процессе захода на посадку в а/п Сыктывкар экипажем самолета Боинг 737-500 № VP - BVKV ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии» по команде диспетчера ДПК был произведен уход на второй круг по причине выполнения несанкционированного органами ОВД полета парaplана на заключительном этапе схемы захода на посадку на ВПП-19 и нахождением его (парaplана) на траектории захода воздушного судна;

- несанкционированный органами ОВД полет парaplана в районе аэродрома Сыктывкар явился следствием нарушения владельцем сверхлегкого летательного аппарата подпункта «а» пункта 147 Федеральных правил использования воздушного пространства РФ от 11.03.2010 года №138, в части использования воздушного пространства класса «С» без разрешения соответствующего оперативного органа ЕС ОрВД РФ;

- использование воздушного пространства класса «С» в районе аэродрома Сыктывкар владельцем парaplана без разрешения соответствующего оперативного органа ЕС ОрВД РФ привело к опасному сближению самолета Боинг 737-500 № VP-BKV ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии» с парaplаном на конечном этапе захода на посадку.

Сопутствующие причины:

- Низкий уровень дисциплины и гражданской ответственности владельца сверхлегкого летательного аппарата, связанного с выполнением полетов в районе аэродрома Сыктывкар (нахождением и выполнением им взлета в районе полосы воздушных подходов), приведшего к опасному сближению самолета Боинг 737-500 № VP-BKV ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии» с парaplаном на конечном этапе захода на посадку.

- Нарушение правил полетов владельцем парaplана в контролируемом воздушном пространстве класса «С» района аэродрома Сыктывкар, выразившееся в несоблюдении требований главы X «Полеты в районе аэродрома» Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации от 31.03.2002 №136/42/51.

Данное авиационное событие комиссия классифицирует как авиационный инцидент по пунктам 24 и 28 Приложения 1 ПРАПИ - 98:

- Полет воздушного судна (неустановленного сверхлегкого летательного аппарата), осуществляемый без заявок и разрешения соответствующего оперативного органа ЕС

ОрВД РФ.

- Опасное сближение ВС в полете.

Тип события - 44 (опасное сближение); 249 (прочие отклонения от плана полета).

Этап эксплуатации - 65 (предпосадочная прямая).

Факторы, обусловившие событие:

- 30501 (полеты без заявки в центре ЕС ОрВД РФ);

- 30503 (полеты без разрешения соответствующих органов ОВД).

Установить окончательную причину несанкционированного органами ОВД использования воздушного пространства владельцем парашюта в зоне взлета и посадки аэродрома Сыктывкар комиссии не представляется возможным. Владелец частного сверхлегкого летательного аппарата не установлен.

5. Другие недостатки, выявленные в ходе расследования

5.1. Личность владельца парашюта и тип сверх легкого летательного аппарата комиссией, органами МВД Республики Коми и ЛОВДТ не установлены, в связи с чем невозможно представить Информационный отчет, предусмотренный Руководством по информационному обеспечению АСОБП. в Управление инспекции по безопасности полетов ФАВТ.

5.2. В нарушение статьи 16 Воздушного кодекса РФ и главы IV Федеральных правил использования воздушного пространства РФ от 11.03.2010 года №138 владелец парашюта осуществлял свою деятельность без соответствующего уведомления органов ОВД и подачи плана (формализованной заявки) на использование воздушного РФ.

6. Рекомендации по повышению безопасности полетов

1. Руководству филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» организовать (обеспечить):

1.1. Изучение материалов расследования (окончательного отчета) с персоналом ОВД филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;

1.2. Проведение на инструктажах смен с персоналом ОВД розыгрышей УВД по:

- порядку действий персонала ОВД при выявлении фактов нарушения порядка ИВП РФ;

- применению процедур векторения при ОВД воздушных судов иностранного производства и иностранных авиакомпаний.

1.3. Действенный уровень взаимодействия с местными правоохранительными органами, территориальными органами Росавиации и Ространснадзора с целью выявления, пресечения и организации расследования случаев нарушения порядка ИВП РФ частными владельцами воздушных судов.

2. Руководству ЗАО «Нордavia-региональные авиалинии» организовать:

2.1. Изучение обстоятельств и причины авиационного инцидента, связанного с несанкционированным использованием воздушного пространства в зоне взлета и посадки аэродрома Сыктывкар 09.01.2011 года неопознанным сверхлегким летательным аппаратом (парашютом) с летным и инспекторским составом подразделений авиапредприятия.

2.2. Дополнительное изучение с летным составом, эксплуатирующим самолеты Боинг 737. Приложений к Отчету в части касающейся записи ведения радиообмена (переговоров) экипажа самолета Боинг-737 с диспетчерами УВД и анализа динамики полета (захода на посадку и ухода на второй круг) с использованием материалов расшифровки средств объективного контроля.

3. Эксплуатантам АОН:

3.1. Довести до сведения владельцев воздушных судов и экипажей АОН

окончательный Отчет об авиационном событии (обстоятельства и причины авиационного инцидента), происшедшим 09.01.2011 года при заходе на посадку в аэропорту Сыктывкар и связанного с уходом на второй круг самолета Боинг 737-500 № VP-BKV ЗАО «Нордавиа-региональные авиалинии».

3.2. С лётным (инструкторским) составом подразделений АОН и частными владельцами СЛА повторно изучить требования Воздушного законодательства Российской Федерации и нормативных документов гражданской авиации, регламентирующих организацию летной деятельности, в части предотвращения несанкционированных полётов в воздушном пространстве РФ, административной и уголовной ответственности и последствий за нарушение Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

4. Уполномоченным органам в области воздушного транспорта и ИВП:

4.1. Рассмотреть вопрос об организации единого центра по повышению уровня подготовки персонала АОН, обеспечивающего частных пилотов информационным и методологическим сопровождением летной деятельности.

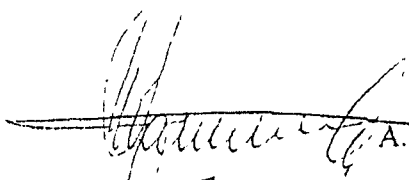
4.2. Межрегиональным территориальным управлениям Росавиации продолжить профилактическую работу с пользователями воздушного пространства по разъяснению норм воздушного законодательства РФ и выработке мер по предупреждению нарушений порядка ИВП.

4.3. Во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти (территориальными органами) в сфере воздушного транспорта и использования воздушного пространства, транспортной прокуратурой возобновить публикации в средствах массовой информации сюжетов о недопустимости несанкционированных полетов, с разъяснением порядка использования воздушного пространства РФ, о возможных последствиях и мерах ответственности при нарушениях воздушного законодательства РФ.

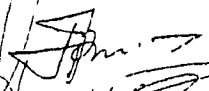
4.4. Коми МТУ ВТ ФАВТ:

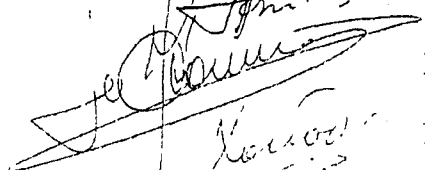
4.4.1. Направить настоящий Отчет в Сыктывкарскую транспортную прокуратуру, Коми ТОГАН УГАН НОТБ ФСНСТ, органы МВД РК и УФСБ по РК с целью принятия мер по выявлению физических лиц, выполнявших (выполняющих) несанкционированные полеты в воздушном пространстве РФ и привлечения их к ответственности в соответствии с законодательством РФ.

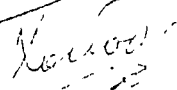
4.4.2. Подготовить обращение в Антитеррористическую комиссию в Республике Коми с целью разработки механизма (порядка) взаимодействия правоохранительных органов, направленного на противодействие и профилактику воздушного терроризма, связанного с незаконным использованием воздушного пространства РФ.

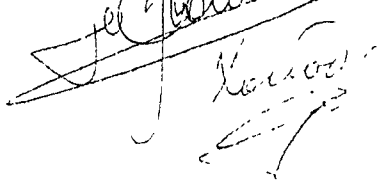
Председатель комиссии:  А.М. Мухаметжанов

Члены комиссии:

 В.В. Пеньковский

 И.М. Канев

 П.В. Холод

 С.М. Кривоногов