

*К.П. Абакумов,*  
старший научный сотрудник  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

*Д.А. Тарасенков,*  
научный сотрудник  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ АВИАЦИИ В ЦЕЛЯХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

### Аннотация

В статье раскрыт вопрос использования Госавтоинспекцией средств авиации при осуществлении надзора за дорожным движением, а также высказано мнение о возможности и необходимости их дальнейшего применения.

*Ключевые слова:* средства авиации, вертолет, дирижабль, аэростат, надзор за дорожным движением, административное правонарушение.

Одной из составляющих ежегодных социально-экономических потерь в России являются расходы, возникающие в результате дорожно-транспортных происшествий<sup>7</sup>. Экономические потери, связанные только с травматизмом в результате ДТП, оцениваются сотнями тысяч жертв за год. Согласно статистическим данным за 2019 год, в ДТП погибло 16981 человек и 210877 человек получили ранения, при этом в 2018 году погибло 18214 человек и 214853 ранены [1]. Таким образом, в 2019 году количество погибших и раненых уменьшилось на 1233 и 3976 человек соответственно.

По данным Российского Союза Автостраховщиков, материальный ущерб от ДТП в России составляет 2,5 % от валового внутреннего продукта [2].

Согласно ст. 3 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения является приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности. Вместе с тем в соответствии со ст. 5 данного закона одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения является осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения. При надзоре за

дорожным движением могут использоваться средства авиации (вертолеты, дирижабли, аэростаты, беспилотные летательные аппараты и др.) [4].

Раньше службой Госавтоинспекции использовались вертолеты, дирижабли, аэростаты [5], а в настоящее время – беспилотные летательные аппараты. Но, так как применение беспилотных летательных аппаратов находится в начале своего развития, можно сказать, на стадии экспериментального применения [10], в статье мы остановимся на особенностях использования вертолетов, дирижаблей и аэростатов [11].

Вертолеты не нуждаются в специальных аэродромах и способны варьировать скорость полета в очень широком диапазоне, а также зависеть в воздухе [7]. Вертолет имеет возможность осуществить посадку на малую площадь либо непосредственно на проезжую часть, а также поддерживать стабильную радиосвязь на большом расстоянии.

Еще в 80-е годы XX века при надзоре за дорожным движением широко использовалось вертолетное патрулирование. Ярким примером служит Тюменская область. По договору с областным Управлением внутренних дел Тобольский авиаотряд выделял отделу ГАИ вертолет МИ-2. В структуре Госавтоинспекции имелся взвод вертолетного патрулирования. Экипаж вертолета, в состав которого входил сотрудник взвода, работал в паре с экипажем патрульного автомобиля.

В основном вертолетное патрулирование велось на автомобильных дорогах республиканского значения (ныне – федеральные трассы) – Тобольском, Ялуторовском, Московском, Червишевском трактах (рис 1).



Рис. 1. Применение вертолета для патрулирования автомобильной дороги

<sup>7</sup> Далее – ДТП.

Экипажем вертолета выявлялись такие грубые нарушения правил дорожного движения, как значительное превышение установленной скорости движения, нарушение правил обгона. Обнаружив автомобиль-нарушитель, инспектор, находящийся в кабине вертолета, по радию передавал экипажу патрульного автомобиля данные о транспортном средстве, а также с помощью громкоговорящего устройства подавал нарушителю команду остановиться.

Определение скорости движущегося автомобиля производилось путем замера времени прохождения им специально размеченных на дорогах контрольных участков при помощи секундомера.

Присутствие вертолета ГАИ с соответствующими цветографическими схемами и наличие на дорогах щитов с информацией – «Трасса патрулируется вертолетом ГАИ» дисциплинировало водителей.

На всех патрулируемых направлениях были определены места возможной посадки вертолета. Такая необходимость возникала иногда в случаях совершения на трассе ДТП, использования вертолета для проведения поисковых мероприятий и т.д.

Вертолет применялся также для сопровождения на дорогах кортежей руководителей высшего уровня, выявления и пресечения фактов использования государственного автотранспорта (автотранспорт юридических лиц) не по назначению [8].

Кроме того, вертолетный взвод использовался для пресечения мототулизма в городах и населенных пунктах.

Главным Управлением ГАИ МВД СССР была установлена периодическая отчетность о результатах использования вертолета, при этом в содержание отчета входили анализ аварийности на обслуживаемой вертолетным взводом территории и информация об эффективности использования вертолетов ГАИ по регионам страны. Это мероприятие способствовало повышению ответственности за результаты работы в данном направлении и стимулировало поиск путей дальнейшего ее совершенствования.

Положительный факт применения вертолетов заключается в том, что с высоты нескольких сотен метров в движении есть возможность отслеживать дорожно-транспортную ситуацию (затруднения в движении транспорта, ДТП и т.д.), передавать изображение в режиме онлайн на наземный пункт управления, при этом радиус охвата территории может быть около 100 км. Вертолет может сопровождать нарушителя до того момента, пока инспектор не произведет остановку транспортного средства.

Большим недостатком вертолета является объем затрачиваемых финансовых вложений на содержание вертолетного расчета и его эксплуатацию.

Что касается дирижаблей, то «новая» эра дирижаблестроения в России началась в 1994 году благодаря аппаратам А. Кирилина, который по заказу Минобороны России создал дирижабль «Аэростатика-01», затем «Аэростатика-02», появление которого на авиасалоне МАКС-95 стало заметным событием в мире авиации (рис. 2).



Рис. 2. Дирижабль «Аэростатика-02»

Отметим, что дирижабли выгодно использовать, поскольку они не требуют больших финансовых затрат, при этом могут перевозить грузы.

Дирижабль обладает некоторыми неоспоримыми преимуществами перед вертолетом: его эксплуатация обходится примерно в пять раз дешевле; дирижабль намного безопаснее даже самой надежной винтокрылой машины: при утечке гелия из корпуса дирижабля его падение происходит достаточно медленно; ему не требуется аэродром (посадочная площадка) – для парковки используются специальные мачты, к которым привязывают аппарат; дирижабль практически бесшумен, что очень важно в условиях круглосуточного патрулирования.

В настоящее время аэростаты применяются Госавтоинспекцией совместно с Росгвардией в целях осуществления надзора за дорожным движением (рис. 3) в Республике Адыгея, Новосибирской и Свердловской областях.



Рис. 3. Аэростат с системой высотного видеонаблюдения

К аэростату на специальной платформе (подвесе) прикрепляется профессиональная фотовидеокамера, позволяющая вести наблюдение под разными углами обзора и имеющая многократный «зум». Камера может фиксировать государственный регистрационный знак транспортного средства, водитель которого нарушил правила дорожного движения, в том числе ночью. Видеосигнал с камеры поступает на передвижной пункт управления, после чего информация передается ближайшему экипажу ДПС, который осуществляет административные процедуры исходя из характера выявленного правонарушения (остановка транспортного средства, применение мер административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, выезд на место дорожно-транспортного происшествия).

Статистика использования аэростатов в Самарской области показывает, что за три дня работы аэростата привлечены к ответственности пять водителей, совершивших административное правонарушение по ч. 4 ст. 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. В данном регионе аэростаты используются также для профилактики других грубых правонарушений.

Отметим, что в период с 2002 по 2004 год Госавтоинспекция использовала в своей работе дирижабли и аэростаты в Московском регионе. Летательные аппараты поднимали над Москвой и с их помощью следили за дорожной обстановкой.

Порядок применения средств авиации, формы и методы их использования в целях реализации возлагаемых на Госавтоинспекцию функций определяются организационно-распорядительными документами Министерства внутренних дел Российской Федерации, а также совместными приказами с федеральными органами исполнительной власти в зависимости от выполняемых конкретных задач.

Средства авиации, применяемые в целях осуществления надзора за дорожным движением, повышают уровень безопасности, контролируя объекты и людей на определенных территориях. Аэростаты и дирижабли патрулируют города и междугородные трассы во время проведения масштабных мероприятий, а с помощью вертолета имеется возможность при необходимости за достаточно короткое время доставить сотрудников ДПС в труднодоступные места.

На наш взгляд, применение средств авиации необходимо для оценки дорожной обстановки на автомагистралях, оперативной доставки сотрудников Госавтоинспекции и спасательных служб к местам серьезных ДТП, экстренной эвакуации пострадавших с мест ДТП, а также для коррекции действий авто- и мотопатрулей при преследовании скрывающихся на транспортных средствах правонарушителей.

Безусловно, авиационное патрулирование позволяет осуществить большой охват территории и транспортных потоков, подлежащих надзору, и достаточно быстро обнаружить нарушителей правил дорожного движения. Однако применять к водителю меры административного воздействия непосредственно в момент выявления административного правонарушения пока невозможно, так как оператор или пилот не является должностным лицом органов внутренних дел (сотрудником полиции), а передавать сведения о совершенных правонарушениях нарядам ДПС для последующего оформления пока нецелесообразно, поскольку разбирательства по делам об административных правонарушениях в большинстве случаев могут вызывать конфликтные ситуации.

Не исключено, что в ближайшем будущем на смену стационарным наземным постам или в дополнение к ним в массовом порядке могут прийти «авиационные расчеты», работа которых позволит снизить аварийность на дорогах и поспособствует выполнению мероприятий, предусмотренных национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

#### Список использованной литературы

1. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.
2. [Электронный ресурс]: <https://lawavto.ru/bez-rubriki/jekonomicheskaja-ocenka-ushherbat-dtp-2019-god.html> (дата обращения: 29.05.2020).
3. «О безопасности дорожного движения»: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – № 50. – ст. 4873.
4. Приказ МВД России от 23 августа 2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения».
5. Безопасность дорожного движения: Сборник научных трудов. Вып. 12 / под. ред. Миронова С.С. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России. – 2012. – с. 114.
6. Зырянов С.М. Административно-надзорная деятельность федеральных органов исполнительной власти: Монография. М.: ВНИИ МВД России. – 2014.
7. Кузнецов А.С. Контрольные и надзорные функции ГИБДД и их реализация: Автореферат дис. канд. юрид. наук. М. – 2012.
8. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения / В.В. Лукьянов – М.: Транспорт. – 2013. – С. 253.
9. Майоров В.И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения // Транспортное право. – 2019. – № 4. – С. 38–48.
10. Туманов Е.А., Назаров С.В., Тарасенков Д.А., Головкин В.Д. Возможности применения беспилотных летательных аппаратов на службе Госавтоинспекции. Электронный журнал «Дневник науки». – 2019. – № 12 (36). – С. 46.
11. Назаров С.В., Головкин В.Д. О проблемных вопросах фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами. Электронный журнал «Дневник науки». 2020. № 1 (37).
12. [Электронный ресурс] URL : [http://www.dnevniknauki.ru/images/publications/2020/1/law/Nazarov\\_Golovkin.pdf](http://www.dnevniknauki.ru/images/publications/2020/1/law/Nazarov_Golovkin.pdf).