



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

06.08.2015 № АБ.02-2577

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полётов № 16

Летний период характеризуется ростом объёмов и интенсивности выполнения перевозок, и, как следствие, более частым проявлением природных, технических и организационных факторов, представляющих возможную опасность для выполнения полётов.

Согласно многолетней статистике и информации, поступающей в Федеральное агентство воздушного транспорта, ежегодно в летние месяцы возрастает количество авиационных происшествий и инцидентов, а также других событий, подлежащих расследованию в соответствии с Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609 (далее – ПРАПИ-98).

Детальный анализ авиационных событий, произошедших в ходе эксплуатации воздушных судов в летние месяцы 2008 – 2014 гг., показал, что авиационные происшествия и инциденты, происшедшие с воздушными судами гражданской авиации (далее – ВС), в основном были обусловлены допускаемыми персоналом авиапредприятий ошибками и нарушениями правил обеспечения и выполнения полетов, что в сочетании с такими внешними факторами, как опасные метеорологические явления погоды (грозовая деятельность, сильные ливневые осадки, турбулентность, высокие температуры наружного воздуха), миграции птиц, приводило к ухудшению качества обеспечения безопасности полетов.

Не стал исключением 2015 год.

Количество авиационных событий (таблица 1), происшедших с воздушными судами коммерческой гражданской авиации, подлежащих расследованию в соответствии с требованиями ПРАПИ-98, в июле 2015 года по сравнению с январём 2015 года выросло в два раза (пропорционально возросшему налёту).

Таблица 1

| 2015 | январь | февраль | март | апрель | май | июнь | июль | всего |
|-------------|--------|---------|------|--------|-----|------|------|-------|
| катастрофа | | | | | | | 1 | 1 |
| авария | 2 | | | 1 | | 2 | 1 | 6 |
| с. инцидент | | 2 | 2 | 4 | 3 | 1 | 3 | 15 |
| инцидент | 41 | 47 | 55 | 58 | 70 | 74 | 83 | 428 |
| ЧП | 1 | | | | | 1 | 2 | 4 |
| ПВС | 8 | 6 | 11 | 7 | 3 | 2 | 8 | 45 |
| Всего | 52 | 55 | 68 | 70 | 76 | 80 | 98 | 499 |

Распределение авиационных событий с воздушными судами по типам приведено в таблице 2.

Анализ имеющих наибольшую частоту проявления авиационных событий показал широкий спектр отклонений в функционировании авиационной транспортной системы, в том числе отклонений в работе систем воздушного судна, приводящих к изменению условий полёта, к ослаблению возможностей авиационной транспортной системы обеспечить защиту лиц и имущества от ущерба при эксплуатации воздушного транспорта.

Таблица 2

| ↓ типы событий - по месяцам 2015 → | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | всего |
|---|---|---|---|---|---|----|---|-------|
| конструкция ГТД | | 4 | 8 | 6 | 9 | 7 | 8 | 42 |
| система управления ВС | 3 | 7 | 3 | 4 | 7 | 6 | 3 | 33 |
| гидравлическая система | 4 | 3 | 2 | 8 | 8 | 3 | 3 | 31 |
| столкновение с птицами | | 1 | 3 | 2 | 6 | 10 | 3 | 25 |
| прерванный взлет | 3 | 3 | 1 | 2 | 2 | 5 | 4 | 20 |
| система кондиционирования | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | | 4 | 18 |
| система уборки/выпуска шасси | 2 | 1 | 1 | 3 | 5 | 3 | 3 | 18 |
| колеса и тормоза | 1 | | 2 | 2 | 3 | 2 | 7 | 17 |
| ПВС транспортным средством | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 4 | 17 |
| ПВС разрядом атмосферного электричества | 4 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 15 |
| отказ/неисправность систем ВС | | | 1 | 5 | 3 | 3 | 2 | 14 |

| | | | | | | | | |
|---------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| выключение двигателей | | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3 | 12 |
| угроза столкновения с объектами | | 3 | | 3 | 1 | 1 | 2 | 10 |
| грубое приземление | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 9 |
| топливная система ВС | 2 | | 1 | | 1 | 1 | 3 | 8 |
| ПНО | | 2 | | 1 | | 1 | 3 | 7 |
| трансмиссия вертолетов | | | | 1 | | 3 | 2 | 6 |

Вопросы подготовки авиапредприятий к функционированию в условиях проявлений обозначенных и других опасных факторов, характерных для летнего периода, подробно изложены в письме Росавиации от 09.02.2015 № АН1.02-332 «Об организации контроля подготовки организаций гражданской авиации к выполнению и обеспечению полетов в весенне-летний период 2015 года».

Количественный рост проявлений внешних и технических опасных факторов приводит к тому, что большому количеству экипажей разного уровня подготовленности и физического состояния приходится выполнять установленные процедуры в условиях негативных внешних воздействий, отказов и неисправностей авиационной техники. Таким образом, в летний период увеличивается не просто объём работы экипажа. Увеличивается, с ростом проявлений опасных факторов, частота действий экипажа в условиях неисправности авиационной техники, в сложных и аварийных условиях.

В таких условиях значительно возрастает роль экипажа как элемента авиационной транспортной системы, непосредственно обеспечивающего безопасность полётов, в системе защиты лиц и имущества от ущерба, возрастает тяжесть последствий ошибки экипажа или его неверных действий.

Если проявление внешнего или технического опасного фактора уже само по себе смещает событие в зону повышенного риска, при котором требуется выполнение корректирующих мероприятий, то дополнительное увеличение риска при работе экипажа на грани работоспособности может, суммируясь, повысить уровень риска до неприемлемого.

В ходе расследования 74 авиационных событий с ВС (17% от общего количества инцидентов) отмечены ошибки и грубые нарушения правил обеспечения и выполнения полетов, допускаемые экипажами.

В то же время из приведённых в таблице 1 данных видно, что с начала года 428 проявлений опасных факторов не привели к отклонению в функционировании авиационной транспортной системы, не переросли в аварийную и катастрофическую ситуации, в том числе благодаря своевременному и правильному срабатыванию других элементов авиационной транспортной системы, важнейшим и наиболее ответственным из которых является экипаж воздушного судна – конечное звено в цепи предотвращения авиационных происшествий. Именно своевременные и правильные действия экипажа, выполненные при проявлении любых опасных

факторов в полёте, дают возможность нивелировать их воздействие и пресечь негативное развитие ситуации. Основную роль в обеспечении своевременных и правильных действий экипажа играет уровень теоретической подготовки и тренированности.

Вопросы подготовки экипажей к работе в летний период изложены в подготовленных Управлением лётной эксплуатации Росавиации Методических рекомендациях по подготовке экипажей воздушных судов авиапредприятий и эксплуатантов воздушного транспорта к работе в весенне-летний период 2015 года (письмо Росавиации от 13.02.2015 № 01-01-230).

В частности, в письме указано на необходимость постоянного контроля процесса проведения предварительной подготовки членов экипажей ВС, включающей проверку знания разделов РПП, руководств по лётной эксплуатации и технологии работы и взаимодействия членов экипажей ВС в части, касающейся в том числе:

правил и порядка выполнения полетов в условиях высоких температур наружного воздуха, при предельном боковом ветре, наличии на ВПП слоя осадков;

правил и порядка анализа метеорологической информации перед вылетом, мер по предотвращению попадания ВС в опасные явления погоды, порядка пилотирования ВС в условиях турбулентности, сдвига ветра и повышенной электрической активности;

правил эксплуатации бортовых систем предупреждения столкновения ВС с землей;

порядка распределения обязанностей между членами экипажа ВС на этапах снижения, захода на посадку и посадки (в том числе при попутном ветре, сдвиге ветра, нестандартной глиссаде снижения), своевременного принятия решения по уходу на второй круг;

правил и порядка выполнения полётов с подбором посадочных площадок с воздуха, грузом на внешней подвеске, при выполнении предполагаемых авиационных работ.

Вместе с тем большое значение имеет не только теоретическая подготовка и натренированность экипажа в выполнении действий при проявлении опасного фактора, но и его физическое состояние, психологическая готовность к действиям в сложной ситуации. Это достигается соблюдением норм труда и отдыха, предусмотренных нормативными документами, и постоянным учётом и анализом условий, в которых экипажу приходится трудиться.

Особое внимание в условиях интенсивной работы в летний период в целях обеспечения безопасности полетов, снижения утомляемости и сохранения здоровья членов экипажей воздушных судов необходимо уделять соблюдению требований Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 21.11.2005 № 139 (далее – Положение о рабочем времени).

Работа на пределе, на грани допустимого, даже без нарушения установленных норм, в условиях увеличенной вероятности проявления в полёте природных и

технических опасных факторов, ведёт к возможности выхода риска за грань приемлемого.

Нарушения режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей чаще всего выявляются только при расследовании других авиационных событий. Как самостоятельное событие, подлежащее расследованию согласно ПРАПИ-98, данные нарушения сложно выявить оперативно ввиду обоюдной заинтересованности работодателя и работника в сокрытии этого вида нарушений.

В этих условиях значительно возрастает значение мер предупреждающего характера, не просто контроля за строгим выполнением требований Положения о рабочем времени, но и анализа каждого случая использования КВС права на увеличение установленной продолжительности полетной смены, внимательного и чёткого реагирования на сигналы и информацию, поступающую к руководству и контролирующим органам, в том числе по каналам добровольных сообщений системы управления безопасностью полётов.

В целях поддержания приемлемого уровня безопасности полётов в условиях проявления опасных факторов и особенностей летнего периода п р е д л а г а ю:

Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до сведения руководителей подконтрольных организаций гражданской авиации. Обратить внимание эксплуатантов ВС на персональную ответственность за нарушение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.

2. Предложить руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. в своей деятельности на постоянной основе руководствоваться положениями директивного письма Росавиации от 09.02.2015 № АН1.02-332 «Об организации контроля подготовки организаций гражданской авиации к выполнению и обеспечению полетов в весенне-летний период 2015 года» и Методических рекомендаций по подготовке экипажей воздушных судов авиапредприятий и эксплуатантов воздушного транспорта к работе в весенне-летний период 2015 года, направленных в авиапредприятия письмом Росавиации от 13.02.2015 № 01-01-230;

2.2. осуществлять эффективный контроль за проведением периодической подготовки, текущей подготовки, информированием экипажей о состоянии авиационной техники, возможных проявлениях отказов и неисправностей, за качеством проведения предполётной подготовки по всем её составляющим;

2.3. обратить внимание на качественное проведение медицинского контроля в отношении авиаперсонала, для которого эта процедура обязательна;

2.4. принять дополнительные меры по укреплению производственной и технологической дисциплины работников наземных служб с целью исключения авиационных происшествий и инцидентов с ВС, связанных с деятельностью персонала этих служб;

2.5. проводить соответствующую работу с членами экипажей ВС по исключению возможности использования ВС в целях и по маршрутам, не предусмотренным заданием на полет, а также по исключению стремления выполнить задание на полет при несоответствии аэронавигационной и метеорологической обстановки установленным требованиям. Обратить внимание на

недопустимость принятия поспешных и необоснованных решений по допуску ВС к дальнейшей эксплуатации после отказов и неисправностей, в том числе оговоренных в перечне минимального необходимого исправного оборудования (MEL);

2.6. осуществлять эффективный контроль за неукоснительным соблюдением требований Положения о рабочем времени. Провести дополнительные занятия с командным, инструкторским, инспекторским и лётным составом по изучению Положения о рабочем времени;

2.7. разместить текст Положения о рабочем времени в местах технической учёбы и подготовки экипажей к выполнению полётов;

2.8. в рамках функционирования системы управления безопасностью полётов провести проверку функционирования системы добровольных сообщений, анализа поступившей информации и принятия корректирующих мер с последующим мониторингом эффективности выполненных мероприятий, в том числе информации о нарушении режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов с проведением анализа причин каждого случая такого нарушения.

И.о. руководителя



А.В. Беляков