



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: Neradko_AV@scaa.ru

28.12.2015 № НН1.02 - 4435

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация

по безопасности полетов № 26

В ноябре 2015 года вступили в силу Федеральные авиационные правила «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утвержденные приказом Минтранса России от 25.09.2015 № 286 (далее – ФАП).

Пункт 57 ФАП требует от оператора аэродрома гражданской авиации, подлежащего обязательной сертификации, разрабатывать и обеспечивать функционирование системы управления безопасностью полетов на аэродроме.

Пункт 61 ФАП предусматривает включать в сведения о системе управления безопасностью полетов оператора аэродрома гражданской авиации Руководства по аэродрому такие элементы, как:

система определения критических с точки зрения безопасности полетов областей, требующих большего внимания к вопросам обеспечения безопасности полетов (пункт «д» раздела 5.2);

меры, способствующие безопасности и предотвращению происшествий, а также система защиты от опасности, предусматривающая анализ и разбор происшествий, инцидентов, жалоб, недостатков, ошибок, несоответствий и отказов, а также постоянный контроль за состоянием безопасности (пункт «е» раздела 5.2).

В связи с вступлением в силу указанных ФАП необходимо обратить внимание на то, что некоторые операторы аэродромов до последнего времени пренебрегали необходимостью объективно оценивать выявляемые проблемы

обеспечения безопасности полетов и постоянно совершенствовать устоявшиеся подходы к предотвращению авиационных происшествий. Следствием этого являются регулярно происходящие события, такие как:

- несанкционированное занятие рабочей ВПП;
- выкатывания за пределы ВПП из-за ее неудовлетворительного содержания;
- повреждения двигателей посторонними предметами;
- повреждения воздушных судов на перроне в процессе наземного обслуживания;
- столкновения воздушных судов с птицами.

Указанным событиям способствуют не только недостатки в работе подразделений по эксплуатации и техническому обслуживанию аэродрома и его оборудования, но и безответственность и безынициативность инспекции по безопасности полетов оператора аэродрома.

Отмечаются следующие недостатки в содержании аэродромов:

1. Низкое качество очистки поверхностей ВПП, рулежных дорожек и перрона.

Покрытия ВПП, РД, мест стоянок и перронов не очищаются от снега, льда, воды и посторонних предметов. Наличие льда и снежно-ледяных отложений повышает риски выхода воздушных судов за границы предусмотренных маршрутов вследствие потери управляемости. Обнаруживаются посторонние предметы в виде кусков снега, в том числе уплотненного, а также плохо очищаются спланированные обочины. Передаваемое экипажу воздушного судна значение коэффициента сцепления не соответствует реальным характеристикам торможения.

2. Неудовлетворительное содержание или отсутствие дневной маркировки на искусственном покрытии.

На аэродромах не маркируются края ИВПП и РД, что в условиях осадков практически не позволяет определить границы маршрута движения из кабины воздушного судна. Отсутствие маркировки края ИВПП затрудняет определение оптимального маневра для разворота экипажем воздушного судна. Поступают жалобы пилотов на неразличимость разметки при слабом освещении в условиях, при которых поверхность покрыта осадками. Разметка на искусственном покрытии неинформативна и может вводить экипаж в заблуждение на поворотных пунктах маршрута руления. Не используется светоотражающая краска, позволяющая облегчить пилоту руление в условиях слабой освещенности.

Например, 15.03.2014 в аэропорту Петропавловск-Камчатский произошел инцидент с самолетом Ил-96-300 RA-96015. При рулении для взлета по РД «D» произошло столкновение силовой установки № 4 с неубранным снежным бруствером, что привело к самовыключению двигателя. Инцидент явился следствием низкого качества организации и выполнения работ по подготовке элементов летного поля аэродрома к полетам аэродромной службой.

16.11.2014 в аэропорту Саратов при заруливании на место стоянки № 22 произошло недопустимое повреждение лопаток левого двигателя вертолета Ми-8-МТВ-1 ZS-HFL.

После обнаружения повреждений двигателя был составлен акт осмотра искусственных покрытий и места стоянки № 22, не описывающий реального состояния искусственного покрытия. По результатам проверки искусственных покрытий аэродрома Саратов (Центральный) комиссией Приволжского МГУ Росавиации были выявлены многочисленные дефекты и недостатки искусственных покрытий ИВПИ, РД, перрона и мест стоянки, вследствие чего стоянка № 22 была признана непригодной для размещения воздушных судов.

Повреждение лопаток газоздушного тракта двигателя явилось следствием неудовлетворительного содержания искусственных покрытий и непринятия заблаговременных мер по закрытию места стоянки № 22.

03.02.2015 в аэропорту Казань произошел инцидент с самолетом А-319 VP-BHP. В процессе руления после посадки, в месте пересечения РД «С» с магистральной РД и РД «F» произошел сход самолета колесами левой основной и передней стоек шасси с искусственного покрытия на укрепленную обочину, создалась угроза столкновения с боковыми рулежными огнями.

При расследовании было установлено, что РД «F» не была подготовлена к эксплуатации. На ней начиная от места сопряжения с МРД и РД «С» и до перрона имелись сплошные гололедные образования. Перед поворотом на РД «F» командир воздушного судна применил торможение для уменьшения его скорости. Однако торможение вызвало юз и потерю управляемости воздушным судном.

20.04.2015 в аэропорту Ульяновск (Баратаевка) произошел серьезный инцидент с самолетом ATR-72-212A VQ-BLF. При посадке произошло выкатывание самолета влево за пределы ВПП. В ходе расследования было установлено, что ВПП не была подготовлена к приему воздушного судна: находилась под слоем слякоти до 5 мм и была очищена только на 10 м по обе стороны от осевой линии (при ширине ВПП 60 м). На нерасчищенной части ВПП слой слякоти доходил до 50 мм.

Посадка производилась в условиях бокового ветра до 10 м/с, близкого к предельным значениям для фактических условий посадки. В процессе пробега при парировании увода вправо самолет отклонился от осевой линии на 23 м, то есть вышел на неподготовленный участок ВПП, что способствовало потере управляемости и выкатыванию за пределы ВПП.

П р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести настоящую информацию до сведения организаций гражданской авиации и эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения.

1.2. Предусмотреть обязательный контроль, в том числе при расследовании инцидентов и производственных происшествий и контроле готовности организаций к полетам в ОЗП/ВПП, выполнения операторами аэродромов

гражданской авиации, подлежащими обязательной сертификации, требований Федеральных авиационных правил «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 25.09.2015 № 286, в части, касающейся функционирования системы управления безопасностью полетов.

1.3. До 15.02.2016 получить доклады о наличии и состоянии выполнения планов реализации СУБП операторов аэродромов гражданской авиации, подлежащих обязательной сертификации. С приглашением авиакомпаний, выполняющих полеты на аэродромы подконтрольного региона, и филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» провести совещания с обсуждением проблем обеспечения безопасности полетов на аэродромах подконтрольного региона.

Информацию о результатах и принимаемых мерах представить по результатам подготовки к ВПП 2016 года в порядке, предусмотренном пунктом 10.4 Методических рекомендаций по подготовке организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимний (весенне-летний) период, утвержденных приказом Росавиации от 29.10.2015 № 689.

1.4. Провести анализ деятельности рабочих групп по безопасности на ВПП, требование о создании которых содержалось в письме Росавиации от 23.10.2014 № АН1.02-3702 (Информация по безопасности полетов № 19 за 2014 год). При необходимости оказать помощь операторам аэродромов в организации работы этих групп с участием представителей территориального органа Росавиации, авиакомпаний и органов ОВД.

1.5. Обратить внимание организаций гражданской авиации на информационные материалы конференции «Безопасность на ВПП», размещенные на официальном сайте Росавиации в сети Интернет (раздел «Безопасность полетов»).

1.6. Обеспечить учет и проведение проверок при получении от Ространснадзора, эксплуатантов воздушных судов или органов ОВД информации о недостатках в деятельности операторов аэродромов по обеспечению безопасности полетов.

2. Руководителям операторов аэродромов гражданской авиации:

2.1. Довести настоящую информацию до сведения специалистов, ответственных за обеспечение безопасности полетов, эксплуатацию и техническое обслуживание аэродрома и его оборудования.

2.2. Обратить внимание и проконтролировать качество выполнения требований пунктов 2.1.1 и 2.1.2 Руководства по эксплуатации гражданских аэродромов Российской Федерации (РЭГА РФ-94), в особенности в отношении мероприятий по удалению посторонних предметов и очистке искусственных покрытий ото льда.

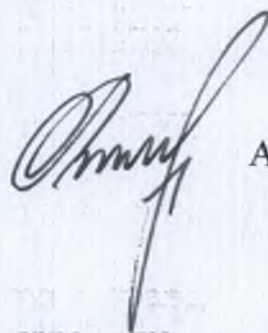
2.3. Проконтролировать состояние работ, направленных на выполнение требований пункта 57 ФАП «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие

операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 25.09.2015 № 286, и письма Росавиации от 23.10.2014 № АН1.02-3702 (Информация по безопасности полетов № 19 за 2014 год).

3. Руководителям эксплуатантов воздушных судов, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

3.1. Довести настоящую информацию до сведения летного, инженерно-технического персонала и специалистов по ОВД.

3.2. С целью содействия операторам аэродромов гражданской авиации, подлежащим обязательной сертификации, в разработке и обеспечении функционирования системы управления безопасностью полетов на аэродроме ввести практику информирования операторов аэродромов о проблемах и недостатках в обеспечении безопасности на аэродроме и в его районе, с дальнейшим рассмотрением этих вопросов рабочими группами по безопасности на ВПП.



А.В. Нерадько