



**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) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: Neradko_AV@scaa.ru

14.12.2014 № МФВ-29043/02

На № _____ от _____

Руководителям (начальникам)
территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 19

С наступлением зимнего периода состояние аэродромных покрытий и подготовка их к эксплуатации оказывает значительное влияние на обеспечение приемлемого уровня безопасности полётов.

Посадка в зимний период на ВПП с низким коэффициентом сцепления требует использования максимального режима реверса для исключения возможности выкатывания ВС. При использовании реверса на некачественно подготовленной к полетам ВПП с её поверхности могут быть оторваны и подняты куски неудалённого льда и плотных снежно-ледяных отложений, что может привести к повреждению воздушного судна.

01.12.2017 после посадки воздушного судна Boeing-767-200 VP-BAG ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выполнявшего рейс ЮТ 533 Москва (Внуково) - Анадырь (Угольный), на послеполётном осмотре были обнаружены повреждения носовой кромки внешнего закрылка правого полукрыла в средней части, а также множественные недопустимые повреждения механизации крыла.

Для вывоза пассажиров авиакомпанией был направлен резервный борт Boeing-767-200 VP-BAL. После посадки в Анадыре 02.12.2017 и осмотра механизации на резервном ВС также были обнаружены аналогичные повреждения.

Очевидно, что даже после события 01.12.2017 и изменения регламента работы аэропорта для приема резервного борта с изданием НОТАМ Ф6371/17 службами аэропорта не были организованы надлежащие очистка и контроль состояния ВПП.

Согласно акту от 02.12.2017, составленному комиссией по осмотру ВПП и оценке её состояния, ВПП очищена не полностью, а только на 2/3 длины ВПП вдоль осевой линии на ширину примерно 1/3 от заявленной в документации аэродрома Анадырь (Угольный), до минимального коэффициента сцепления на очищенном участке = 0,37.

Остальные 2/3 ширины ВПП покрыты прозрачным и матовым льдом толщиной до 3 см. По краям очищенного участка обнаружены свободнолежащие куски льда размером 25 см на 25 см и толщиной до 1 см, что не обеспечивает безопасную эксплуатацию ИВПП при рулении и посадке ВС и напрямую угрожает безопасности полетов.

Перед посадкой ВС ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» состояние аэродромных покрытий проверялось 02.12.2017 в 03 ч. 20 мин. (UTC) со следующими результатами:

ИВПП 3500 x 60 шероховатый лед Ксц 0,37/0,37/0,37 замер АТТ-2, перрон, МС, РД-Ф технически подготовлены для эксплуатации ВС.

Расследование инцидента проводится комиссией Северо-Восточного МТУ Росавиации.

Вышеперечисленные обстоятельства события 01.12.2017 свидетельствуют как об элементарном невыполнении специалистами аэропорта Анадырь (Угольный) требований «Технологии содержания летного поля аэродрома в зимний период», утверждённой в 2016 году директором государственного предприятия Чукотского автономного округа (далее – ГП ЧАО) «Международный аэропорт Анадырь (Угольный)», неспособности служб аэропорта самостоятельно и объективно контролировать качество выполнения работ по поддержанию летного поля аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, так и о неработоспособности в системе управления безопасностью полетов в аэропорту Анадырь (Угольный) элементов выявления факторов опасности в форме отклонений в функционировании авиационной транспортной системы, а равно и о неспособности специалистов, занимающихся анализом выявленных факторов опасности, правильно определить степень приемлемости риска и расставить приоритеты в распределении ограниченных ресурсов по направлениям обеспечения безопасности полётов.

27.11.2017 в аэропорту Северо-Эвенск произошел серьезный инцидент с самолетом Ан-24РВ RA-47804 АО «Авиакомпания «ИрАэро».

По предварительным данным, при выполнении взлета с грунтовой ВПП-03, на удалении 400 метров от начала разбега произошло столкновение правой опоры шасси со снежным бруствером на ВПП, что привело к развороту и выкатыванию самолета вправо. Самолет остановился на боковой полосе безопасности на удалении 700 метров от места начала разбега. В результате выкатывания пассажиры и члены экипажа не пострадали, самолет повреждений не получил.

Метеорологические условия при взлете: ветер 20°, 6 м/с порывы 11 м/с, видимость 3000 метров, слабый ливневой снег, метель, температура минус 13°C, точка росы минус 15°C.

Расследование серьезного инцидента проводится комиссией Северо-Восточного МТУ Росавиации.

Указанным событиям способствовали не только недостатки в работе подразделений по эксплуатации и техническому обслуживанию аэродрома и его оборудования, но также безответственность и безынициативность как специалистов,

ответственных за функционирование системы управления безопасностью полётов оператора аэродрома, так и специалистов инспекции по безопасности полётов.

На недостатки аэродромного обеспечения полетов обращалось внимание в информациях по безопасности полетов № 26 за 2015 год, № 22 за 2016 год и № 5 за 2017 год.

В целях обеспечения и поддержания приемлемого уровня безопасности полётов п р е д л а г а ю :

1. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

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

1.2. При проведении проверок операторов аэродромов в соответствии с пунктом 66 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:

контролировать разработку и реализацию мероприятий по результатам расследований авиационных событий, по итогам которых были выявлены недостатки в деятельности оператора аэродрома;

классифицировать нарушения сроков и требований по внедрению и обеспечению функционирования СУБП оператора аэродрома с учетом требований постановления Правительства Российской Федерации от 18.11.2014 № 1215 как неспособность высшего руководства оператора аэродрома организовать безопасную эксплуатацию аэродрома. При выявлении по результатам проверок подобных нарушений выходить с предложениями к руководству субъектов Российской Федерации (совету директоров) о необходимости принятия решения о соответствии руководителей занимаемым должностям.

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. При подготовке аэродрома к полетам обеспечить выполнение разработанных планов зимнего содержания аэродромов, технологий организации работ по эксплуатационному содержанию элементов летного поля. Обеспечить наличие подготовленного персонала и необходимое количество исправной спецтехники для данных целей.

2.3. Обратить внимание руководителей структурных подразделений и персонала на личную ответственность за качество подготовки аэродрома к полетам и ведение Журнала учета состояния летного поля аэродрома.

2.4. Провести дополнительную оценку факторов опасности, выявленных в ходе подготовки аэродрома к полетам в зимний период с проведением, при необходимости, корректирующих мероприятий. Обратить внимание руководителей структурных подразделений на необходимость проведения работы по выявлению

факторов опасности, а также на их персональную ответственность за выполнение разработанных мероприятий.

2.5. Обратить внимание на результаты расследований инцидентов, происшедших 05.01.2017 с самолетом Ту-204С RA-64032 в аэропорту Кемерово и 06.05.2017 с самолетом А-321 VQ-BOH в аэропорту Шереметьево (размещены в АМРИПП Росавиации, категория ARDM, учетные номера 170084 и 172503).



А.В. Нерадько