



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

25.11.2016 № 02.3-4771

На № _____ от _____

Руководителям (начальникам)
территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полетов № 22

Осенне-зимний период связан с усложнением поддержания элементов лётного поля в состоянии, необходимом для обеспечения безопасной эксплуатации ВС, из-за присущих этому периоду атмосферных явлений, таких как осадки различного вида, колебания значений температуры наружного воздуха, создающие условия для наземного обледенения.

Неудовлетворительное состояние ВПП и элементов лётного поля приводит как к выкатыванию ВС с ВПП и РД, так и к повреждениям элементов конструкции ВС и, как следствие, дорогостоящему ремонту ВС и к их незапланированным длительным простоям.

В этих условиях повышается значение ответственного отношения персонала операторов аэродромов к безусловному выполнению установленных процедур по поддержанию поверхности ВПП, РД и МС, а также значение подготовки лётного состава к эксплуатации воздушного судна в условиях низких коэффициентов сцепления и состояния ВПП разной степени подготовленности.

В 2015 году произошло 2 серьёзных инцидента, 9 инцидентов и 1 повреждение воздушного судна, при расследовании которых комиссиями было определено в качестве основных или сопутствующих причин неудовлетворительное содержание ВПП, РД, МС в осенне-зимний период.

В ноябре 2016 года произошёл ряд авиационных событий, свидетельствующих об имеющихся недостатках и отклонениях в функционировании авиационной транспортной системы, связанных с деятельностью в упоминаемых условиях.

17.11.2016 самолёт А-320 VP-ВСЕ ПАО «Аэрофлот» выполнял рейс SU1172 Шереметьево–Астрахань. Метеоусловия аэродрома Астрахань: облачность значительная 240 м, сплошная 520, видимость 2100, снег, температура -4 град., точка росы - 6 град., ветер 40 град. 5 м/с, ВПП покрыта мокрым снегом до 02 мм. Несмотря на то, что при заходе на посадку диспетчер информировал экипаж о фактическом нормативном коэффициенте сцепления на ВПП 0,29, командир ВС

продолжил заход и благополучно выполнил посадку. Проводится расследование комиссией Южного МТУ Росавиации.

23.11.2016 после посадки самолёта В-737-800 VQ-BJF ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в аэропорту Мурманск, выполнявшего рейс UTA 9026 Лион – Мурманск, экипаж при рулении по ВПП доложил о неудовлетворительном состоянии ВПП, невозможности самостоятельного освобождения ВПП и руления на перрон. На место стоянки воздушное судно было отбуксировано.

24.11.2016 при выполнении посадки в аэропорту Новый Уренгой по заявлению экипажа ВС CRJ-200 VP-BBC ОАО «Авиационная транспортная компания Ямал» вследствие несоответствия фактического коэффициента сцепления на ВПП заявленному 0,33 в целях предотвращения выкатывания экипаж вынужден был повторно использовать реверсивное устройство двигателей на скорости, выходящей за ограничения, оговоренные РЛЭ CRJ-200.

24.11.2016 после выполнении посадки в аэропорту Салехард ВС RRJ-95 RA-89035 ОАО «Авиационная транспортная компания Ямал» КВС проинформировал диспетчера стартового диспетчерского пункта о несоответствии коэффициента сцепления на ВПП заявленному вследствие чего в целях предотвращения выкатывания экипаж вынужден был использовать реверсивное устройство двигателей на скорости, выходящей за ограничения, оговоренные РЛЭ RRJ-95.

При расследовании авиационного инцидента, происшедшего **10.11.2016** в аэропорту Чебоксары с самолетом В737-800 VQ-BTE ООО «Авиакомпания «Победа», связанного с выкатыванием самолета за пределы ВПП 24, комиссией по расследованию было установлено, что в аэропорту Чебоксары в качестве антигололедного реагента для обработки ВПП применяется вещество Карбамид Марки А ГОСТ 2081-2010, не входящее в список разрешенных антигололедных реагентов из «Перечня материалов, предназначенных для эксплуатационного содержания и текущего ремонта аэродромов» по состоянию на 09.11.2016.

Телеграммой заместителя руководителя Росавиации К.А. Махова от 25.11.2016 № 251020 руководителям территориальных органов Росавиации поручено довести операторам аэродромов информацию о недопустимости практики применения при подготовке аэродромных покрытий в качестве антигололедных химических реагентов материалов, качество которых не проверено в аккредитованных лабораториях отраслевых научных организаций и не включенных в «Перечень материалов, предназначенных для эксплуатационного содержания и текущего ремонта аэродромов» по состоянию на 09.11.2016, опубликованный на сайте Росавиации (адрес ссылки - <http://www.favt.ru/dejatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-materially-soderjaniya/>)

При расследовании авиационного события с самолетом В737-800 VQ-BTJ ОАО «Авиакомпания «Победа», произошедшего **25.10.2016** при выполнении рейса по маршруту Внуково – Магас и связанного с обнаружением во время послеполетного осмотра ВС повреждения болтов кронштейнов тяг уборки/выпуска задних внутренних закрылков, выявлен факт негативной оценки реального состояния ВПП и характерной неверной реакции служб управления воздушным движением на информацию экипажа, связанную с безопасностью полёта.

Из выписки из магнитофонной записи радиообмена «диспетчер-экипаж»:

диспетчер: - Победа173, посадка в 47 минут. В конец полосы. В конце в кармане на 180. Освобождение по РД Bravo.

экипаж: - В конец на 180. Победа 173. Так у вас тут полосу отвратительно почистили.

диспетчер: - Победа 173, понял. Я вам сообщал (информация о слякоти передавалась экипажу диспетчером Вышки). Насчет полосы какие претензии? Это все к директору.

экипаж: - Да нет. Сцепление соответствует, по краям как-то не качественно.

диспетчер: - Я же вам давал информацию, что местами слякоть на полосе.

экипаж: - Да, да. Спасибо! Все соответствует. Угроза, а не слякоть.

Данный пример свидетельствует о формальном отношении служб управления воздушным движением к добровольным сообщениям экипажа об опасных факторах, влияющих на безопасность полёта, и является показателем недостаточной проработки системы управления безопасностью полётов.

Подобное отношение к недостаткам в обеспечении безопасности на аэродроме не отвечает рекомендациям Росавиации, изложенным в пункте 3.2 письма от 28.12.2015 № АН1.02-4435 (Информация по безопасности полётов № 26 за 2015 год), которым руководителям эксплуатантов воздушных судов, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» предлагается 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.

В целях обеспечения безопасности полетов п р е д л а г а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1 Настоящую информацию довести до руководителей подконтрольных эксплуатантов ВТ и аэропортов.

1.2 Потребовать от главных операторов аэропортов принять все необходимые меры для постоянного поддержания в требуемом состоянии поверхности элементов лётного поля (ВПП, РД, МС и перрона), обращая особое внимание на места их сочленения.

1.3 Предусмотреть обязательный контроль, в том числе при расследовании инцидентов и производственных происшествий и контроле готовности организаций к полетам в ОЗП/ВЛП, 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.

1.4 Предложить руководителям эксплуатантов ВТ и аэропортов:

1.4.1. Организовать изучение настоящей информации с руководящим, командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов и персоналом служб обеспечения полетов.

1.4.2. Потребовать от руководителей и персонала служб обеспечения полетов строго соблюдать установленные правила и процедуры подготовки летного поля аэродрома к приему и выпуску ВС, обратив внимание всех должностных лиц на предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность как за принятые решения, так и за бездействие.

2. Руководителю ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

2.1. Довести настоящую информацию до сведения специалистов по ОВД.

2.2. В рамках функционирования системы управления безопасностью полётов проанализировать качество исполнения руководством филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» рекомендаций Росавиации, изложенных в пункте 3.2 письма от 28.12.2015 № АН1.02-4435 (Информация по безопасности полётов № 26 за 2015 год).

Начальник Управления инспекции
по безопасности полетов



С.С. Мастеров