



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,  
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям (начальникам)  
территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

12.02.2018 № Исх-3116/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

### **Информация по безопасности полетов № 1**

В период с 04.02.2018 по 05.02.2018 выполнение полетов в московском аэроузле осложнялось рядом неблагоприятных атмосферных условий (обильное выпадение в течение продолжительного периода времени осадков в виде снега), что привело к большому числу событий, связанных с влиянием внешних факторов на безопасность полетов.

За указанный период в аэропорту Шереметьево произошло 7 инцидентов с самолетами типа RRJ-95B, связанных с расхождением показаний скорости у командира воздушного судна и второго пилота. Инциденты произошли при выполнении разбега для взлета или на начальном этапе набора высоты. Во всех случаях экипажи ВС принимали решение о прекращении взлета или возврате на аэродром вылета.

По предварительным данным, после осмотров самолетов были обнаружены отложения льда на фюзеляже перед приемником воздушного давления. Образование льда могло быть вызвано замерзанием воды (в условиях сильного снегопада), стекавшей с передней верхней части фюзеляжа и стекол кабины экипажа.

Согласно статистическим данным об инцидентах с самолетами RRJ-95, за период с 2011 года произошло 14 инцидентов, связанных как с отсутствием так и расхождением показаний скорости. По результатам расследований трех инцидентов был сделан вывод о том, что их причины связаны с попаданием воды в приёмники системы воздушных сигналов. В одном случае был сделан вывод о невключении экипажем ВС обогрева ППД. Отчеты по результатам расследования инцидентов размещены в Архиве материалов расследования инцидентов и производственных происшествий (АМРИПП) Росавиации (учетные № 147182, 156465, 166303, 166783; категории ICE, SCF-NP).

Кроме того, при выполнении полетов в период с 04 по 06 февраля 2018 года в Управление инспекции по безопасности полетов поступило 19 сообщений о повреждении лопаток газозвдушного тракта двигателей посторонними предметами с искусственных покрытий аэродромов.

Низкое качество подготовки летного поля к приему и выпуску воздушных судов, а также неэффективная оценка рисков выполнения полетов в условиях опасных погодных аномалий (сильный ливневой снег или дождь) в последние годы часто отмечается как один из факторов авиационных происшествий и инцидентов.

К наиболее часто отмечающимся недостаткам в подготовке летного поля в зимний период, приводящим к авиационным происшествиям и инцидентам, относятся:

некачественная уборка льда и уплотненного снега с ВПП и рулежных дорожек;

наличие снежных брустуров на обочинах ВПП и рулежных дорожек, создающих угрозу столкновения с ними;

наличие на ВПП и рулежных дорожках слякоти, а также необъективная информация о виде, площади и толщине слоя загрязнений.



Пример некачественной очистки искусственных покрытий в аэропорту Шереметьево

Нарушения в подготовке грунтовой ВПП явились одним из факторов авиационного происшествия с самолетом Ан-26Б-100 RA-26061, происшедшего 21.11.2012 на аэродроме Депутатский (приказ Росавиации от 23.05.2014 № 284; размещен в АМРИПП Росавиации, категория RE).

01.12.2017 некачественная подготовка ВПП аэродрома Анадырь привела к инциденту с самолетом Боинг-767-200 VP-BAG. При выполнении посадки, находившимися на ВПП кусками льда была существенно повреждена механизация крыла, в связи с чем самолет был отстранен от эксплуатации. Прилетевший на следующий день (для вывоза пассажиров) в аэропорт Анадырь самолет Боинг-767-200 VP-BAL также получил повреждения механизации крыла, что привело к очередному переносу времени вылета для выполнения ремонта повреждений.

Результаты расследования инцидента размещены в АМРИПП Росавиации (учетный № 176683; категория ARDM).

На недостатки аэродромного обеспечения полетов обращалось внимание в информациях по безопасности полетов № 26 за 2015 год, № 22 за 2016 год, № 5 и № 19 за 2017 год (размещены в АМРИПП Росавиации, категория ARDM), а также на семинаре по актуальным вопросам безопасности полетов при аэродромном обеспечении полетов, проходившем в ноябре 2017 года во Внуково (материалы семинара размещены на официальном сайте Росавиации по адресу: <http://www.favt.ru/deyatelnost-lms-beopasnost-vpp/>).

Предлагаю:

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:

а) выполнение требований пункта 5 Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.11.2014 № 1215;

б) результаты рассмотрения и принятия решений руководством оператора аэродрома (генеральным директором, его заместителями) по разработке и реализации мероприятий:

по результатам расследований авиационных событий, по итогам которых были выявлены недостатки в деятельности оператора аэродрома;

по рекомендациям, содержащимся в распорядительных и информационных документах Росавиации (территориального органа Росавиации) по проблемам безопасности полетов (приказы по результатам расследований авиационных событий; информации по безопасности полетов; рекомендации по результатам анализов состояния 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. В рамках системы управления безопасностью полетов:

а) убедиться в том, что подразделением (должностным лицом), ответственным за функционирование СУБП, в установленном порядке проводится сбор и анализ информации о факторах опасности и оценка рисков, связанных с эксплуатацией аэродрома и обеспечением полетов в сложных и аномальных погодных условиях.

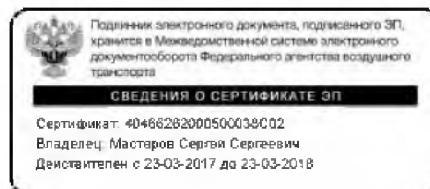
Убедиться в наличии документально оформленного решения об условиях и порядке принятия решения о прекращении полетов на аэродроме с учетом результатов оценки рисков.

б) убедиться в ведении учета, анализа и разработки, при необходимости, мероприятий по замечаниям, поступившим от эксплуатантов ВС и других пользователей аэродрома, о состоянии искусственных покрытий аэродрома;

2.3. С учетом положений пункта 8.13 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» проконтролировать наличие и оценить достаточность полномочий должностных лиц на аэродроме (сменных руководителей) для принятия решений о прекращении приема или выпуска воздушных судов с учетом прогнозируемых и фактических погодных условий, а также возможностей аэродромной службы по надлежащей подготовке летного поля к приему и выпуску воздушных судов.

3. Руководителям авиационных перевозчиков довести настоящую информацию до сведения специалистов, ответственных за обеспечение безопасности полетов, эксплуатацию и техническое обслуживание воздушных судов.

Начальник Управления  
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров