



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ № 09

СЕНТЯБРЬ 2018 год

Таблица 1

Статистика авиационных событий					
Дата	Тип ВС, принадлежность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
1	2	3	4	5	6
06.09.2018	Квадрокоптер	-	Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД	<p>Обстоятельства. При выполнении чартерного рейса MJF-007 ВС GLF4/М OE-IZK, после посадки на ИВПП в аэропорту Санкт-Петербург (Пулково), КВС доложил о наблюдаемом квадрокоптере красного цвета.</p> <p>Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства, явились противоправные действия по использованию воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД при разрешительном порядке использования воздушного пространства неустановленным лицом.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию</p> <ol style="list-style-type: none">1. Организовать изучение материалов по результатам расследования с персоналом ОВД.2. Материалы расследования направить для использования в работе:<ul style="list-style-type: none">- в адрес филиалов «Аэронавигация Северного Урала» и «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;- в адрес УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора.Отчёт о выполнении рекомендаций до 01.11.2018.	Нарушение порядка использования воздушного пространства
07.09.2018	Квадрокоптер	-	Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД	<p>Обстоятельства. При выполнении взлёта с посадочной площадки «Яхт-клуб» КВС вертолёта ЕС-120В RA-07280, в непосредственной близости от себя, наблюдал большой серый квадрокоптер с красными огнями.</p> <p>Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства, явились противоправные действия по использованию воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД при</p>	Нарушение порядка использования воздушного пространства

				<p>разрешительном порядке использования воздушного пространства неустановленным лицом.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию</p> <p>1. Организовать изучение материалов по результатам расследования с персоналом ОВД.</p> <p>2. Материалы расследования направить для использования в работе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в адрес филиалов «Аэронавигация Северного Урала» и «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»; - в адрес УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора. <p>Отчёт о выполнении рекомендаций до 01.11.2018. Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 03.10.2018</p>	
07.08.2018	<p>В-737</p> <p>АО «Нордавиа – региональные авиалинии»</p>	VP-BYY	Аэропорт Мурманск	<p>Обстоятельства.</p> <p>После выполнения рейса 5Н-520 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) - Мурманск, в процессе буксировки на место стоянки после посадки, произошло разрушение буксировочного «уха» передней опоры шасси.</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит Северо-Западное МТУ Росавиации.</p>	Повреждение воздушного судна на земле
10.09.2018	<p>CRJ-200</p> <p>ООО «Авиапредприятие «Северсталь»</p>	RA-67240	Аэропорт Симферополь	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса Д-2/131 по маршруту: Череповец – Симферополь, при заходе на посадку при выпуске шасси, сработала сигнализация ПОШ – не встала на замок выпущенного положения.</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит Северо-Западное МТУ Росавиации.</p>	Авиационный инцидент
11.09.2018	<p>В-777</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p> <p>BD-700</p> <p>Авиакомпания Skyline Aviation</p>	EI-UNP T7-OKY	Москва (Внуково)	<p>Обстоятельства.</p> <p>Произошло срабатывание наземной системы безопасности в режиме конфликтной ситуации между ВС авиакомпании Skyline Aviation BD-700 T7-OKY и ВС АО «Авиакомпания «Россия», выполнявшим рейс SDM-6286, по маршруту: Петропавловск-Камчатский (Елизово) – Москва (Внуково).</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит Южное МТУ Росавиации.</p>	Авиационный инцидент
14.09.2018	<p>CRJ-200</p> <p>ООО «Авиапредприятие «Северсталь»</p>	RA-67231	Аэропорт Череповец	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса SSF-151 по маршруту: Череповец – Москва (Шереметьево), на этапе взлёта произошло падение давления гидрожидкости до минимального значения. Экипаж выполнил действия согласно QRH и принял решение произвести посадку на аэродроме вылета. Посадка – благополучно.</p> <p>Причиной срабатывания сигнализации падения давления в 3-й гидросистеме ниже нормы явилось убывание гидрожидкости вследствие разгерметизации резервуара (гидробака) третьей гидросистемы из-за недостатков конструкции изделия в эксплуатации.</p>	Авиационный инцидент

				<p>Рекомендации комиссии по расследованию.</p> <p>1. Обстоятельства авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом ООО «Авиапредприятие «Северсталь», эксплуатирующими данный тип ВС.</p> <p>2. Эксплуатанту ООО «АП «Северсталь» материалы по расследованию АИ рассмотреть в рамках собственной СУБП.</p> <p>3. С лётным составом ООО «АП «Северсталь» провести дополнительные занятия по действиям при возникновении отказов и неисправностей в гидросистемах ВС.</p> <p>4. Усилить контроль проверки резервуаров гидросистем на оперативных ТО Routine Check (100 часов наработки).</p> <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 01.11.2018.</p>	
14.09.2018	В-737 ООО «Авиакомпания «Победа»	VP-BPJ	Санкт-Петербург (Пулково)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса DP-205 по маршруту: Москва (Внуково) – Санкт-Петербург (Пулково), при заруливании ВС на место стоянки, произошло повреждение законцовки крыла ВС.</p> <p>Причиной повреждения ВС на земле явилось столкновение ВС с автомобилем аэродромным пожарным АА-13/60 службы ПАСОП ООО «ВВСС» из-за:</p> <ul style="list-style-type: none"> - нарушения специалистом по обслуживанию ВС службы перронного обслуживания Дирекции по обслуживанию ВС п.6.4.5.1 И ДОВС 541-2016 «Руководство по наземному обслуживанию воздушных судов», утверждённой генеральным директором ООО «ВВСС», приказ № 764 от 29.11.2016; - нарушения водителем пожарного расчёта СПАСОП п.4.1.16 И СООДП 528-2018 «Организаций движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме «Санкт-Петербург (Пулково)», утверждённой генеральным директором ООО «ВВСС», приказ № 21 от 15.01.2016. <p>Нарушения произошли вследствие поспешных действий специалистов при проведении обслуживания ВС к повторному вылету согласно технологического графика с использованием аэродромного пожарного автомобиля при заправке ВС топливом с одновременной посадкой/высадкой пассажиров.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию.</p> <p>1 Отчёт по расследованию повреждения ВС на земле изучить со специалистами, занятыми в наземном обслуживании ВС.</p> <p>2. Диспетчерам центра оперативного управления аэропорта ООО «ВВСС» определять места стоянок для ВС с учётом особенностей подготовки к повторному вылету.</p> <p>3. ООО «ВВСС» в рамках собственной СУБП:</p>	Повреждение воздушного судна на земле

				<p>- изучить отчёт по расследованию;</p> <p>- при взаимодействии с системой менеджмента качества рассмотреть и внести соответствующие изменения в руководящие документы по организации движения спецмашин и механизмов на аэродроме «Пулково» при обеспечении рейсов с использованием аэродромного пожарного автомобиля.</p> <p>4. Лётному составу повторно изучить Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полётов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждены Приказом Минтранса РФ от 31.09.2009 № 128. Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 01.11.2018.</p>	
15.09.2018	<p>A-319</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BAQ	<p>Санкт-Петербург (Пулково)</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>При подготовке к выполнению рейса ФВ-6413 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Уфа, автомашиной ЗИЛ АО «Грузовой Терминал Пулково», повреждён воздухозаборник двигателя № 2. ВС выведено из плана полётов.</p> <p>Причиной повреждения обшивки носка воздухозаборника двигателя № 2 ВС явилось нарушение водителем-грузчиком и перронным грузчиком АО «Грузовой Терминал Пулково» п.п. 29-30 «Инструкции по организации движения спецавтотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ», п. 4.3.7, п. 4.3.9 инструкции И СООДП 528-2018 «Организация движения спецавтотранспорта и средств механизации на аэродроме «Санкт-Петербург (Пулково)» и п. 4.5, п. 4.6 производственных (должностных) инструкций водителя-грузчика и перронного грузчика АО «Грузовой Терминал Пулково».</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию.</p> <p>1. Отчёт по результатам расследования повреждения ВС на земле изучить с персоналом, осуществляющим подъезд/отъезд спецмашин к/от ВС, инженерно-техническим и наземным персоналом, обслуживающим ВС А-319/320.</p> <p>2. С водителем-грузчиком и перронным грузчиком АО «Грузовой Терминал Пулково» провести мероприятия, направленные на предотвращение повторения подобных событий в дальнейшем.</p> <p>3. Указать ответственному персоналу АО «Грузовой Терминал Пулково» на необходимость получения разрешения на подъезд к ВС от диспетчера по контролю загрузки и подготовки ВС АО «Авиакомпания «Россия».</p> <p>4. Организациям, осуществляющим погрузо-разгрузочные работы на ВС:</p> <p>- повторно провести занятия по изучению требований «Инструкции по организации</p>	<p>Повреждение воздушного судна на земле</p>

				<p>движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ», утверждённой приказом Минтранса России от 13 июля 2006 года № 82, с работниками, участвующими в обслуживании ВС;</p> <p>- в рабочие инструкции персонала, выполняющего руководство подъездом/отъездом спецмашин к/от ВС А-319/320/321, внести требование: при обслуживании переднего багажно-грузового отсека, руководство подъезда спецмашин при движении задним ходом, выполнять с места, обеспечивающего контроль за приближением правого борта спецмашины к правому двигателю (№ 2) ВС и поддержание визуальной связи с водителем, путём подачи команд видимых в правом зеркале.</p> <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 01.11.2018.</p>	
18.09.2018	А-321 ПАО «Аэрофлот»	VP-BKR	Санкт-Петербург (Пулково)	<p>Обстоятельства. После выполнения рейса АФЛ-031, по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Шереметьево), перед началом разгрузки переднего багажного отсека ВС, наземным персоналом обнаружено перемещение багажного контейнера, ограничительный стопорный замок не зафиксирован в закрытом положении. Замок исправен.</p> <p>Расследование не закончено. Расследование проводит Северо-Западное МТУ Росавиации.</p>	Авиационный инцидент
20.09.2018	ERJ 190-100LR ООО «Авиакомпания «Икар»	VP-BZI	Санкт-Петербург (Пулково)	<p>Обстоятельства. При подготовке к выполнению рейса А-532, по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Минеральные Воды, во время буксировки ВС, произошло повреждение диска колеса №2 передней опоры шасси ВС.</p> <p>Расследование не закончено. Расследование проводит Северо-Западное МТУ Росавиации.</p>	Повреждение воздушного судна на земле
21.09.2018	CRJ-200 ООО «Авиапредприятие «Северсталь»	RA-67230	Череповец	<p>Обстоятельства При выполнении рейса ССФ-9580 по маршруту: Череповец - Уфа, на этапе взлёта, сработала сигнализация о неубранном положении левой стойки шасси.</p> <p>Расследование не закончено. Расследование проводит Северо-Западное МТУ Росавиации.</p>	Авиационный инцидент

Таблица 2

Закончены расследования авиационных событий					
Дата	Тип ВС, принадлежность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
13.07.2018	А-320 ОАО Авиакомпания	VP-BKX	Санкт-Петербург (Пулково)	<p>Обстоятельства. При выполнении рейса У6-2814 по маршруту: Ереван (Звартноц) – Санкт-Петербург (Пулково), в аэропорту назначения произошёл отказ управления передней</p>	Авиационный инцидент

	«Уральские авиалинии»			стойкой шасси. ВС отбуксировано на стоянку тягачом. Причиной АИ явился отказ системы управления разворотом ПОШ из-за неисправности агрегата управления разворотом колёс ПОШ вследствие отказа servo valve (сервоклапана). Рекомендации комиссии по расследованию. 1. Обстоятельства авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующими ВС семейства А-320. 2. ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии» направить информацию об авиационном инциденте в компанию производитель Airbus для набора статистики и выработки корректирующих мероприятий. Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 30.10.2018.	
21.08.2018	В-777 АО «Авиакомпания «Россия»	EI- GEU	Москва (Внуково)	Обстоятельства. При подготовке к выполнению рейса СДМ-6289 по маршруту: Москва (Внуково) – Магадан, на предполётном осмотре ВС обнаружено повреждение левого стабилизатора от попадания птицы. Причиной повреждения ВС на земле явилось повреждение нижней уплотнительной панели левой плоскости горизонтального стабилизатора, предположительно, в результате механического контакта данной панели с замёрзшей тушкой птицы. В связи с тем, что следы, характерные для столкновения ВС с птицами отсутствовали, комиссия считает, данное событие, согласно ПРАПИ-98, п. 1.2.1, п.п. 1.2.1.1, должно классифицироваться как повреждение ВС. Рекомендации комиссии по расследованию. 1. Материалы расследования причин повреждения ВС изучить с персоналом департамента производства полётов и департамента авиационно-технического обеспечения АО «Авиакомпания «Россия», с инженерно-техническим персоналом ООО «А-Техникс». 2. Рекомендовать Департаменту производства полётов и Департаменту авиационно-технического обслуживания АО «Авиакомпания «Россия» провести повторное изучение методик выполнения предполётных и послеполётных осмотров в соответствии с технологиями работы экипажа и технических служб для ВС семейства Boeing-777. 3. АО «Авиакомпания «Россия» о факте повреждения ВС сообщить собственнику в установленном порядке. Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 01.11.2018.	Авиационный инцидент
26.08.2018	А-319 АО «Авиакомпания «Россия»	VP-BIS	г. Омск	Обстоятельства. При выполнении рейса СДМ-6472 по маршруту: Омск – Санкт-Петербург (Пулково), КВС произвёл взлёт при видимости 200 м при минимуме аэродрома для взлёта 300 м.	Авиационный инцидент

				<p>Причиной нарушения метеоминимума погоды при взлёте явилось неправильное принятие решения на вылет КВС, основанное только на минимуме экипажа для взлёта без учёта эксплуатационного минимума аэродрома.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отчёт изучить с лётным и командно-лётным составом АО «Авиакомпания «Россия». 2. Руководству Департамента производства полётов АО «Авиакомпания «Россия» при подготовке экипажей к работе в ОЗП 2018 – 2019 годов, организовать повторное изучение с лётным персоналом разделов п. 3.50 «Взлёт» ФАП № 128 и п.п. 8.1.3.4, 8.1.4.1, 8.4.4.2, Главы 8, Части А, РПП АО «Авиакомпания «Россия». 3. Данные результатов расследования авиационного инцидента рассмотреть в рамках СУБП АО «Авиакомпания «Россия». Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 01.11.2018. 	
26.08.2018	<p>В-747</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	EI-XLG	<p>Москва (Внуково)</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>После выполнения рейса SDM-5682 по маршруту: Анталья (Турция) – Москва (Внуково), при проведении послеполётного осмотра ВС в аэропорту Внуково, обнаружено повреждение внутреннего предкрылка правого полукрыла от попадания птицы (вмятина размерами 170мм x 110мм x 3 мм).</p> <p>Причиной повреждения передней кромки предкрылков правой плоскости крыла ВС, явилось столкновение ВС, предположительно на взлёте, в аэропорту Анталья с птицей или другим объектом животного происхождения при выполнении рейса по маршруту Анталья – Внуково.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. АО «Авиакомпания «Россия» материалы расследования авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим составом компании. 2. АО «Авиакомпания «Россия» материалы расследования авиационного инцидента с ВС направить в ООО «А-Техникс» для изучения с инженерно-техническим персоналом. 3. АО «Авиакомпания «Россия» проинформировать собственника ВС об инциденте в установленном порядке. <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 01.11.2018.</p>	Авиационный инцидент
28.08.2018	<p>В-737</p> <p>ПАО «Аэрофлот»</p>	VP-VKN	<p>Санкт-Петербург (Пулково)</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса AFL-029 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Шереметьево), ВС прекратил взлёт по команде диспетчера из-за появления активной метки на радиолокаторе обзора лётного поля на ВПП.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явилась угроза столкновения ВС с неустановленным объектом на ИВПП 10 L из-за появления на мониторе КСА НКВД «Вега» активной метки на рабочей ВПП 10L, наблюдаемой по индикатору локатора лётного поля в районе</p>	Авиационный инцидент

				<p>РД «В2» и одновременного появления транспарантов «ВПП занята AFL029, №392» (что привело к прекращению взлёта ВС по команде диспетчера).</p> <p>По «Заключению о причинах появления на мониторе КСА НКАД «Вега» сигнализации «ВПП занята» представителей АО «НПО ЛЭМЗ» от 04.09.2018, данная «отметка» являлась ложной вследствие переотражения радиолокационных сигналов РЛС ОЛП № 1 от ВС KAL929 A-330-300.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию.</p> <p>1. Отчёт о данном авиационном инциденте изучить с лётным и диспетчерским составом и инженерно-техническим персоналом службы ЭРТОС, довести до сведения руководителей ООО «ВВСС», ОАО «ЦНПО «Ленинец» и АО «НПО ЛЭМЗ».</p> <p>2. ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» с целью минимизации появления ложных отметок на радиолокаторах обзора лётного поля, контролирующей ситуацию на площадях маневрирования в условиях изменившейся инфраструктуры аэродрома Санкт-Петербурга (Пулково), завершить мероприятия по выделению земельного участка выбранного по рекомендации представителя ОАО «ЦНПО «Ленинец» и размещению на нём РЛС ОЛП с учётом требований ГОСТ.</p> <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 01.11.2018.</p>	
29.08.2018	RRJ-95B ПАО «Аэрофлот»	RA-89102	Мурманск	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса SU-149 по маршруту: Мурманск – Москва (Шереметьево), до начала буксировки ВС с места стоянки на точку запуска двигателей, тягач без команды начал движение, что привело к разрушению двух срезных втулок на буксировочном узле передней опоры шасси, с последующим рассоединением с самолетом.</p> <p>Причиной прекращения буксировки явилось разрушение срезных втулок на буксировочном узле передней опоры шасси. Причиной разрушения срезных болтов буксировочного узла передней опоры шасси явилось усилие, приложенное буксировочным водилом на буксировочный узел передней опоры шасси в момент начала движения ВС с установленным стояночным тормозом вследствие несанкционированного начала движения буксировочного тягача. Движение тягача без разрешения руководителя буксировки вызвано ошибочным восприятием водителем тягача визуального сигнала к началу буксировки, а также отсутствием двухсторонней радиосвязи между водителем тягача и руководителем буксировки из-за отсутствия у водителя тягача переносной радиостанции.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию.</p>	Повреждение воздушного судна на земле

				<p>1. Руководству ПАО «Аэропорт Мурманск», представительству ПАО «Аэрофлот» в г. Мурманске, Департаменту производства полётов и Департаменту по техническому обслуживанию ВС ПАО «Аэрофлот», ознакомить персонал, непосредственно участвующий в лётной и технической эксплуатации ВС RRJ-95, с материалами расследования авиационного события с ВС RRJ-95.</p> <p>2. Руководству ПАО «Аэропорт Мурманск» принять меры к соблюдению персоналом требований «Инструкции по выполнению буксировки воздушных судов на аэродроме «Мурманск»» в части организации и контроля, а также обеспечения устойчивой двухсторонней радиосвязи между руководителем буксировки и водителем тягача.</p> <p>3. Руководству ПАО «Аэропорт Мурманск» рассмотреть возможность осуществления записи радиопереговоров при наземном обслуживании на частоте 118.9 МГц.</p> <p>4. Руководству ПАО «Аэропорт Мурманск» рассмотреть возможность установки на буксировочные тягачи видеорегистраторов для контроля наземного обслуживания ВС.</p> <p>5. Должностным лицам в аэропорту Мурманск, повторно изучить требования ПРАПИ-98 в части первоначальных действий при авиационных событиях.</p> <p>6. О выполнении рекомендаций руководству ПАО «Аэропорт Мурманск» проинформировать Северо-Западное МТУ и УИБП Росавиации.</p> <p>7. ПАО «Аэропорт Мурманск» внести материалы расследования данного ПВС в матрицу рисков СУБП. Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 01.11.2018.</p>	
--	--	--	--	---	--

Общие сведения

В сентябре 2018 года, с воздушными судами эксплуатантов коммерческой гражданской авиации, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло:

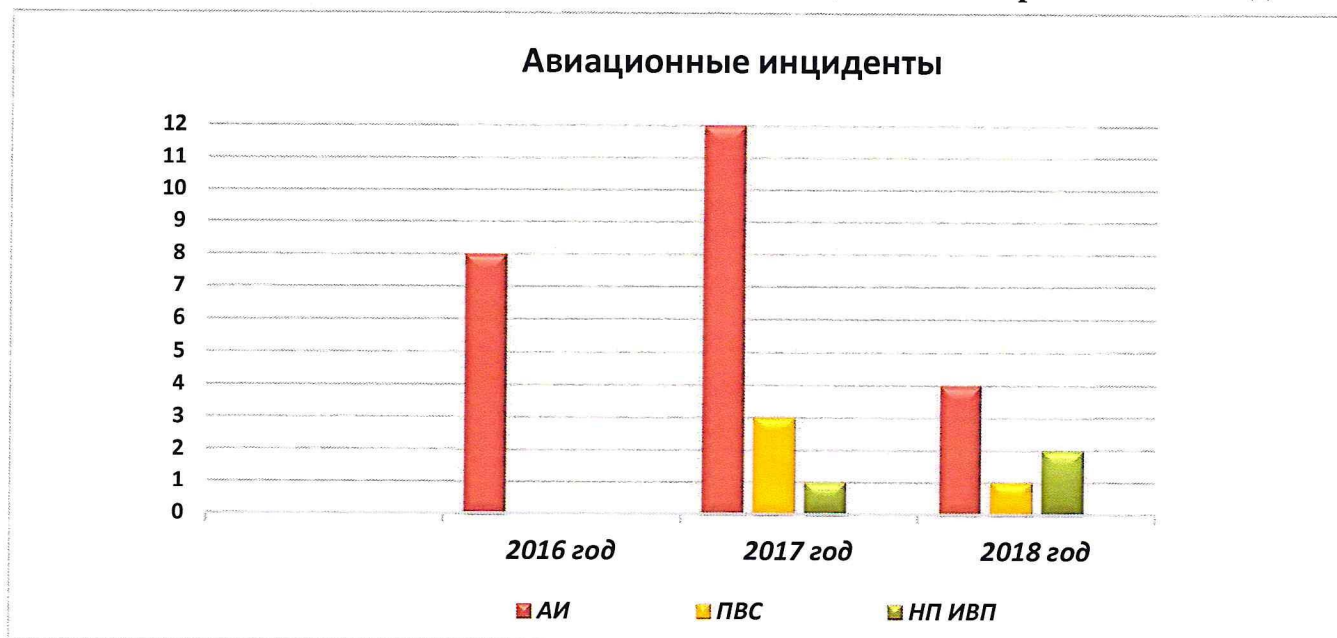
- четыре авиационных события с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» (B-777, B-737) в аэропортах Санкт-Петербург (Пулково), Москва (Внуково), с воздушными судами ООО «Авиапредприятие «Северсталь» (CRJ-200) в аэропортах городов Симферополь, Череповец;
- одно повреждение воздушного судна на земле АО «Авиакомпания Россия» (A-319) в аэропорту Санкт-Петербурга (Пулково).

На подведомственной управлению территории, произошло:

- три повреждения воздушных судов на земле с ВС АО «Нордавиа – региональные авиалинии», ООО «Авиакомпания «Икар», ООО «Авиакомпания «Победа»;
- один авиационный инцидент с воздушным судном ПАО «Аэрофлот»;
- два нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Закончено шесть материалов по расследованию авиационных инцидентов (в таблице 2).

Распределение общего количества авиационных инцидентов с ВС подведомственными СЗ МТУ Росавиации в сентябре 2016-2018 годов



Рекомендации

Руководителям эксплуатантов и собственникам воздушных судов:

1. Бюллетень № 09 довести до лётных экипажей, инженерно-технического персонала, специалистов служб обеспечения полётов и специалистов организаций воздушного движения.
2. Проанализировать обстоятельства и причины авиационных инцидентов, происшедших на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации в сентябре 2018 года.
3. Оценить риски (выявленные в ходе расследования) опасных факторов и рассмотреть в рамках собственных систем управления безопасностью полетов (СУБП). Организовать проведение профилактических мероприятий (по снижению рисков) в соответствии с внедрённой СУБП.
4. Руководителям эксплуатантов и аэропортов, владельцам воздушных судов, после окончания расследования авиационных событий, организовать выполнение рекомендаций комиссий с последующим представлением отчётов (в установленной форме) в СЗ МТУ Росавиации.
5. Обратить внимание лётного состава АОН на недопустимость выполнения полётов на воздушных судах, не внесённых в Государственный реестр гражданских воздушных судов РФ. Строго соблюдать установленные правила к подготовке и выполнению полётов, организацию использования воздушного пространства, включая уведомительный и разрешительный порядок ИВП.

Заместитель начальника управления

В.М. Хавхатов