



**Северо-Западное межрегиональное территориальное управление
воздушного транспорта Федерального агентства воздушного
транспорта**

Отдел инспекции по безопасности полётов

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ ЗА ЧЕТВЁРТЫЙ КВАРТАЛ

2022 год

В четвёртом квартале 2022 года на всём парке воздушных судов, эксплуатантов воздушного транспорта и летательных аппаратов пользователей воздушным пространством, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло 42 авиационных событий, из которых имели место: 1 серьёзный АИ (в АОН), 27 авиационных инцидентов, 13 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ (все в АОН,) и 1 повреждение воздушного судна на земле.

Специалистами отдела инспекции по безопасности полётов в четвёртом квартале было проведено 7 расследований авиационных событий с воздушными судами неподведомственных эксплуатантов, произошедших на подведомственной СЗ МТУ Росавиации территории.

Столкновение воздушных судов с птицами в подведомственных аэропортах.

В четвёртом квартале произошло четыре авиационных инцидента из-за повреждения воздушного судна в полёте при столкновении с птицами.

Количество столкновений воздушных судов с птицами в полёте в районе подведомственных аэропортов представлены в таблице.

Название аэропорта	Всего столкновений ВС с птицами	Столкновения ВС с птицами в зоне ответственности аэропорта	Столкновения ВС с птицами, приведшие к повреждению ВС
Апатиты "Хибины"	-	-	-
Вологда	-	-	-
Калининград "Храброво"	4	2	-
Мурманск "Мурмаши"	-	-	-

Петрозаводск "Бесовец"	-	-	-
Псков "Княгиня Ольга"	-	-	-
Санкт-Петербург "Пулково"	12	10	2 (АИ)
Череповец	-	-	-

Основными причинами авиационных событий явились:

- отказы авиационной техники (16 случаев на ВС RRJ-95, так же на ВС семейства А320, В737, Е-190, CRJ-200, Ми-8);

Семь авиационных инцидента связано с отказом реверсивного устройства двигателя, отказы в системе управления механизацией крыла и в системе выпуска (уборки) шасси. Два отказа произошли в системе индикации скорости. За отчетный период выявлено одно нарушение в технике пилотирования, приведшие к серьезному авиационному инциденту.

- нарушение технологии работы и малого опыта работы диспетчера ОНУВД РЦ;
- некачественной организации работы смены со стороны РП;
- столкновение воздушного судна с птицей в полете;
- нарушения правил и технологий наземного обслуживания воздушного судна, приведшее к повреждению ВС на земле;
- несанкционированное изменение высоты экипажем воздушного судна, приведшее к опасному сближению в воздухе;
- некачественного выполнения ИАС ремонта ВС;
- некачественной организации работы смены со стороны РП;
- столкновение воздушного судна с птицей в полете;
- неправильное использование экипажем ВС связного оборудования;
- нарушение норм Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации; - не соблюдение технологии работы экипажа и ограничений РЛЭ;
- не правильная оценка метеоинформации.

Факторы опасности, приведшие к авиационным событиям:

- сложная метеорологическая обстановка в районе аэродрома и невыполнение экипажем рекомендаций при выполнении полётов при наличии сдвига ветра;
- наличии на ВПП и рулежных дорожках снежных отложений;
- несоблюдение технологии работы при выполнении разгрузки багажа;
- невыполнение инструкций и технологий при эксплуатации гидropодъёмников при обслуживании воздушного судна;
- отсутствие контроля за выполнением работ со стороны инженерно-технического персонала при выполнении работ с использованием гидropодъёмников;
- малый опыт работы диспетчера РЦ;
- некачественное выполнение технологического процесса при проведении капитального ремонта воздушного судна на заводе;
- сложная эколого-орнитологическая обстановка в аэропорту «Пулково»;

- недостаточность проводимых мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов операторами аэродромов;
- отсутствие оборудования для проведения радиолокационных системных наблюдений за орнитологической обстановкой в районе аэродрома;
- не полностью реализована СУБП в аэропортах по оценке рисков, связанных с орнитологическим обеспечением полетов;
- нарушение правил ведения радиообмена командиром ВС при выполнении полёта;
- не предоставление запрашиваемой информации в комиссию по расследованию авиационного инцидента пилотом АОН;
- отсутствие контроля со стороны собственника воздушного судна за организацией, обеспечением и выполнением полётов.

Рекомендации:

Руководителям эксплуатантов, аэропортов, собственникам воздушных судов и пилотам АОН:

1. Организовать доведение Информационного бюллетеня за четвёртый квартал до лётных экипажей, инженерно-технического персонала, специалистов служб обеспечения полётов, специалистов организаций воздушного движения, владельцев ВС авиации общего назначения и пилотов АОН.

2. Проанализировать обстоятельства и причины авиационных событий, происшедших на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации в четвёртом квартале 2021 года.

3. Оценить риски (выявленные в ходе расследований) опасных факторов и рассмотреть их в рамках собственных систем управления безопасностью полетов (СУБП). Выработать профилактические мероприятия (по снижению рисков) и организовать их выполнение в соответствии с внедрённой СУБП.

4. После окончания расследования авиационных событий, организовать выполнение рекомендаций комиссий с последующим представлением отчётов (в установленной форме) в отдел инспекции по безопасности полётов СЗ МТУ Росавиации.

5. Руководителям аэропортов организовать орнитологическое обеспечение полётов в соответствии с требованиями Руководства по аэродрому.

6. Повторно довести до лётного состава пункт 1.1.4. ПРАПИ ГА-98 "Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о них, а равно в искажении информации или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других доказательных материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством РФ".

7. Эксплуатантам ВС рекомендовать членам лётных экипажей не снимать стояночного тормоза во время стоянок ВС на перронах, МС с низким коэффициентом сцепления, с целью предотвращения самопроизвольного движения ВС.

8. Эксплуатантам ВС рассмотреть целесообразность сокращения сроков эксплуатации ВС с отложенными дефектами при выполнении полетов в ОЗП на ВПП с низким коэффициентом сцепления.

9. Летному составу строго выполнять стандартные операционные процедуры по типу ВС, в частности при выполнении руления по заснеженной поверхности ВПП и РД.

Начальник отдела ИБП

А.Г. Дунаев