



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

06.05.15 № 02.3-1480

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации и
эксплуатантам воздушных судов

Информация по безопасности полетов № 8

В первые четыре месяца 2015 года произошёл ряд авиационных событий, связанных с появлением угрозы столкновения на ВПП, возникшей из-за несанкционированного занятия ВПП другими воздушными судами или нахождения на ВПП транспортных средств.

09.02.2015 в 13:02 местного времени (01:02 UTC) при заходе на посадку в аэропорту Анадырь экипаж самолета Ан-28 RA-28901 ООО «СиЛА» по команде диспетчера ДПП выполнил уход на второй круг по причине занятости ИВПП автомобилем УАЗ САТО ГП ЧАО «Международный аэропорт Анадырь» из-за несвоевременной подачи мастеру аэродромной службы команды на освобождение ВПП диспетчером СДП. Посадка произведена благополучно.

Комиссией по расследованию установлено, что причиной авиационного инцидента послужило отсутствие должного контроля со стороны диспетчера СДП Анадырского центра ОВД за работой спецавтотранспорта на ИВПП и поздняя подача команды водителю автомобиля УАЗ на освобождение ИВПП, во время захода на посадку самолета Ан-28 RA-28901.

В нарушение Должностной инструкции диспетчера, диспетчер СДП Анадырского центра ОВД дал информацию диспетчеру ДПП о том, что ИВПП свободна при нахождении спецавтотранспорта на ИВПП и, не убедившись визуально в отсутствии препятствий на ИВПП, выключил световое табло «ВПП занята».

09.02.2015 в аэропорту Внуково произошел инцидент с самолетами Боинг 737-800 VQ-BTG ООО «Бюджетный перевозчик» и Боинг 737-500 VQ-BJS ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Инцидент произошел ночью, в простых метеоусловиях. Экипаж самолета Боинг 737-800 ООО «Бюджетный перевозчик» производил взлет с ВПП-01 (магнитный

курс взлета 013°).

Экипаж самолета Боинг 737-500 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» производил руление для взлета на предварительный старт ВПП-01 по маршруту А2–ВПП-24–А8–В8. Согласно ИПП аэродрома Внуково для взлета с ВПП-01 предусматривается маршрут руления по М3–А7–А8–В8.

Экипаж самолета Боинг 737-500 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», выполняя руление по ВПП-24 на повышенной скорости, запросил у диспетчера разрешить взлет от «крестовины», на что разрешения не получил. При этом, по объяснению КВС, из-за низкого коэффициента сцепления на ВПП-24 остановиться перед А-8 не получилось. ВС продолжило движение по ВПП-24 и остановилось за 100-150 м до «крестовины», после чего экипаж повторно запросил разрешение на взлет от «крестовины». В это время по команде диспетчера старта экипаж самолета Боинг 737-800 ООО «Бюджетный перевозчик» прекратил взлет и зарулил на стоянку.

По заключению комиссии по расследованию, причиной инцидента явилось сочетание следующих факторов:

назначение диспетчером ДПР, по согласованию с и.о. РПА, маршрута руления экипажу ВС Боинг 737-500 VQ-BJS ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» с нарушением требований Инструкции по производству полётов в районе аэродрома Внуково;

выполнение руления экипажем ВС Боинг 737-500 VQ-BJS ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» по нерабочей ВПП 06/24 на скорости 45 узлов (83 км/час), превышающей значение, предписанное РПП ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», что привело к невозможности своевременно выполнить поворот на РД А8 и побудило диспетчера СДП дать команду на прекращение взлёта экипажу ВС Боинг 737-800 VQ-BTG ООО «Бюджетный перевозчик».

20.02.2015 в 18:19 UTC в аэропорту Пулково ВС Ан-148 RA-61716 СЛО «РОССИЯ» по команде диспетчера было направлено на второй круг по причине несанкционированного пересечения линии ожидания перед ВПП 28 левая (предварительный старт) воздушным судном Боинг 737-700 EI-RUM ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» на ИВПП 1 аэропорта Пулково при выполнении рейса TSO-491.

Причиной несанкционированного пересечения линии ожидания воздушным судном Боинг 737-700, выполнявшим рейс TSO-491, явилось невыполнение экипажем команды диспетчера ВУ «Вышка 1» вследствие ошибочного восприятия указания диспетчера экипажем.

02.04.2015 в аэропорту Внуково произошло авиационное событие, связанное с возникновением угрозы столкновения с транспортными средствами на ВПП, классифицированное комиссией по расследованию как серьёзный авиационный инцидент. Экипаж ВС Боинг 737-500 VQ-BJN ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» прервал заход на ВПП 19 аэропорта «Внуково» и выполнил уход на 2-ой круг по причине визуального обнаружения на ВПП 19 тягача с буксируемым самолетом Боинг 747 и одновременного получения указания диспетчера управления вылетом Внуковского центра ОВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (далее – ВЦОВД) об уходе на второй круг.

Уход на второй круг экипаж ВС Боинг 737-500 VQ-BJN выполнил на удалении 1 – 1,5 км от ВПП 19. Минимальная высота, зафиксированная средствами объективного контроля в момент ухода, составила 191 ft (59 метров).

Скорость ВС, заходящего на посадку, в этот момент по данным обработки полётной информации составляла 136 узлов (252 км/час).

К моменту ухода ВС Боинг 737-500 VQ-BJN на второй круг тягач с буксируемым ВС Боинг 747 двигался по ВПП 19 в зоне посадки ВС в направлении, совпадавшем с движением заходящего на посадку ВС, и со скоростью, исключавшей покидание им опасной зоны до посадки Боинг 737-500 VQ-BJN. В зоне посадки находилось не имевшее возможности манёвра ВС Боинг 747 с высотой килея 19 метров и размахом крыльев 70 метров.

Экипаж ВС Боинг 737-500 VQ-BJN совершил повторный заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Внуково.

Комиссией установлено, что причиной возникновения угрозы столкновения ВС с транспортными средствами на ВПП явилась выдача диспетчером посадочного диспетчерского пункта ВЦОВД указания «Посадку разрешаю» при наличии на ВПП тягача № 050 ЗАО «Ю-Ти-Джи», осуществлявшего буксировку ВС Боинг 747 ОАО «Авиакомпания «Трансаэро».

Указание «Посадку разрешаю» при наличии на ВПП тягача, осуществлявшего буксировку ВС Боинг 747, диспетчер ЦДП выдал по причине получения необъективной информации от диспетчера управления вылетом «Полоса 19 свободна», которая была выдана в результате невыполнения диспетчерами управления вылетом и обеспечения вылета требований Технологии работы диспетчера стартового диспетчерского пункта «Вышка» ВЦОВД в части контроля занятости ВПП перед выдачей команды «Полоса свободна».

Нахождение тягача с буксируемым ВС Боинг 747 на используемой для посадки ВПП 19 стало возможным в результате ошибочных действий диспетчеров руления по взаимодействию и непосредственному ОВД, которые, в нарушение Должностной инструкции и Технологии работы диспетчеров сектора Р1 диспетчерского пункта руления ВЦОВД разрешили буксировку по неустановленному маршруту движения без выполнения необходимых согласований с СДП, РПА и сменным директором ОАО «Аэропорт Внуково».

Сопутствующим фактором явилось осуществление буксировки ВС руководителем буксировочной бригады и водителем тягача по неустановленному маршруту движения и в условиях, представлявших угрозу для буксируемого ВС без выполнения необходимых действий, позволяющих убедиться в безопасности выполняемого маневра перед занятием ВПП.

Во всех упоминаемых случаях зарождение и развитие особой ситуации происходило как результат нарушений и отклонений в действиях специалистов, неэффективности контроля за действиями персонала, несовершенства установленных процедур или одновременного сочетания этих опасных факторов.

С целью обеспечения безопасности полетов и предотвращения возникновения угроз ущерба лицам и имуществу предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до руководителей подконтрольных

эксплуатантов ВТ, аэропортов и Центров ЕС ОрВД.

2. Потребовать от главных операторов аэропортов проанализировать объём и эффективность проводимых мероприятий по предотвращению несанкционированного занятия ВПП, в том числе и в рамках деятельности групп по обеспечению безопасности на ВПП.

3. Предложить руководителям подконтрольных предприятий гражданской авиации и Центров ЕС ОрВД в рамках функционирования СУБП:

3.1. довести настоящую информацию до летного состава, персонала по ОВД и специалистов подразделений, принимающих участие в обеспечении безопасности полетов;

3.2 оценить персональный состав групп по обеспечению безопасности на ВПП, определив необходимость дополнения его специалистами (независимо от их административного положения и должности), способными оперативно вырабатывать эффективные мероприятия для решения возникающих проблем в обеспечении безопасности на ВПП;

3.3 оценить содержание и согласованность технологических процедур, выполняемых персоналом при обнаружении на ВПП (РД) препятствий, представляющих угрозу столкновения для воздушных судов;

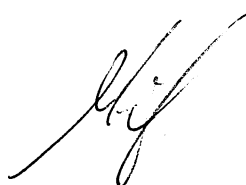
3.4 оценить содержание и согласованность технологических процедур, в рамках которых деятельность персонала может служить источником несанкционированного занятия ВПП и/или создания на ВПП (РД) препятствий, представляющих угрозу столкновения для воздушных судов;

3.5 оценить эффективность имеющихся процедур контроля за действиями персонала, чья деятельность может служить источником несанкционированного занятия ВПП и/или создания на ВПП (РД) препятствий, представляющих угрозу столкновения для воздушных судов;

3.6 оценить состояние разметки и светосигнального оборудования аэродромов, имея в виду нацеленность информационного поля аэропорта на предотвращение ошибочных действий персонала, результатом которых может стать несанкционированное занятие ВПП и/или создание на ВПП (РД) препятствий, представляющих угрозу столкновения для воздушных судов.

4. Об исполнении требований данной информации доложить в Управление инспекции по безопасности полётов Росавиации до 25 мая 2015 года.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров

Угольников Дмитрий Викторович
(499) 231 62 58