



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

Отдел инспекции по безопасности полётов

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ ЗА ПЕРВЫЙ КВАРТАЛ 2022 год

В первом квартале 2022 года на всём парке воздушных судов, эксплуатантов воздушного транспорта и летательных аппаратов пользователей воздушным пространством, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло 41 авиационных событий, из которых имели место: 1 катастрофа (в АОН), 1 авария (авиационные работы), 22 авиационный инцидент, 11 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ (1 в АОН,) и 6 повреждений воздушных судов на земле.

Специалистами отдела инспекции по безопасности полётов в первом квартале было проведено 4 расследования 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 три 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"	1	1	-
Мурманск "Мурмаши"	-	-	-

Петрозаводск "Бесовец"	-	-	-
Псков "Княгиня Ольга"	-	-	-
Санкт-Петербург "Пулково"	3	3	1 (АИ)
Череповец	-	-	-

Основными причинами авиационных событий явились:

- отказы авиационной техники (10 случаев на ВС RRJ-95, так же на ВС семейства А320, В737 и В747, Ми-8, АНСАТ);

Большое количество отказов произошло в системе управления реверсивных устройств и в системе выпуска (уборки) шасси, управления разворотом передней опоры шасси. Отмечается рост отказов СУ, зафиксированы отказы радиосвязи.

За отчетный период выявлено два нарушения в технике пилотирования (превышение ограничений, установленных летным руководством (AFM)).

- уход на второй круг из-за не стабилизированного положения ВС при заходе на посадку;

- нарушение технологии работы и малого опыта работы диспетчера ОНУВД РЦ;

- некачественной организации работы смены со стороны РП;

- некачественного выполнения ремонтной организацией капитального ремонта;

- столкновение воздушного судна с птицей в полете;

- нарушения правил и технологий наземного обслуживания воздушного судна, приведшее к повреждению ВС на земле;

- отсутствие контроля за выполнением работ со стороны инженерно-технического персонала и нарушение Руководства по техническому обслуживанию ВС;

- нарушение норм Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации;

- не правильное использование метеорологического локатора, выразившееся в поражении ВС атмосферным электричеством.

Факторы опасности, приведшие к авиационным событиям:

- сложная метеорологическая обстановка в районе аэродрома и невыполнение экипажем рекомендаций при выполнении полётов при наличии атмосферного статического электричества;

- наличии на ВПП посторонних объектов (диких животных);

- невыполнение инструкций и технологий при выполнении буксировки воздушного судна;

- использование воздушного пространства класса "С" пилотами АОН (мотопланеристами) без разрешения центра ЕС ОрВД;

- 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;
- нарушение технологии работы экипажа по типам ВС;
- отсутствие должного контроля со стороны КРС авиакомпаний;
- не выполнение сервис бюллетеней производителя ВС.

Рекомендации:

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

1. Организовать доведение Информационного бюллетеня за первый 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 первом квартале 2022 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. Летному составу строго выполнять стандартные операционные процедуры по типу ВС.

7. При заходе по точной системе ЗАПРЕЩАЕТСЯ снижаться по глиссаде на конечном этапе захода на посадку без захвата курсового маяка.

8. Обращать особое внимание на соблюдение правил комплексного самолетовождения.

9. В переходный период ОЗП и ВЛП обращать особое внимание за метеобстановкой при выполнении полетов в различных климатических зонах.

Начальник отдела ИБП



А.Г. Дунаев