



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: Neradko_AV@scaa.ru

29.07.2016 № АН1.01-2646

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация по безопасности полётов № 13

Летний период эксплуатации воздушных судов характеризуется увеличением пассажиропотока российских авиакомпаний. Пик объёма перевозок пассажиров воздушным транспортом по сравнению с другими месяцами календарного года приходится на август месяц.

Так, в июне, июле и августе месяцах года российскими авиакомпаниями перевезено: в 2013 году – 8 540 777, 9 463 740 и 9 813 742 пассажира соответственно, в 2014 году – 9 739 521, 10 953 763 и 11 215 355 пассажиров, в 2015 году – 9 822 119, 11 262 956 и 11 473 017 пассажиров.

Одновременно с ростом объёма перевозок на летние месяцы приходится рост количества авиационных событий, подлежащих расследованию в соответствии с ПРАПИ-98, что объективно свидетельствует о росте числа выявляемых отклонений от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, а также случаев воздействия внешней среды.

Анализ авиационных событий, происшедших в период с 2005 года по 2016 год, показывает соотношение количества авиационных событий от их общего числа по периодам года: зимний период – 23%, весенний период – 23%, летний период – 30%, осенний период – 24%.

К примеру, можно привести авиационные происшествия с человеческими жертвами, происшедшие в августе месяце:

27.08.1992 произошла катастрофа самолета ТУ-134 № 65058 авиакомпании Аэрофлот в аэропорту Иваново. Рейс SU 2808 выполнялся из аэропорта Донецка. На борту находились 7 членов экипажа и 77 пассажиров, в том числе 21 ребёнок.

По результатам расследования установлено, что отказов и неисправностей авиатехники в полете не было, но при осуществлении захода и посадки был нарушен порядок взаимодействия между членами экипажа. Фактически

пилотирование самолета осуществлял один командир воздушного судна (далее – КВС), который практически перестал воспринимать информацию членов экипажа.

В результате потери экипажем воздушного судна контроля за высотой полета, в процессе посадки в 2962 м от торца ВПП на скорости 370 км/ч воздушное столкнулось правой плоскостью крыла с верхушками деревьев, опрокинулось и столкнулось с поверхностью земли в 2450 м от торца ВПП аэропорта Иваново в районе жилого посёлка Лебяжий Луг Ивановской области. Все 84 человека находившиеся на борту самолёта погибли;

29.08.1996 при выполнении посадки в норвежском аэропорту «Лонгйир» (о. Шпицберген) потерпел катастрофу самолёт Ту-154М RA-85621 авиакомпании «Внуковские авиалинии», выполнявший чартерный рейс VKO 2801 по маршруту Москва – Лонгйир. На борту воздушного судна находилось 130 пассажиров, из них 3 детей.

По результатам расследования установлено, что при выполнении захода на посадку экипаж, не имея уверенности в правильности определения своего местоположения, продолжил снижение с уклонением от схемы захода вместо ухода на второй круг. Во время захода на посадку неоднократно срабатывала сигнализация опасного сближения с землей. Последний сигнал звучал 9 секунд и продолжался до момента столкновения. Воздушное судно столкнулось с горой на высоте 907 м в 14,2 км от аэропорта «Лонгйир», правее 3,7 км от посадочного курса. Самолёт полностью разрушился, все 130 пассажиров и 11 членов экипажа погибли.

22.08.2006 в районе г. Донецка (Украина) произошла катастрофа самолёта Ту-154М RA-85185 авиакомпании «Пулково», выполнявшего рейс по маршруту Анапа – Санкт-Петербург. На борту воздушного судна находились 160 пассажиров, из них 50 детей и 10 членов экипажа.

По результатам расследования установлено, что при выполнении полёта на эшелоне 380 произошло попадание воздушного судна в зону турбулентности с интенсивностью от умеренной до сильной с индикаторными вертикальными порывами до 7 м/сек, что дважды привело к кратковременному (менее 1 секунды) срабатыванию сигнализации АУАСП с реализацией вертикальной перегрузки до 1.5 ед. Вопреки рекомендациям РЛЭ самолета, экипаж воздушного судна автопилот не отключил.

КВС, с разрешения диспетчера, начал набор эшелона 390, вероятно, для обхода зоны турбулентности сверху. В процессе набора эшелона 390 самолет попал в зону действия града. Управление самолетом в канале тангажа осуществлялось КВС некоординированно, что привело к прогрессирующей «раскачке» по тангажу, многократному срабатыванию АУАСП и выводу самолета на закритические углы атаки и режим сваливания. Должный контроль за скоростью и другими параметрами полета, а также своевременная информация о превышении эксплуатационных ограничений со стороны членов экипажа отсутствовали.

Непринятие экипажем мер, предписанных РЛЭ самолета при срабатывании сигнализации АУАСП и после выхода на режим сваливания, привело к попаданию самолета в режим «аэродинамического подхвата» на углах атаки, примерно в 3 раза больше допустимых в эксплуатации с переходом в плоский штопор. Отсутствие контроля за скоростью полёта и невыполнение указаний РЛЭ самолета по

недопущению попадания самолета в режим сваливания, при неудовлетворительном взаимодействии в экипаже, не позволили предотвратить переход ситуации в катастрофическую. Самолет с большой вертикальной скоростью и практически без поступательной скорости столкнулся с землей. Все 170 человек, находившиеся на борту воздушного судна, погибли.

Кроме таких естественных внешних факторов, как опасные метеорологические явления погоды (грозовая деятельность, сильные ливневые осадки, турбулентность, высокие температуры наружного воздуха), миграции птиц, фактором опасности, оказывающим негативное влияние на состояние и функционирование авиационной транспортной системы (техническое обслуживание авиационной техники, обеспечение полетов, подготовка и выполнение полетов экипажами воздушных судов), становится летний период отпусков работников авиапредприятий, аэропортов гражданской авиации Российской Федерации, а также оперативных органов единой системы организации воздушного движения.

Август месяц среди других летних месяцев характеризуется двумя пиковыми встречными потоками работников, уходящих в отпуск, и работников, приступающих к работе после очередного отпуска, что приводит к увеличению относительного числа работников, понизивших естественным образом свою квалификацию по причине длительного отрыва от выполнения своих профессиональных обязанностей и снижению не только качества выполнения установленных процедур, но и эффективности контроля за порядком и полнотой их выполнения.

В целях поддержания приемлемого уровня безопасности полётов в условиях проявления опасных факторов и особенностей летнего периода эксплуатации воздушных судов п р е д л а г а ю:

Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до сведения руководителей подконтрольных организаций гражданской авиации. Обратить внимание эксплуатантов воздушных судов на персональную ответственность за нарушение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.

2. Предложить руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Повторно изучить с командно-летным, летным составом и другим авиационным персоналом требования директивного письма Росавиации от 06.08.2015 № АБ1.02-2577 (Информации по безопасности полётов № 16) «Об особенностях организации, подготовки и выполнения полетов в летний период эксплуатации воздушных судов»;

2.2. В своей деятельности на постоянной основе руководствоваться положениями директивного письма Росавиации от 15.02.2016 № АН1.02-382 «Об организации контроля подготовки организаций гражданской авиации к выполнению и обеспечению полетов в весенне-летний период 2016 года», письма Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации от 03.02.2016 № 03.01-130 «О подготовке инженерно-авиационной службы к работе в весенне-летний период 2016 года», Методических рекомендаций по подготовке организаций

гражданской авиации к работе в осенне-зимний (весенне-летний) период, утвержденных приказом Росавиации от 29.10.2015 № 689;

2.3. Провести тщательный анализ графиков отпусков работников предприятия с учетом интенсивности выполнения воздушных перевозок пассажиров в августе 2016 года;


2.4. Обратить особое внимание на порядок формирования экипажей и планирование работы членов экипажей с учётом требований нормирования рабочего времени, соблюдения норм отдыха лётного состава и постоянного контроля утомляемости;

2.5. Обеспечить организацию и проведение подготовки, тренировок, контроль навыков и знаний персонала, приступающего к работе после очередного отпуска;

2.6. Провести дополнительные занятия с инженерно-техническим персоналом по процедурам, предусмотренным РОТО авиакомпаний;

2.7. Обеспечить полноту и качество технического обслуживания гражданских воздушных судов в соответствии с требованиями эксплуатационной документации;

2.6. Создать дополнительный фонд запасных частей для сокращения времени простоя воздушного судна.



А.В. Нерадько