

**Филиал «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»**

## **ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ**

**о состоянии безопасности полетов при ОВД (ОрВД) в  
филиале «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»  
за четвертый квартал 2017 года**

**№ 71**

**Москва  
2018**

1. Информационный бюллетень подготовлен на основании материалов расследования авиационных событий, произошедших в филиале «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (далее – филиал) в четвертом квартале 2017 года.

2. Цель данного и последующих выпусков информационных бюллетеней:

- содействие процессу максимально возможного распространения информации о состоянии безопасности полетов при ОВД в филиале среди диспетчеров ОВД, ПИВП и ОПВД;
- учет в практике ОВД (ОрВД) факторов, оказывающих негативное влияние на обеспечение безопасности полетов;
- использование материалов при планировании и проведении профилактической работы по предупреждению авиационных инцидентов и нарушений правил УВД, повышении уровня профессиональной подготовки диспетчерского состава ОВД, ПИВП и ОПВД.

3. В данном информационном бюллетене рассмотрены следующие авиационные события и материалы:

1. 04.10.2017 срабатывание СПОС между ВС Фалкон 900, рейс ГЗП9638 и ВС МИ-8, рейс 23197 в районе аэродрома Внуково.

2. 07.10.2017 уклонение в запретную зону № 53, ВС Як-42, рейс RSJ 9601.

3. 11.10.2017 вылет ВС АН72, рег. 74047 с аэродрома Сормово раньше времени указанного в плане.

4. 11.10.2017 срабатывание ТКАС в режиме «РА» на ВС Б772, рейс БАВ232 и на ВС А320, рейс СВР1326 в районе ОПРС Юхнов.

5. 13.10.2017 нарушение схемы захода на аэродром Внуково на ВПП 06 и схемы ухода на второй круг ВС Б735, рейс УТА 588.

6. 15.10.2017 при уходе на второй круг ВС А332, рейс АФЛ201 срабатывание КС с ВС Б777, рейс АФЛ207 в районе аэродрома Шереметьево.

7. 16.10.2017 в районе аэродрома Шереметьево, по данным самолетного ответчика в процессе захода на посадку по схеме УМ21Г ВС Е195, рейс LOT677 находилось на высоте 480 метров при разрешенной высоте снижения 600 метров.

8. 16.10.2107 не выдерживание заданного диспетчером УВД эшелона и отклонение от стандартной схемы выхода из района аэродрома Шереметьево экипажем ВС А310, рейс АФГ708.

9. 18.10.2017 после взлета с аэродрома Домодедово экипаж ВС А124, рейс ЖДА8352 нарушил схему выхода «ДК 32 виски».

10. 21.10.2017 после взлета с аэродрома Остафьево ВС CRJ2, рейс Т7ОАМ набрал высоту 1003 м вместо заданной и подтвержденной высоты 900 м. Срабатывание КС со встречным ВС Б738, рейс ПБД124.

11. 23.10.2017 снижение ниже высоты установленной схемой снижения и захода на посадку на ВПП 24 пр аэродрома Шереметьево А319, рег. КKK 1500.

12. 24.10.2017 срабатывание ТКАС в режиме «РА» на ВС В738, рейс АФЛ1854 в районе ПОД БЕСТА.

13. 26.10.2017 уклонение в запретную зону № 63 ВС А333, рейс АФЛ504 в районе ПОД АРСЕП.

14. 27.10.2017 нарушение заданной схемы выхода «БИТСА 19Д» с аэродрома Внуково экипажем ВС SU95, рейс А4425.

15. 28.10.2017 отклонение от схемы захода на аэродром Домодедово при захвате курсового радиомаяка экипажем ВС А320, рейс RWZ9334.

16. 30.10.2017 снижение ниже высоты заданной диспетчером УВД. КВС С750, рейс 9НЕРІ занял высоту 400 м вместо высоты 600 м по схеме захода на посадку МК-058 аэродрома Внуково.

17. 09.11.2017 уход на второй круг по команде диспетчера ВС В738, рейс ТНУ6МL, из-за появления неопознанной отметки на РЛК обзора летного поля на ВПП 24.

18. 10.11.2017 снижение ниже высоты установленной схемой захода на посадку ВПП 24 правая аэродрома Шереметьево ВС А332, рейс AFL233 на удалении 13 км высота 410 м.

19. 11.11.2017 нарушение схемы захода по высоте нестабилизированный заход ВС В735, рейс UTA400, уход на второй круг.

20. 06.12.2017 после посадки и освобождения ВПП06L на РД 13 КВС В735, рейс ВТІ428 доложил о съезде тележки на грунт и невозможности рулить самостоятельно.

21. 06.12.2017 срабатывание КС между ВС А321, рейс AFL2501 и ВС А321, рейс AFL2323 в районе ПОД АТРУН.

22. 11.12.2017 при заходе на посадку на ВПП 06 аэродрома Внуково экипаж ВС В734, рейс UTA454 произвел снижение до высоты 210 м. в районе 4-го разворота.

23. 11.12.2017 уход на второй круг по причине проблемы с КГС и превышении скоростных ограничений при уходе на 2 круг с выпущенной механизацией ВС А-319, рейс ФВ6011.

24. 13.12.2017 уход на второй круг по команде диспетчера СДП ВС А320, рейс AFL2383. При буксировке ВС тягач пересек линию предварительного старта без разрешения диспетчера СДП.

25. 15.12.2017 посадка ВС Р-66, рег. РА 06382 на пл. Ленина г. Орла.

26. 21.12.2017 уход на 2 круг по команде диспетчера СДП экипажу ВС В-738, рейс ПБД 420 по причине выхода собак на ВПП.

27. 26.12.2017 при заходе на посадку ВПП24, аэродрома Внуково, по данным самолетного ответчика, несанкционированное снижение до высоты 260 м ВС E35L, рейс MOLEG.

28. 26.12.2017 при выполнении взлета ВС А-320, рейс АФЛ 020, в начале разбега, диспетчер СДП отменил ошибочное разрешение на взлет из-за нахождения снегоборочной техники вблизи ВПП.

29. 29.12.17 срабатывание КС между ВС F2TH, рейс ММД 6823 и ВС Ц56Ь, рейс ТОВ160 в районе аэродрома Внуково.

4. За отчетный период специалистами отдела инспектирования и контроля качества АНО, совместно со специалистами Центрального управления Росавиации, расследовано **18** авиационных событий, еще **9** авиационных событий находятся в стадии расследования, по **2** авиационным событиям проведены анализы качества ОВД.

Данные события распределились:

- 4 случая ухода ВС на 2 круг по команде диспетчера;
- 13 случаев нарушения установленных схем захода (выхода) из районов аэродромов;
- 1 случай несанкционированной посадки в населенном пункте;
- 5 случаев срабатывания СПОС;
- 2 случая срабатывания TCAS в режиме «RA»;
- 1 случай съезда ВС на грунт;
- 2 случая уклонения в запретные зоны;
- 1 случай вылета ВС ранее запланированного времени.

5. В приведенных случаях авиационных событий действия персонала ОВД, в основном, были правильными и своевременными, за исключением авиационных событий в которых присутствовал фактор ОВД (ОрВД).

В ходе работы комиссий по расследованию авиационных событий, был выявлен ряд недостатков в обеспечении полетов ВС со стороны органов ОВД (ОрВД). А именно:

1. 11.10.2017 вылет ВС АН72, рег. 74047 с аэродрома Сормово раньше времени указанного в плане.

Диспетчер ДПП+ДПК аэродрома «Стригино» не проверив наличие и соблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на ИВП, не выявил нарушение порядка ИВП и, соответственно, не выполнил требования п. 4.7 и п. 6.25 Технологии работы диспетчера ДПП+ДПК Нижегородского центра ОВД филиала «МЦ АУВД» редакция 9, утвержденной приказом Начальника Нижегородского центра ОВД № 42 от 26.12.2016.

Не проверив наличие и соблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на ИВП, диспетчер СДП+ДПР аэродрома «Стригино» не выявил нарушение порядка ИВП и, соответственно, не выполнил требования п. 4.8 и п. 6.28 Технологии работы диспетчера СДП+ДПР Нижегородского центра ОВД филиала «МЦ АУВД» редакция 9, утвержденной приказом Начальника Нижегородского центра ОВД № 42 от 26.12.2016.

В Технологии работы диспетчера ДПП+ДПК Нижегородского центра ОВД филиала «МЦ АУВД» редакция 9, утвержденной приказом Начальника Нижегородского центра ОВД № 42 от 26.12.2016 и Технологии работы диспетчера СДП+ДПР Нижегородского центра ОВД



филиала «МЦ АУВД» редакция 9, утвержденной приказом Начальника Нижегородского центра ОВД № 42 от 26.12.2016 не прописаны действия диспетчера при отсутствии в окне плановой информации, формируемой АПМ «Коринф», плана полёта ВС.

П. 6.25 технологии работы диспетчера ДПП+ДПК и п 6.28 Технологии работы диспетчера СДП+ДПР не соответствуют положению п. 145 ФП ИВП в части: «В случае если органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) выявляется нарушение порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, информация об указанном нарушении немедленно доводится до сведения органа противовоздушной обороны и командира воздушного судна, если с ним установлена радиосвязь».

2. 15.10.2017 при уходе на второй круг ВС А332, рейс АФЛ201 срабатывание КС с ВС Б777, рейс АФЛ207 в районе аэродрома Шереметьево.

Диспетчер РЛУ сектора «ШК» не в полной мере выполнил требования нормативных правовых документов и Технологии работы диспетчера РЛУ ассистента на секторе ДПК МАДЦ «Шереметьево-круг», утвержденной приказом филиала от 18.09.2017 № 816, в результате чего произошло срабатывание КС на АС ОрВД «Синтез - АР4» и расхождение указанных ВС на минимально допустимых интервалах эшелонирования, а именно:

1.1. ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации»:

- п. 6.10.2, в части выдачи воздушному судну при векторении курса или несколько курсов для вывода воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку с предоставлением возможности воздушному судну выйти на линию пути конечного участка захода на посадку под углом 45° или меньше;

- п. 6.10.3, в части информирования экипажа ВС о причине пересечения линии пути конечного этапа захода на посадку, если воздушному судну задается курс для пересечения линии пути конечного этапа захода на посадку и обеспечения последующего вывода воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку с соблюдением требований пункта 6.10.2;

- п. 6.10.4, в части выдачи экипажу ВС при векторении указания доложить о выходе на линию пути конечного участка захода на посадку и выдачи разрешения на заход одновременно с последним заданным курсом.

1.2. Приложение к ФАП «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», Типовая фразеология:

- п. 2.2.2, в части указания экипажу местоположения ВС от контрольной точки при осуществлении векторения при заходе на посадку.

Кроме того, при проведении анализа качества ОВД, в 2 авиационных событиях выявлены следующие нарушения:

1. 06.12.2017 срабатывание КС между ВС А321, рейс AFL2501 и ВС А321, рейс AFL2323 в районе ПОД АТРУН.

Срабатывание сигнализации о конфликтной ситуации между ВС рейсов АФЛ 2323 и АФЛ 2501 на секторе «М 1» МАДЦ произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в КСА УВД «Синтез АР 4», по причине наличия тенденции к сокращению установленных минимальных интервалов эшелонирования вследствие ошибочного указания диспетчера РЛУ экипажу ВС рейса 2501 о снижении до эшелона 180, с пересечением эшелона 200, занятого ВС рейса АФЛ 2323.

При ОВД ВС рейсов АФЛ 2323 и АФЛ 2501 диспетчер РЛУ сектора «М 1» МАДЦ Шубин С.Е. не выполнил требования Технологии работы диспетчеров РЛУ и ПК на секторе ДПП МАДЦ «М 1», а именно:

- п.1.12.1, в части обеспечения соблюдения установленных интервалов эшелонирования, предотвращения возможных конфликтных ситуаций между воздушными судами;

- п.1.13.1, в части определения сравнительного местоположения воздушных судов относительно друг друга и принятия решения по обеспечению установленных интервалов эшелонирования;

- п. 5.1.8, в части соблюдения процедуры пересечения занятого эшелона.

2. 29.12.17 срабатывание КС между ВС F2ТН, рейс ММД 6823 и ВС Ц56Б, рейс ТОЫ160 в районе аэродрома Внуково.

Срабатывание сигнализации о конфликтной ситуации между ВС рейсов ММД 6823 и ТОЫ 160 на секторе «М 4» МАДЦ произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в КС А УВД «Синтез АР 4», по причине наличия тенденции к сокращению установленных минимальных интервалов эшелонирования между ВС вследствие неправильного подтверждения экипажем ВС рейса ММД 6823 указания о снижении до эшелона 100 и не установлением диспетчерами РЛУ и ПК ошибки в докладе экипажа.

Диспетчер РЛУ сектора «М 4» Белоусов А.С. не в полной мере выполнил требования:

- п.2.13.3 ФАП «Порядок осуществления радиосвязи в ВП РФ», в части не использования установленной фразы «ошибка» при неверном подтверждении диспетчерского указания экипажем ВС.

Диспетчер ПК сектора «М 4» Баринов А.В. не в полной мере выполнил требования:

- п. 1.12.2 ТРД ДПП, в части информирования диспетчера РЛУ о прогнозируемых конфликтных ситуациях, выдачи рекомендаций по их предотвращению и предприятия необходимых действий для нормализации обстановки при ошибочных действиях диспетчера РЛУ.

**5.1. Краткое описание событий, в которых присутствовал фактор ОВД (ОрВД): - 2 события (04.10.2017 и 24.10.2017).**

#### **04.10.2017 (классифицируется как авиационный инцидент).**

ВС Ми-8, рег. 23197, принадлежность СЛО «Россия», выполняло тренировочные полеты «по кругу» на аэродроме Внуково на ВПП 24 с уходами на второй круг.

В 21.38.50, (здесь и далее по тексту время UTC), после очередного ухода на второй круг, в соответствии с указаниями диспетчера РЛУ сектора «Внуково-круг» МАДЦ (далее – диспетчер РЛУ «ВК»), находясь над входным торцом рабочей ВПП, ВС Ми-8 выполнило разворот вправо на курс 200 градусов с набором высоты 600 м.

В 21.40.41 в соответствии с реализованным в эксплуатируемых в МЦ АУВД системах наблюдения, сработала сигнализация о конфликтной ситуации между указанными ВС (на АС УВД «Альфа»).

В 21.40.59 на связь к диспетчеру РЛУ «ВК» вышел экипаж ВС Ф900, рейс ГЗП 9638, рег. 09001 принадлежность авиакомпания «Газпромавиа», с докладом о выполнении взлета, следовании с курсом 200 градусов и набором высоты 900 м.

В 21.41.04 диспетчер РЛУ «ВК» дал указание экипажу ВС Ф900 следовать с курсом 240 градусов и набирать высоту 600 м. Экипаж указание принял и выполнил.

До момента начала выполнения правого разворота ВС Ф900 на курс 240 градусов ВС следовали на параллельных курсах, минимальное расстояние между ВС Ф900 и ВС Ми-8 составляло 3,5 км, разница по высоте – около 180 м.

В процессе выполнения полученных указаний ВС стали следовать на расходящихся курсах, воздушная обстановка нормализовалась и сигнализация КС на АС УВД «Альфа» прекратилась.

Срабатывание СПОС между ВС Ф900 и ВС Ми8 произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в эксплуатируемых в МАДЦ системах наблюдения ОВД по причине нарушения установленных минимальных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования между указанными ВС, вследствие ошибочных действий диспетчера РЛУ сектора «Внуково-круг».

Авиационное событие стало возможным вследствие:

1). Невыполнения диспетчером РЛУ сектора «ВК» Васютиным В.А. требований «Технологии работы диспетчера РЛУ, ассистента на рабочих местах секторов ДПК МАДЦ» (далее Технологии работы), утвержденной приказом филиала от 14.06.2017 № 536, а именно:

- п.1.13.1, в части обеспечения соблюдения установленных интервалов эшелонирования, предотвращения возможных конфликтных ситуаций между ВС;

- п. 5.1.2, в части обязательного выполнения установленных правил и процедур ОВД, выдачи необходимых указаний и разрешений, предоставления экипажам имеющейся информации об условиях выполнения полетов в целях обеспечения безопасности полетов ВС и соблюдения установленных интервалов эшелонирования;



- п.п. 5.2.2, 5.2.3, в части анализа плановой информации и воздушной обстановки в секторе;

- п. 5.2.6, в части осуществления контроля за полетом ВС по имеющимся средствам и обеспечения требуемых безопасных интервалов эшелонирования.

В ходе работы комиссия выявила следующий недостаток:

- диспетчер РЛУ сектора «ВК» не использовал в полной мере оборудование рабочего места для контроля за ВС Ф900 на этапе получения разрешения на занятие исполнительного старта и на взлет, в части прослушивания частоты радиосвязи диспетчеров СДП и ПДП Внуковского центра ОВД а также информации о состоянии плана полета, отображаемой на ТЗИ АС УВД «ТЕРКАС».

#### **24.10.2017 (классифицируется как авиационный инцидент).**

Экипаж ВС Ту 154, рейс ЦХД 9003, рег. РА85042, выполнил взлет с аэродрома Чкаловский и следовал с курсом 300 градусов в наборе эшелона 60.

Диспетчер УВД дал указание экипажу ВС Ту 154 выполнить разворот влево на курс 70 градусов, которое экипаж ВС принял и подтвердил.

Затем диспетчер УВД дал указание экипажу ВС Ту 154 выполнить разворот вправо на курс 70 градусов, которое экипаж ВС принял и подтвердил.

Во встречном направлении следовало ВС Б738, рейс АФЛ1854, рег. ЖПБГГ, в наборе эшелона 70.

Диспетчер УВД дал указание экипажу ВС Б738 сохранять эшелон 50, немедленно отвернуть влево на курс 30 градусов и информацию о ВС Ту 154 выше, которое экипаж ВС принял и подтвердил.

ВС Б738 следовало на ПОД БЕСТА и подходило к эшелону 50, а ВС Ту 154 подходило к эшелону 60, разница по высоте составляла около 270 м, а расстояние между ВС составляло около 11 км. ВС следовали на пересекающихся курсах.

Диспетчер УВД дал указание экипажу ВС Ту 154 на немедленный набор эшелона 80, которое экипаж ВС принял и подтвердил.

В 07.46.22 экипаж ВС Б738 доложил о срабатывании БСПС (TCAS) в режиме «РА». ВС следовали на встречных курсах, выполняя развороты на заданные курсы, на расстоянии около 6 км с разницей по высоте около 180 м.

Далее ВС Б738 снизилось до эшелона 50, а ВС Ту 154 пересекло высоту около 6300 футов в наборе.

В 07:46:24 ВС разошлись курсами на горизонтальном интервале около 5 км с разницей по высоте более 320 м. Экипаж ВС Ту 154 сообщил о срабатывании БСПС (TCAS) в режиме «РА» после запроса диспетчера.

Срабатывание TCAS в режиме «РА» на ВС Б738, рейс АФЛ1854, рег. ЖПБГГ и на ВС Ту 154, рейс ЦХД 9003, рег. РА85042 произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в бортовой системе



предупреждения столкновений на воздушных судах по причине нарушения установленных минимальных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования между указанными ВС, вследствие ошибочных действий диспетчера РЛУ сектора «М 8».

Авиационное событие стало возможным вследствие невыполнения диспетчером РЛУ сектора «М 8» Пряхиным М.А. требований «Технологии работы диспетчеров радиолокационного управления и процедурного контроля на секторе ДПП МАДЦ «Москва-Подход 8 (М 8)» (редакция 02), утвержденной приказом филиала от 18.09.2017 № 816, а именно:

- п.1.12.1, в части обеспечения соблюдения установленных интервалов эшелонирования, предотвращения возможных конфликтных ситуаций между ВС;

- п. 5.1.2, в части обязательного выполнения установленных правил и процедур ОВД, выдачи необходимых указаний и разрешений, предоставления экипажам имеющейся информации об условиях выполнения полетов в целях обеспечения безопасности полетов ВС и соблюдения установленных интервалов эшелонирования;

- п. 6.3.11.3, в части быстрой и правильной оценки местоположения конфликтующих ВС и общей воздушной обстановки в секторе, принятия решения в определении способа устранения конфликта.

Недостатки выявленные при расследовании:

- органы ОВД аэродрома Чкаловский разрешили вылеты ВС Ту 134, рейс ЦХД 9009, рег. RA65729 и ВС Ту 154, рейс ЦХД 9003, рег. RA85042 без предварительного согласования условий входа ВС в сектор УВД «М 8»;

- диспетчер ПК сектора «М 8» Минаев О.Ю. не проинформировал диспетчера РЛУ о предстоящем вылете с аэродрома Чкаловский ВС Ту 154, рег. RA85042.

## **6. Рекомендации.**

**6.1.** Информационный бюллетень изучить с диспетчерским составом ОВД, ПИВП и ОПВД.

**6.2.** Материалы, изложенные в информационном бюллетене, использовать при планировании профилактической работы по предупреждению авиационных происшествий и инцидентов, нарушений правил ОВД и ПИВП.

**6.3.** Регулярно осуществлять анализ деятельности персонала ОВД, ПИВП и ОПВД, в том числе и с использованием материалов СОК, проводить детальные разборы по выявленным недостаткам в выполнении технологии работы и в нарушениях технологической дисциплины.

**6.4.** Руководящему составу служб ОрВД акцентировать внимание всего диспетчерского состава на необходимости более качественного выполнения требований руководящих документов, в том числе:

- исключить упрощенчество в осуществлении технологических процедур;

- повысить технологическую дисциплину и требовательность диспетчеров РЛУ и ПК по отношению друг к другу и по отношению к экипажу ВС, в части качественного ведения и контроля радиообмена;

- обеспечить необходимый, активный уровень участия диспетчеров ПК в осуществлении ОВД, исключить тенденцию отстраненности диспетчеров ПК от прослушивания и контроля радиообмена, недостаточного анализа воздушной обстановки;

- усилить контроль за действиями диспетчеров-стажеров со стороны диспетчеров-инструкторов.

**6.5.** Старшим диспетчерам направлений более внимательно осуществлять контроль ведения радиообмена, при обнаружении нарушений принципиально анализировать и разбирать каждый случай, в том числе, на разборах смен, исключить случаи игнорирования и укрывательства.

**6.6.** При проведении технической учебы:

- изучить с диспетчерским составом соответствующие разделы ФАП «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса РФ от 26.09.2012 № 362 (ФАП-362);

- организовать изучение разделов технологии работы, касающихся взаимодействия диспетчеров РЛУ и ПК при прогнозировании воздушной обстановки и выработки согласованных решений, согласование решений со смежными диспетчерскими пунктами;

**6.7.** Обеспечить регулярное осуществление выписок радиообмена, расшифровку и анализ материалов СОК, принятие профилактических мер по недопущению нарушений правил и фразеологии радиообмена, технологии работы диспетчера ОВД, ПИВП и ОПВД.

**6.8.** Руководящему составу служб ОрВД организовать комплексное использование материалов СОК, осуществлять своевременный анализ выписок фразеологии радиообмена, исключить формальный подход со стороны старших диспетчеров и инструкторского состава при оценке деятельности диспетчерского состава.

**6.9.** С учетом повторяемости авиационных событий, связанных с недостатками во взаимодействии службы движения и аэродромной службы при производстве работ на летном поле необходимо:

- принять исчерпывающие организационные меры по повышению уровня взаимодействия служб движения и аэродромных служб в части постоянного контроля за работой спецтехники на ВПП и зонах маневрирования, наличия устойчивой связи органов ОВД с руководителями бригад спецтехники, использования табло «ВПП занята» в установленном режиме.

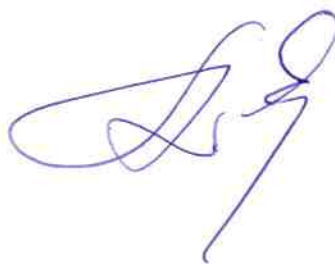
Установить контроль со стороны руководящего состава смен службы движения по неукоснительному соблюдению диспетчерским составом требований Технологии по взаимодействию службы движения с аэродромной службой и службами, обеспечивающими полёты, Руководства по аэродрому, разработанному в соответствии с

требованиями приказа Минтранса России от 25.09.2015 № 286, а также требований раздела IV «Порядка осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утверждённых приказом Минтранса России от 26.09.2012 № 362;

- заострить внимание руководителей полетов и диспетчерского состава на четкое знание местоположения спецтехники при ее работе на ВПП и зонах маневрирования при выдаче разрешений на занятие экипажами ВС исполнительного старта и производство взлета, используя технические средства, визуальный контроль, доклады руководителя работ от аэродромной службы;

- повторно довести до персонала ОВД причины и обстоятельства авиационных событий, связанных с несанкционированными занятиями ВПП спецтехникой, рекомендации комиссий по расследованию, директивные указания Росавиации и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» по предотвращению угрозы столкновения на ВПП ВС и спецтехники.

Начальник отдела инспектирования  
и контроля качества АНО



А.С. Ежов

«16» января 2018