

**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 первый квартал 2018 года**

**№ 72**

**Москва  
2018**

1. Информационный бюллетень подготовлен на основании материалов расследования авиационных событий, произошедших в филиале «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (далее – филиал) в первом квартале 2018 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. 11.01.2018 срабатывание СПОС между ВС А320, рейс QTR224 и ВС А321, рейс СЖР7019 в районе аэродрома Домодедово.

2. 20.01.2018 срабатывание СПОС между ВС SU95, рейс АФЛ2115 и ВС Б735, рейс УТА582 в районе ОПРС Ивановское.

3. 26.01.2018 прерванный взлет ВС А320, рейс AFL1324, с ВПП 24Л по команде диспетчера СДП по причине ухода на второй круг ВС заходящего на ВПП 24 ПР.

4. 12.02.2018 отмена разрешения на взлет экипажу ВС А321, рейс AFL1404 по причине сокращения интервала между заходящим ВС рейса CES591.

5. 13.02.2018 на эшелоне 150 поступил доклад от экипажа ВС Б-738, рейс АФЛ24823 о полете беспилотного летательного аппарата выше высоты полета ВС на 200 м.

6. 14.02.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» между ВС Б77W, рейс БАВ232 и ВС А320, рейс РВЗ 3701 в районе ОПРС Бужарово.

7. 27.02.2018 уход на второй круг по команде диспетчера СДП ВС А320, рейс КЗР871 из-за несанкционированного пересечения ВПП 06Л ВС Су95, рейс СУМ9603.

8. 01.03.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» между ВС А320, рейс АФЛ1155 и ВС В738, рейс УТА576 в районе ОПРС Малое Скуратово.

9. 08.03.2018 уклонение в запретную зону № 63 ВС В763, рейс KAP6601.

10. 14.03.2018 полет без связи ВС PRM1, рейс РА02787 в течении 13 минут.

11. 15.03.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» между ВС В772, рейс НВС6602 и ВС А319, рейс СЖР627 в районе ПОД АТЛИМ.

12. 16.03.2018 уклонение в запретную зону № 53 ВС B77W, рейс АФЛ271.

13. 21.03.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» между ВС B777, рейс PIA709 и ВС A319, рейс SVR820 в районе ОПРС Юхнов.

14. 29.03.2018 нарушение заданной схемы выхода из района аэродрома Внуково экипажем ВС CRJ2, рейс RLU129.

15. 29.03.2018 нарушение заданной схемы выхода из района аэродрома Внуково экипажем ВС H25B, рейс ЦИГ1611.

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

Данные события распределились:

- 1 случай ухода ВС на 2 круг по команде диспетчера;
- 2 случая нарушения установленных схем захода (выхода) из районов аэродромов;
- 1 случай несанкционированной посадки в населенном пункте;
- 2 случая срабатывания СПОС;
- 4 случая срабатывания TCAS в режиме «РА»;
- 1 случай отмены разрешения на взлет;
- 2 случая уклонения в запретные зоны;
- 1 случай доклада экипажа ВС о полете беспилотного летательного аппарата.
- 1 случай полета без связи.

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).

5.1. Краткое описание событий, в которых присутствовал фактор ОВД (ОрВД): - 1 событие (11.01.2018) и 6 событий в которых имели место недостатки по ОВД (ОрВД): - (26.01.2018, 12.02.2018, 20.02.2018, 27.02.2018, 01.03.2018, 21.03.2018).

#### **11.01.2018 - авиационный инцидент.**

Нарушение минимальных интервалов эшелонирования между ВС A320, рег. A7ADE, рейс QTR 224, принадлежность «Qatar Airways» и ВС A321, рег. VQ-BKG, рейс СЖР 7019, принадлежность ОАО АК «Уральские авиалинии» произошедшего в районе аэродрома Домодедово.

После взлета с аэродрома Домодедово, ВС следовали по маршруту: СИД ДК32В - ОПРС Глотаево - ОПРС Венев, ВС A320, рег. A7ADE, рейс QTR224 - на эшелоне 110, а ВС A321, рег. VQ-BKG, рейс СЖР7019, сзади ВС A320, на эшелоне 80, горизонтальный интервал между ВС составлял

более 10 км. ВС А321 следовало со скоростью большей, чем ВС А320, в результате чего продольный интервал между ВС имел тенденцию к сокращению.

Диспетчер УВД Московского аэроузлового диспетчерского центра (МАДЦ) дал указание экипажу ВС А321 набирать эшелон 120, с пересечением эшелона 110, занятого впереди следующим ВС А320, горизонтальный интервал между ВС составлял около 7 км.

В 08:06:38 сработала сигнализация о потенциально-конфликтной ситуации («ПКС») на КСА УВД «Синтез - АР4» между ВС. В данный момент времени ВС следовали на попутных курсах, горизонтальный интервал между ВС составлял около 7 км, а разница по высоте около 230 м.

В 08:06:41, в соответствии с реализованным в эксплуатируемых в МЦ АУВД системах наблюдения алгоритмом, сработала сигнализация о конфликтной ситуации («КС») между ВС на КСА УВД «Синтез - АР4». В данный момент времени ВС следовали на попутных курсах, горизонтальный интервал между ВС составлял около 7 км, а разница по высоте около 170 м.

В 08:06:43 диспетчер УВД МАДЦ дал указание экипажу ВС А321 отвернуть влево на курс 090°, а в 08:06:48 экипажу ВС А320 - отвернуть вправо на курс 180°, и в дальнейшем - на курс 200°, тем самым предотвращая дальнейшее сокращение горизонтального интервала.

Полученные указания экипажи ВС А320 и ВС А321 приняли, подтвердили и приступили к выполнению.

В процессе выполнения полученных указаний ВС стали следовать на расходящихся курсах.

В 08:07:34 ВС разошлись курсами, воздушная обстановка нормализовалась и сигнализация «КС» на КСА УВД «Синтез - АР4» прекратилась.

Докладов экипажей ВС о срабатывании БСПС TCAS в режиме «RA» не поступало.

Срабатывание сигнализации «КС» между ВС А320, рег. А7АДЕ, рейс QTR 224, принадлежность «Qatar Airways» и ВС А321, рег. VQ-BKG, рейс СЖР 7019, принадлежность ОАО АК «Уральские авиалинии», произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в КСА УВД «Синтез - АР 4», по причине наличия тенденции к сокращению установленных минимальных интервалов эшелонирования между ВС, вследствие ошибочного указания диспетчера РЛУ экипажу ВС А321, рег. VQ-BKG, рейс СЖР 7019, о наборе эшелона 120, с пересечением эшелона 110, занятого ВС А320, рег. А7АДЕ, рейс QTR 224.

Нарушение минимальных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования между ВС А320, рег. А7АДЕ, рейс QTR 224 и ВС А321, рег. VQ-BKG, рейс СЖР 7019 явилось следствием того, что диспетчер РЛУ сектора «М 6» Селезнев С.А. не в полной мере выполнил требования ФАП - 362 и ТРД ДПП, а именно:



- п. 2.5 ФАП - 362, в части исправления ошибки, допущенной в выдаче указания экипажу ВС;
- п. 1.12.1 ТРД ДПП, в части соблюдения установленных интервалов эшелонирования, предотвращения возможных конфликтных ситуаций между ВС;
- п.5.1.8 ТРД ДПП в части соблюдения процедуры.

Диспетчер ПК сектора «М 6» Ярыгин А.С. 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 предпринятая необходимых действий для нормализации обстановки при ошибочных действиях диспетчера РЛУ.

**26.01.2018** прерванный взлет ВС А320, рейс AFL1324, с ВПП 24Л по команде диспетчера СДП по причине ухода на второй круг ВС заходящего на ВПП 24 ПР аэродрома Шереметьево.

По данному событию проводился анализ качества ОВД.

Выявленные недостатки.

1. В процессе ОВД диспетчер С1С2 СДП Трелюдов В.Н., допустил отступление от фразеологии радиообмена, используемом при аннулировании разрешения на взлет в случае, предусмотренном п. 5.9 ФАП 293 в соответствии с п. 1.3.15 ФАП362. применив фразы:

«АФЛ1324. остановитесь, взлет прекратите», вместо установленной фразы «cancel take off. I say again cancel take off ».

2. Трелюдов В.Н. не указал причину отмены диспетчерского разрешения на взлет.

3. Действия Трелюдова В.Н. показали не знание им схемы ухода на 2-й круг ВПП 24П и. как следствие, неправильный анализ воздушной обстановки при принятии решения о выдаче команды ЭВС рейса АФЛ 1324 на прекращение взлета.

**12.02.2018** отмена разрешения на взлет экипажу ВС А321, рейс AFL1404 по причине сокращения интервала между заходящим ВС рейса CES591 на аэродроме Шереметьево.

По данному событию проводился анализ качества ОВД.

Выявленные недостатки.

1. В процессе ОВД С1С2 СДП Минаев С.А. допустил нарушение, части соблюдения рекомендованных расчетных позиций ВС для разрешения взлета с исполнительного старта, предусмотренными Приложением А технологии работы диспетчера объединенного сектора С1С2 СДП.

2. Диспетчер С1С2 СДП Минаев С.А., допустил отступление от фразеологии радиообмена, используемой при аннулировании разрешения на взлет в случае, предусмотренном п. 5.9 ФАП 293 в соответствии с п. 1.3.15 ФАП362. применив фразы:

«АФЛ 1404. hold position, cancel take-off», вместо установленной фразы «АФЛ 1404 hold position, cancel take off. i say again cancel take off».

3. Диспетчер С1С2 СДП Минаев С.А. не потребовал у экипажа ВС подтверждение команды на отмену разрешения на взлет, не указал причину отмены диспетчерского разрешения на взлет.

4. Врио РП Хрунин Е.Г. и диспетчер СДП Рыбьянец С.П. во время не исправили ошибочные действия диспетчера СДП Минаева С.А.

**20.02.2018** срабатывание СПОС между ВС SU95, рейс АФЛ2115 и ВС Б735, рейс УТА582 в районе ОПРС Ивановское.

По данному событию проводился анализ качества ОВД.

Срабатывание наземной системы безопасности в режиме «КС» между ВС СУ95, рейс АФЛ2115 и ВС Б735, рейс УТА582, произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в КС А УВД «Синтез АР-4», по причине наличия тенденции к сокращению установленных минимальных интервалов эшелонирования в следствии ошибочного указания диспетчера РЛУ экипажу ВС рейса АФЛ2515 о снижении до эшелона 140, вместо указания о снижении экипажу ВС рейса АФЛ2115, наличием в зоне созвучных позывных АФЛ2115 и АФЛ2515, следующих по одному маршруту и с одинаковым профилем снижения, недостаточного анализа воздушной обстановки в секторе диспетчером РЛУ сектора «М 1» и неправильного установления приоритетов в решении нескольких проблем при ОВД диспетчером ПК сектора «М 1».

Недостатки:

При ОВД ВС СУ95, рейс АФЛ2115 и ВС Б735, рейс УТА582, были выявлены следующие недостатки, а именно:

Диспетчер РЛУ сектора «М 1» Енгальчев И.А. не в полной мере выполнил требования:

- п. 1.13.1. ТРД ДПП, в части принятия решений по обеспечению установленных интервалов эшелонирования и предотвращению столкновений воздушных судов в воздухе;
- п. 5.1.6. ТРД ДПП, в части передачи экипажам конфликтующих воздушных судов информации о движении;
- п. 5.1.17. ТРД ДПП, в части неправильного установления приоритетов в решении нескольких проблем при ОВД;
- п. 6.3.11.3. ТРД ДПП, в части быстрой и правильной оценки положения конфликтующих ВС и общей воздушной обстановки в секторе;
- п. 6.6. ФАП ОрВД в части не информирования экипажа ВС о его местоположении.

Диспетчер ПК сектора «М 1» Околелов Д.А. не в полной мере выполнил требования:

- п. 5.1.17. ТРД ДПП, в части неправильного установления приоритетов в решении нескольких проблем при ОВД;
- п. 6.3.11.3. ТРД ДПП, в части взятия на себя функции диспетчера РЛУ с целью предотвращения развития конфликтной ситуации

между ВС, если действия диспетчера РЛУ угрожают безопасности полетов.

Диспетчер ПК сектора «М 1» Сухотин А.А. не в полной мере выполнил требования:

- п. 5.3.10. ТРД ДПП. в части анализа текущей и прогнозируемой обстановки в секторе и информировании диспетчера РЛУ о возможных конфликтных ситуациях.

Старший диспетчер МАДЦ Сюткин А.Г. не в полной мере выполнил требования:

- п. 2.6.2. «Должностной инструкции старшего диспетчера МАДЦ», в части контроля

приема-передачи дежурства диспетчерами РЛУ и ПК секторов МАДЦ при подмене диспетчеров

РЛУ и ПК;

- п. 2.6.8. «Должностной инструкции старшего диспетчера МАДЦ», в части не выдачи руководителю полетов предложения по разъединению секторов направления.

Руководитель полетов МАДЦ Ленин Б.В. не в полной мере выполнил требования:

- п. 2.4.1. «Должностной инструкции руководителя полетов МАДЦ», в части недостаточного осуществления контроля за приемом-сдачей дежурства и подмены персонала смены;

- п. 2.4.10. «Должностной инструкции руководителя полетов МАДЦ», в части недостаточного анализа загруженности секторов УВД, а так же своевременного установления ограничений по вылету ВС с аэродромов МУДР и по входу ВС в МУДР из РДЦ.

### **27.02.2018- авиационный инцидент.**

Уход на второй круг по команде диспетчера СДП ВС А320, рейс КЗР871 из-за несанкционированного пересечения ВПП 06Л ВС Су95, рейс СУМ9603.

Причиной авиационного инцидента, выразившегося в уходе на второй круг ВС А321 Р4КВВ авиакомпания «ЭйрАстана», явилось не санкционированное пересечение ВПП ВС RRJ-95LR-100, RA89066, ФГБУ «АСК МЧС России» рейса СУМ9603.

Выявленные недостатки.

Экипаж ВС рейса СУМ9603 в нарушение требования пункта 2.1.4 ФАП362 перед подтверждением разрешения на занятие предварительного старта, не убедился в окончании передачи диспетчерского указания на частоте ДПР, создал помеху уже ведущейся передаче, что способствовало ошибочному пониманию принятой информации экипажем.

Экипаж ВС СУМ9603 нарушил пункт 2.13.1 ФАП 362, так как должен был при любых обстоятельствах повторить указания и разрешения относительно ожидания перед ВПП, пересечения и занятия ВПП.

Диспетчер ДПР в нарушение требования пункта 2.13.3 ФАП 362 говорящего о том, что если экипаж ВС повторил разрешение или указание



неправильно, то диспетчер передает слово «ошибка» («не правильно»), за которым повторяет разрешение или указание, не потребовал от экипажа ВС рейса СУМ9603 полного подтверждения переданного указания.

**01.03.2018 - событие не классифицируется как авиационный инцидент.**

ВС А320, рейс АФЛ1155, рег. VP-BCA, принадлежность ПАО «Аэрофлот» следовало от ОПРС Тербуны на ОПРС Малое Скуратово на эшелоне 300.

В попутном направлении от ОПРС Тербуны на ОПРС Малое Скуратово на эшелоне 360 следовало ВС В-737, рейс УТА576, рег. VQ-BQR, принадлежность ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

ВС следовали на попутных курсах без продольного и бокового интервалов под управлением диспетчеров УВД РДЦ.

Для создания бокового интервала между ВС, диспетчер УВД дала указание экипажу ВС А320 на отворот влево на 20 градусов, которое экипаж ВС принял, подтвердил и выполнил. ВС стали следовать на расходящихся курсах и боковой интервал между ВС стал увеличиваться.

Видя, что боковой интервал между ВС составляет более 8 км и продолжает увеличиваться, ВС следуют на расходящихся курсах, диспетчер УВД дала указание экипажу ВС В-737 снижаться до эшелона 290, с пересечением эшелона 300 занятого попутным ВС А320. Экипаж ВС В-737 указание принял, подтвердил и приступил к снижению, когда горизонтальный интервал между ВС составлял более 10 км.

В 12:24:29 диспетчер УВД дала указание экипажу ВС А320 взять курс на ОПРС Малое Скуратово, которое экипаж ВС принял и подтвердил. Горизонтальный интервал между ВС составлял около 15 км, а разница по высоте – около 1400 м.

Не смотря на принятое и подтвержденное диспетчерское указание выполнить разворот на ОПРС Малое Скуратово, экипаж ВС А320 выполнил доворот на ОПРС Сухотино, ВС стали следовать на сходящихся курсах, в следствии чего горизонтальный интервал между ВС стал сокращаться.

В 12:26:22, определив возникновение потенциально-конфликтной ситуации между ВС А320 и ВС В-737, диспетчер УВД дала указание экипажу ВС А320 выполнить отворот влево на 20 градусов, в ответ экипаж ВС А320 доложил о срабатывании TCAS в режиме «RA». Горизонтальный интервал между ВС составлял более 11 км, а разница по высоте около 220 м.

Экипаж ВС А320 приступил к выполнению рекомендации TCAS и начал снижение с вертикальной скоростью около 20 м/сек.

В 12:26:41 диспетчер УВД дала указание экипажу ВС В-737 выполнить отворот вправо на 20 градусов, которое экипаж ВС принял и подтвердил. Горизонтальный интервал между ВС составлял около 10 км, а разница по высоте около 330 м.



В 12:26:54 диспетчер УВД дала указание экипажу ВС А320 продолжать снижение до эшелона 260, которое экипаж ВС принял и подтвердил.

В 12:27:28 экипаж ВС А320 доложил о расхождении с ВС В-737, горизонтальный интервал между ВС составлял более 10 км, а разница по высоте около 520 м.

В процессе маневрирования ВС минимальный интервал горизонтального и вертикального эшелонирования нарушен не был.

Срабатывания сигнализации о ПКС и конфликтной ситуации на КСА УВД «Синтез - АР4» между указанными ВС не было.

Экипаж ВС В-737 о срабатывании TCAS в режиме «РА» не докладывал.

Срабатывание TCAS в режиме «РА» на ВС А320, рейс АФЛ1155, рег. VP-BCA, принадлежность ПАО «Аэрофлот», произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в TCAS, по причине наличия тенденции к сокращению установленных минимальных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования между ВС А320, рейс АФЛ1155, рег. VP-BCA, принадлежность ПАО «Аэрофлот» и ВС В-737, рейс УТА576, рег. VQ-BQR, принадлежность ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Недостатки выявленные при расследовании.

1. Экипаж ВС А320, рейс АФЛ1155, рег. VP-BCA, принадлежность ПАО «Аэрофлот» не выполнил требования п. 3.34.3 ФАП-128, в части выполнения указания органа ОВД.

2. Диспетчер РЛУ сектора Х2 не выполнила требования п. 3.5 ФАП – 362, в части выдачи указания на снижение экипажу ВС А320 после доклада экипажа ВС о срабатывании TCAS в режиме «РА».

**21.03.2018** Срабатывание ТКАС в режиме «РА» между ВС В777, рейс PIA709 и ВС А319, рейс SVR820 в районе ОПС Юхнов.

По данному событию проводился анализ качества ОВД.

Срабатывание ТКАС в режиме «РА» между ВС В777, рейс PIA709 и ВС А319, рейс SVR820, произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в БСПС (ТКАС) по причине наличия тенденции к сокращению установленных минимальных интервалов эшелонирования в следствии ошибочного указания диспетчера РЛУ экипажу ВС А319, рейс SVR820 о снижении с эшелона 370 до эшелона 250 с пересечением эшелона 360 занятого ВС В777, рейс PIA709.

Причиной срабатывания БСПС (TCAS) в режиме «РА» на ВС А-319 явилось:

- нарушение диспетчером РЛУ требований п.п. 1.4.5.1.1., 5.5.3.2., 5.5.3.3., 5.5.3.5. Технологии работы;

- нарушение диспетчером ПК требований п.п. 1.4.5.2.1., 1.4.5.2.2., 5.5.3.2., 5.5.3.3., 5.5.3.5., 5.5.3.6. Технологии работы.

## **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

«04» апреля 2018