

	Филиал «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Система менеджмента качества	
	Анализ действий персонала ОВД	Анализ действий персонала ОВД при авиационном событии, связанным со срабатыванием БСПС в режиме «РА» между ВС БЦСЗ, рейса СВР1336 и ВС Б733, рейса ТЫА7751 25.09.2019 г.	Стр. 01/02

УТВЕРЖДАЮ
Начальник РДЦ филиала «МЦ АУВД»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

_____ К.В.Олейник
«02» октября 2019 г.

РДЦ
01.10.2019 г.

В соответствии с требованиями пункта 5.2.1.6 «Руководства по системе управления безопасностью полетов при АНО ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», утвержденного приказом ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» от 31.01.2014 № 595, специалистами районного диспетчерского центра, с использованием материалов предоставленных специалистами ГРА СОК ОИ и КК АНО, проведен анализ действий персонала ОВД при авиационном событии, произошедшем 25.09.2019 г. в 11.23.08 (здесь и далее – время UTC), связанным со срабатыванием бортовой системы предупреждения столкновений, далее (БСПС) в режиме «РА», на секторе К1К2 РДЦ между ВС БЦСЗ, рейса СВР1336 и ВС Б733, рейса ТЫА7751.

1. Обстоятельства.

25.09.2019 г. в 11.23.08 в районе ПДЗ ГИТИК РДЦ произошло срабатывание БСПС в режиме «РА» между ВС БЦСЗ, выполнявшим рейс СВР1336 Женева - Домодедово и ВС Б733, выполнявшим рейс ТЫА7751 Домодедово - Закинтос.

В 11.47 РП РДЦ была подана ТЛГ «ALD» в соответствии с ТС-2013.

2. Анализ.

По данным материалов средств объективного контроля (СОК) и объяснениям персонала ОВД установлено, что в момент события руководство сменой № 1 РДЦ осуществлял РП РДЦ Назаров С.А., работу диспетчеров УВД контролировал старший диспетчер РДЦ Худяков С.А., ОВД на секторе К1К2 РДЦ осуществляли:

- диспетчер РЛУ и ПК РДЦ Чижик А.Н., в качестве диспетчера радиолокационного управления (далее по тексту - диспетчер РЛУ);
- диспетчер РЛУ и ПК РДЦ Кох А.Г., в качестве диспетчера процедурного контроля (далее по тексту - диспетчер ПК).

Все должностные лица находились на своих рабочих местах, от выполнения своих должностных обязанностей не отвлекались.


В 11.00.37 ВС рейса СВР1336 вошло в сектор К1К2 и следовало на FL390 от ПОД АСКИЛ на ПОД СУГИР. В процессе полета ВС рейса СВР1336 было снижено до FL310.

В 11.21.52 в сектор К1К2 вошло ВС рейса ТЫА7751 на FL280. Диспетчер дала указание рейсу ТЫА7751 следовать на ПОД САЛАР для создания интервала и сохранять FL280 из-за встречного движения выше полёта.

ВС рейса СВР1336 и ТЫА7751 следовали навстречу друг другу по расходящимся траекториям.

В 11.22.24 диспетчер разрешила снижение ВС рейса СВР1336 до FL290. ВС рейса СВР1336 приступило к снижению с вертикальной скоростью около 16 м/с.

В 11.23.04 диспетчер РЛУ дала указание ВС рейса СВР1336 сохранять FL290. На что экипаж рейса СВР1336 доложил о срабатывании БСПС в режиме «РА». Диспетчер подтвердила получение доклада экипажа.

	Филиал «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Система менеджмента качества	
	Анализ действий персонала ОВД	Анализ действий персонала ОВД при авиационном событии, связанным со срабатыванием БСПС в режиме «РА» между ВС БЦСЗ, рейса СВР1336 и ВС Б733, рейса ТЫА7751 25.09.2019 г.	Стр. 02/02

В момент доклада рейс СВР1336 занял и сохранял высоту около 9080 м (29800 футов). Горизонтальный интервал между ВС рейса СВР1336 и ВС рейса ТЫА7751 составлял около 8 км с разницей по высоте около 550 м (1800 футов) (скрин 11:23:08). ВС следовали по расходящимся линиям пути.

Далее ВС рейса СВР1336 заняло FL300 и в 11.23.50 экипаж рейса СВР1336 доложил о завершении конфликтной ситуации.

Срабатывания индикации конфликтной ситуации на индикаторе воздушной обстановки КСА УВД «Синтез АР-4» не было.

3. Заключение.

Срабатывание БСПС в режиме «РА» между ВС БЦСЗ, рейса СВР1336 на FL298 и ВС Б733, рейса ТЫА7751 на FL280 произошло вследствие высокой скорости снижения установленной экипажем ВС БЦСЗ. Наземная система индикации конфликтной ситуации не срабатывала.

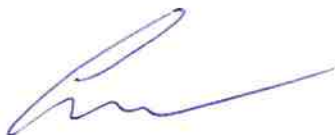
При анализе действий персонала ОВД нарушений Типовой фразеологии ФАП-362 «Порядок осуществления радиосвязи в ВП РФ» и Технологии работы диспетчера РДЦ не выявлено.

4. Рекомендации.

4.1. При занятии ВС смежного занятого эшелона и возможности возникновения между ВС потенциально-конфликтной ситуации, информировать экипажи о взаимном расположении и ограничивать вертикальную скорость до 7 м/с тем ВС, которые изменяют эшелон полета.

4.2. Повторно изучить с персоналом ОВД п.5.5.3.5. Технологии работы РДЦ.

Инспектор КК АНО РДЦ



С.А.Алексеев