

**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 2019 года**

**№ 76**

**Москва  
2019**

1. Информационный бюллетень подготовлен на основании материалов расследования авиационных событий, произошедших в филиале «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (далее – филиал) во первом квартале 2019 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. 04.01.2019 уход на 2 круг ВС А319, рейс СДМ 6013 из-за ложной отметки на ВПП аэродрома Внуково.

2. 13.01.2019 выкатывание за пределы ВПП аэродрома Шереметьево ВС B737-900, рейс ТВС1003.

3. 16.01.2019 срабатывание НСБ в режиме «КС» между ВС Т22М, рег. 94902 и ВС B737, рейс ФДЬ5030 и ВС А321 рейс ФИН1961 в районе ПОД ЛЕТРУ.

4. 21.09.2019 выкатывание за пределы ВПП аэродрома Шереметьево после посадки ВС B738, рейс AFL1963.

5. 24.01.2019 двусторонний отказ связи с экипажем ВС Ту-134, рег. 12037 в районе ОПРС Малое Скуратово.

6. 01.02.2019 срабатывание НСБ в режиме «КС» между ВС B738, рейс ГЛП1127 и ВС Ц750, рейс Н786БЙ в районе аэродрома Домодедово.

7. 08.02.2019 срабатывание ТКАС в режиме «РА» между ВС B735, рейс УТА775 и ВС А320, рейс СБИ796 в районе ПОД СУГИР.

8. 14.02.2019 пролет запретной зоны UUP № 51 вертолетом Робинсон белого цвета.

9. 19.02.2019 срабатывание НСБ в режиме «КС» между ВС CL60, рейс DAAAX и ВС B734, рейс УТА490 в районе аэродрома Внуково.

10. 20.02.2019 срабатывание сигнализации наземной системы безопасности в режиме «КС» на КСА УВД «Синтез - АР4» между ВС B737, 4ЛТГН, рейс ТГ3925, а/к «TAMAZI» (Грузия), и ВС Falcon 2000, ЛЫГЖС, рейс ЛТЦ701, а/к «CHARTER JET» (Литва), происшедшего в районе аэродрома Внуково.

11. 26.02.2019 выкатывание за пределы ВПП24С аэродрома Шереметьево после посадки ВС GALX, рейс ESW88.

12. 27.02.2019 прерванный взлет ВС Б738, рейс ПБД457 из-за собаки на ВПП аэродрома Внуково.

13. 02.03.2109 доклад КВС А321, рейс AFL1137 о наблюдении воздушного теплового пилотируемого шара черного цвета на высоте около 100 м в районе ПДЗ БАЛРА.

14. 02.03.2109 доклад КВС Р44, рег. 06372 о полетах парашютов в районе Чкаловской лестницы г. Нижний Новгород.

15. 12.03.2019 срабатывание НСБ в режиме «КС» между ВС Б738, рейс ПБД188 и ВС Б735, рейс УТА389 в районе аэродрома Внуково.

16. 15.03.2109 срабатывание НСБ в режиме «КС» между ВС Б748, рейс CLU438 и ВС Б777, рейс АФЛ204 в районе аэродрома Шереметьево.

17. 16.03.2019 уход на второй круг ВС SU95, рейс IAE9413 по команде диспетчера ПДП из-за доклада вылетающего ВС Б738, рейс ПБД 433 о постороннем предмете на ВПП06 аэродрома Внуково.

18. 17.03.2019 доклад КВС РА31, рег. RA2233G о полете неопознанного ВС в районе г.т. Курки.

19. 18.03.2019 уход на 2 круг ВС А320, рейс АФЛ027 на аэродроме Шереметьево.

20. 30.03.2019 уход на 2 круг по команде диспетчера ВС В733, рейс BRU955 из-за необходимости осмотра шасси.

21. 31.03.2019 после взлета по схеме СФ1Ц аэродрома Шереметьево уклонение в сторону запретной зоны UUP53 ВС В738, рейс MGL136.

22. 31.03.2019 уклонение в запретную зону UUP53 ВС В738, рейс NWS378A.

4. За отчетный период специалистами отдела инспектирования и контроля качества АНО, совместно со специалистами Центрального МТУ Росавиации, расследовано 4 авиационных события, еще 2 авиационных событий находятся в стадии расследования комиссиями Росавиации и МАК. По 2 авиационным событиям проводится анализ действий персонала ОВД и по 2 авиационным событиям не принято решения о расследовании центральным МТУ Росавиации.

По остальным 12 авиационным событиям, в соответствии с требованиями п. 3.2.5.1 Руководства по системе управления безопасностью полётов при АНО ФГУП «Госкорпорации по ОрВД», введенном в действие с 01.12.2014 приказом ФГУП «Госкорпорации по ОрВД» от 31.10.2014 № 595, проведены анализы действий персонала ОВД с внесением в БД БП установленным порядком результатов анализа действий персонала ОВД.

5. В приведенных случаях авиационных событий действия персонала ОВД, в основном, были правильными и своевременными. В отчетном периоде зафиксирован 1 авиационный инцидент (01.02.2019) связанный с недостатками по ОВД (ОрВД).

Еще в одном событии выявлены недостатки допущенные диспетчерским персоналом службы движения при ОВД ВС указывающие

на недоработки руководящим составом служб движения в подготовке диспетчерского состава, которые не повлияли на причины авиационных событий.

**5.1. Краткое описание событий, в которых имели место недостатки по ОВД (ОрВД): - (01.02.2019 и 12.03.2109).**

**01.02.2019**, в 13:52 (здесь и далее по тексту время UTC) сработала сигнализация наземной системы безопасности на КСА УВД «Синтез - АР4» (далее по тексту НСБ) в режиме «КС» между ВС Б738, VP-BLE, рейс ГЛП1127, ООО «Глобус» и ВС С750, Н768ВJ, рейс Н768ВJ, авиакомпания «Авангард Германия», следовавших в районе аэродрома Домодедово на пересекающихся курсах.

Минимальное расстояние между ВС составляло около 5 км, а разница по высоте - около 150 м.

В результате предпринятых действий диспетчером УВД, воздушная обстановка нормализовалась и срабатывание сигнализации НСБ в режиме «КС» на КСА УВД «Синтез - АР4» прекратилась.

Докладов экипажей ВС о срабатывании бортовых систем предотвращения столкновений (БСПС) не поступало.

Причиной срабатывания НСБ в режиме «КС» между ВС Б738, VP-BLE, рейс ГЛП1127, ООО «Глобус» и ВС С750, Н768ВJ, рейс Н768ВJ, авиакомпания «Авангард Германия», явилось сокращение установленного горизонтального и вертикального интервала эшелонирования между ВС, вследствие ошибочного указания диспетчера РЛУ сектора М6 экипажу ВС С750 на набор неосвобожденного эшелона 80.

Согласно п. 24 Приложения 1 к ПРАПИ - 98 данное авиационное событие классифицируется как авиационный инцидент.

Недостатки выявленные при расследовании.

Диспетчеры РЛУ и ПК сектора М6 не выполнили требования ТРД ДПП, утвержденной приказом филиала от 11.12.2018 № 1088:

Диспетчер РЛУ:

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

- пункта 5.1.5, в части информирования экипажей конфликтующих ВС о движении;

- пункта 5.2.4, в части осуществления контроля за полетом ВС по имеющимся средствам и обеспечения требуемых безопасных интервалов эшелонирования;

- пункта 6.3.11.3, в части невыдачи информации конфликтующим ВС.

Диспетчер ПК:

- пункта 1.12.2, в части информирования диспетчера РЛУ о прогнозируемых конфликтных ситуациях, выдаче рекомендаций по их предотвращению и предпринятия необходимых действий для



нормализации обстановки при ошибочных действиях диспетчера РЛУ и в случаях, не терпящих промедления;

- пункта 6.3.11.3, в части взятия на себя функции диспетчера РЛУ с целью предотвращения развития конфликтной ситуации между ВС, если действия диспетчера РЛУ угрожают безопасности полетов.

Кроме того диспетчер РЛУ сектора М6 не применил метод векторения ВС вертикальными скоростями набора.

**12.03.2019**, в 07:37 сработала сигнализация НСБ на КСА УВД «Синтез - А2» в режиме «КС» между ВС В-737-800, VP-BPL, рейс PBD188, ООО «Авиакомпания «Победа» при уходе на второй круг и ВС В-737-500, VQ-BJS, рейс УТА389, Авиакомпания «ЮТэйр», следовавших в районе аэродрома Внуково на расходящихся курсах.

Минимальное расстояние между ВС составило около 1.2 км, а разница по высоте - около 90 м.

Докладов экипажей ВС о срабатывании бортовых систем предотвращения столкновений (БСПС) не поступало.

Срабатывание НСБ в режиме КС по причине сокращения интервала эшелонирования между ВС В-737-500 VQ-BJS рейса УТА 389 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и ВС В-737-800 VP-BPL рейса ПБД 188 ООО «Авиакомпания «Победа», явились не согласованные действия диспетчера СДП и диспетчера ПДП Внуковского центра ОВД, в части отмены разрешения на взлет ВС рейса УТА 389 и выдачи указания об уходе на второй круг ВС рейса ПБД 188.

На основании изложенного, с учетом взаимного расположения ВС при возникновении, развитии и разрешении конфликтной ситуации в горизонтальной и вертикальной плоскости, отсутствие срабатывания TCAS в режиме «КА» на ВС, а также поскольку расследуемое авиационное событие не могло оказать и не оказало влияния на безопасность полетов ВС, комиссия, в соответствии с пунктом 1.2.2.4. ПРАПИ-98, не квалифицирует данное авиационное событие, как авиационный инцидент.

Недостатки выявленные при расследовании.

В соответствии с п.п.1.8.3 «Технологии работы диспетчера ПДП Внуковского центра ОВД» утвержденная приказом Внуковского ЦОВД филиала «МЦАУД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» от 21.12.2018 №208 диспетчер ПДП обязан:

- обеспечивать соблюдение безопасных интервалов между воздушными судами при взлете и посадке;
- информировать экипажи ВС о взаимном местоположении ВС при возможности возникновения конфликтной ситуации. Информация о взаимном местоположении ВС может не передаваться, если конфликтные ситуации между ними не прогнозируются.

В соответствии с п.п.5.1.4.9 «Технологии работы диспетчера ПДП Внуковского центра ОВД» утвержденная приказом Внуковского ЦОВД филиала «МЦАУД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» от 21.12.2018 №208

диспетчер ПДП может разрешить посадку в любой точке конечного этапа захода на посадку до рубежа 1000м от порога ВПП.

При нахождении ВС на исполнительном старте диспетчер ПДП, начиная с удаления 6км и до 4км, дает через 1км отсчет удаления заходящего ВС на посадку.

В случае если заходящее на посадку ВС достигло удаления 4км, а находящееся на исполнительном старте ВС не начало разбег, СДП (ДУВ) запрещает взлет, а диспетчер ПДП дает указание заходящему на посадку ВС об уходе на 2-ой круг по установленной схеме.

## **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 ОВД 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 (прослушиваний) 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 ОВД организовать комплексное использование материалов СОК, осуществлять своевременный анализ выписок фразеологии (прослушиваний) радиообмена, исключить формальный подход со стороны старших диспетчеров и инструкторского состава при оценке деятельности диспетчерского состава.

Заместитель начальника отдела инспектирования  
и контроля качества АНО

А.А. Гаврюшин

«02» апреля 2019