

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 2018 года**

№ 75

**Москва
2019**

1. Информационный бюллетень подготовлен на основании материалов расследования авиационных событий, произошедших в филиале «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (далее – филиал) во четвертом 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. 02.10.2018 уход на 2 круг ВС Б738, рейс КKK6641 по причине занятости ВПП птицами.
2. 04.10.2018 уход на 2 круг ВС А321, рейс АФЛ 1307 и ВС Б738, рейс АФЛ 1537 из-за препятствия на ВПП.
3. 06.10.2018 уход на 2 круг ВС А320, рейс АФЛ 1621, ВС А320, рейс АФЛ 1463 и ВС Б77W, рейс АФЛ 1713 из-за препятствия на ВПП.
4. 06.10.2018 уклонение в запретную зону № 63 ВС А319, рейс Р4MGU.
5. 08.10.2018 уход на 2 круг ВС АN72, рег. 74047 по причине наличия стаи птиц на траектории снижения.
6. 09.10.2018 доклад КВС воздушного шара рег. RA15030 о визуальном обнаружении полета неизвестного малоразмерного ВС белого цвета в районе н.п. Хреновое Воронежской обл.
7. 09.10.2018 доклад КВС AS50, рег. RA07313 о наблюдении мотодельтаплана на маршруте следования.
8. 13.10.2018 доклад КВС Ми-8, рейс RSD069 о полете парашюта в районе н.п. Лесной Городок.
9. 14.10.2018 срабатывание СПОС между ВС В748, рейс АВW668 и ВС А320, рейс АФЛ1162 в районе аэродрома Шереметьево.
10. 15.10.2018 доклад КВС А320, рейс SVR36 о наблюдении шарашонда в непосредственной близости от ВС при заходе на посадку на аэродром Домодедово.
11. 20.10.2018 доклад КВС А320, рег. AFL2411 о наблюдении дерижабля слева на траверзе над облаками в районе ОПРС Савелово.
12. 21.10.2018 полет ВС С172, рег. RA67587 по маршруту УУМВ-УУТО без уведомления органа ОВД в ВП класса гольф.

13. 21.10.2018 взлет ВС AS55, рег. RA07296, по маршруту Конаково-Ривер Клуб-УУВМ раньше времени указанного в разрешении на ИВП.

14. 22.10.2018 доклад КВС А319, рейс АНУ807 о наблюдении дрона в районе т. Остис.

15. 24.10.2018 уход на второй круг ВС А321, рейс SVR1002 по причине кратковременного отказа связи.

16. 26.10.2018 взлет ВС R44, рег. RA04325 с площадки Горка с просроченным разрешением на ИВП без согласования и в нарушение режима РЖМ-ВР5919.

17. 26.10.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» на ВС В77W, рейс SIA305 в районе ОПРС Венев. Встречное ВС В735 рейс УТА486.

18. 28.10.2018 уход на второй круг ВС В735, рейс УТА380, по команде диспетчера из-за животного на ВПП 24.

19. 28.10.2018 нарушение схемы захода на посадку ВС GLF6, рейс N761LE в части снижения ниже установленной высоты 600 м.

20. 04.11.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» на ВС С750 рейс FBR-700G в районе ПОД РУБАГ.

21. 15.11.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» на ВС Е170 рейс SBI255 в районе ОПРС Венев.

22. 15.11.2018 срабатывание СПОС между ВС В738, рейс АФЛ021 и ВС А320, рейс АФЛ1157 в районе ОПРС Савелово.

23. 17.11.2018 доклад КВС Р-44, рег. RA04346 о наблюдении двух парашютов на склоне реки Ока в районе парка Швейцария.

24. 17.11.2018 доклад КВС А320, рейс АФЛ1193 о наблюдении неизвестного объекта (шар-баллон) в районе аэродрома Шереметьево.

25. 18.11.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» на ВС А320 рейс АФЛ1007 в районе ОПРС Ивановское.

26. 18.11.2018 полет неопознанной отметки в районе ПОД ИДОКА.

27. 20.11.2018 доклад КВС В738, рейс АФЛ2112 о столкновении с препятствием на ВПП 24Л.

28. 22.11.2018 полет неопознанного ВС в районе аэродрома Саваслейка.

29. 29.11.2018 после взлета доклад КВС А320, рейс АФЛ1225 об ударе при взлете, предположительно столкновение с лисой.

30. 02.12.2018 прерванный взлет ВС В738, рейс FDB1PB из-за несанкционированного начала разбега с ВПП 06 правая.

31. 03.12.2018 срабатывание КС между ВС Ан-72, рег. 72033 и ВС В-737, рейс АФЛ2347 в районе ОПРС Ивановское.

32. 07.12.2018 прерванный, по команде диспетчера, взлет ВС В772, рейс KAL529 по причине ухода на второй круг ВС А320, рейс SWR9527.

33. 22.12.2018 срабатывание НСБ в режиме «КС» между Ту-154 рейс RFF7333 маршрут Чкаловский-Латакия и Ту-154 85317 выполняющим полёты в РА Раменское.

34. 26.12.2018 доклад КВС А 320, рейс АФЛ043 о наблюдении дрона в районе аэродрома Шереметьево.

35. 27.12.2018 срабатывание ТКАС в режиме «РА» между ВС А321, рейс АФЛ2581 и ВС Ил-76, рег. 76771 в районе ПОД КОЛЕД.

36. 27.12.2018 срабатывание НСБ в режиме «КС» между ВС А321, рейс АФЛ 2301 и ВС Е170, рейс СБИ3064 в районе ОПРС Гагарин.

4. За отчетный период специалистами отдела инспектирования и контроля качества АНО, совместно со специалистами Центрального МТУ Росавиации, расследовано **13** авиационных событий, еще **6** авиационных событий находятся в стадии расследования.

По остальным **17** 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 (**18.11.2018**) связанный с недостатками по ОВД (ОрВД).

Тем не менее в ряде авиационных событий выявлены недостатки допущенные диспетчерским персоналом служб 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): - (**13.10.2018, 26.10.2018, 15.11.2018, 18.11.2018**).

13.10.2018, экипаж вертолета Ми-8, рег. RA-22325 рейс РСД069, выполняющий полет в группе вертолетов Ми-8 рейсы РСД057 и РСД059 все под литером «К», следовавшего во Внуково через ПОД ИРДУП на высоте 150 метров, сообщил диспетчеру ВДПП Внуковского центра ОВД о том, что наблюдал парашютиста в районе н.п. Лесной Городок на высоте 200метров.

Факт полета парашютиста в районе аэродрома Внуково зафиксирован экипажем вертолета Ми-8, рег. RA-22325 рейс РСД 069 с докладом диспетчеру УВД и визуальным наблюдением РП со своего рабочего места с помощью бинокля.

Поиски парашютиста организованные полицией Лесного Городка установить пользователя воздушного пространства не удалось. Полет парашютиста проходил выше полета вертолетов на 50 метров в непосредственной близости. Изменение высоты могло произойти в любое время с непредсказуемыми последствиями. В соответствии с требованиями

пункта 1.2.2.23, данное событие комиссией классифицируется как серьезный авиационный инцидент.

Недостатки выявленные при расследовании.

Диспетчер Внуково «СТАРТ» не проинформировал экипажи вертолетов РСД 057 и РСД 059 о парашуте по маршруту полета.(п. 6.2.13.1 Технологии работы диспетчеров СДП «Вышка» Внуковского центра ОВД утверждена приказом Внуковского центра ОВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» от 23 ноября 2017 № 092).

26.10.2018, находясь в зоне ответственности Московского аэроузлового диспетчерского центра экипажи ВС рейсов SIA305 и UTA486 доложили диспетчеру РЛУ сектора М5 о срабатывании системы предупреждения столкновения ВС в режиме «РА».

Срабатывание системы «TCAS» в режиме «РА», на ВС В-777 рейса SIA305 и на ВС В-737 рейса UTA486, произошло в сочетании следующих факторов:

Диспетчер РЛУ не в полной мере выполнил требования «Технологии работы диспетчера радиолокационного управления и диспетчера процедурного контроля диспетчерского пункта подхода Московского аэроузлового диспетчерского центра сектора ДПП М5:

- пункта 1.12.1, в части предотвращения возможной конфликтной ситуации между ВС;
- пункта 1.13.1, в части не качественного анализа сравнительного местоположения конфликтующих ВС;
- пункта 5.1.5, в части информирования экипажей ВС о взаимном расположении.

Экипаж ВС В-737, рейс UTA486, не выполнил требования пункта 2.11.ФАП «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», в части непрерывного прослушивания канала (частоты) радиосвязи диспетчера того диспетчерского пункта, на связи которого он находится и пункта 3.13. ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», в части непрерывного прослушивания радиообмена и анализа воздушной обстановки в зоне нахождения ВС на протяжении всего полета, что привело к несвоевременному выполнению указаний диспетчера РЛУ о прекращении снижения и изменении курса следования.

Экипаж ВС В-777, рейс SIA305, не выполнил требования пункта 2.2, раздела ENR 1.3-1 AIP RUSSIA AND CIS и п.4.5 ICAO Doc 4444 ATM/501 «Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения», в части точного и своевременного выполнения указаний диспетчера УВД.

15.11.2018, в районе ОПРС Савелово сработала сигнализация наземной системы безопасности в режиме «КС» на КСА УВД «Синтез - AP4» между ВС А320, рейс АФЛ1157, рег. VP-BIY, и ВС Б738, рейс АФЛ021, рег. VQ-BHQ следующими в снижении для захода на посадку на

аэродром Шереметьево. ВС следовали на попутных курсах в переменном профиле, расстояние между ВС составляла около 10 км, а разница по высоте - около 90 м.

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

Докладов экипажей ВС о срабатывании бортовых систем предотвращения столкновений (БСПС) TCAS в режиме «РА» не поступало.

Причиной срабатывания сигнализации «КС» на КСА УВД «Синтез - АР4» между ВС А320, рейс АФЛ1157, рег. VP-BIY, ПАО «Аэрофлот» и ВС Б738, рейс АФЛ021, рег. VQ-BHQ, ПАО «Аэрофлот» явилась тенденция сокращения установленного горизонтального интервала эшелонирования между ВС, вследствие недостаточного анализа воздушной обстановки диспетчером РЛУ и последовавшего указания экипажу ВС А320, рейс АФЛ1157, рег. VP-BIY, на отворот вправо на курс 150 градусов.

Диспетчер РЛУ не в полной мере выполнил требования:

- пункта 1.13.1 Технологии работы диспетчеров РЛУ и ПК сектора М2, утвержденной приказом филиала от 27.02.2018 № 150 (далее ТРД) в части принятия решения по обеспечению установленных интервалов эшелонирования;

- пункта 6.3.11.3 ТРД, в части передачи информации экипажам конфликтующих ВС о движении и принятия решения и определения способа устранения конфликта.

Старший диспетчер не выполнил требования п.2.1.7 Должностной инструкции старшего диспетчера МАДЦ, утвержденной заместителем директора филиала по ОрВД и ИВП 09.11.2018 (далее ДИ), в части контроля и организация работы подчиненного персонала ОВД по обеспечению безопасности и регулярности полетов при ОВД и принятия оперативных мер по исправлению ошибочных действий подчиненного персонала.

18.11.2018, в районе ОПРС Ивановское экипаж ВС А320, VP-BIP, рейс АФЛ1007, снижаясь, на текущей высоте около 11700 футов, доложил о срабатывании БСПС TCAS в режиме «РА», экипаж пересекающего ВС А319, VP-BBT, рейс СДМ6024, следовавший на эшелоне 110, также доложил о срабатывании БСПС (TCAS) в режиме «РА» и выполнил рекомендацию на снижение.

ВС разошлись на вертикальном интервале около 210 метров на горизонтальном интервале около 6 км.

Причиной срабатывания БСПС TCAS в режиме «РА» на ВС А320, VP-BIP, рейс АФЛ1007 и на ВС А319, VP-BBT, рейс СДМ6024, явилось сокращение вертикального и горизонтального интервалов эшелонирования между ВС, вследствие снижения ВС А320, VP-BIP, рейс АФЛ1007 из-за ошибочного принятия диспетчерского указания экипажем ВС на

снижение, переданного экипажу ВС А320, рейс АФЛ1107, а диспетчер ПК не исправил ошибку экипажа ВС А320, VP-BIP, рейс АФЛ1007.

Недостатки выявленные при расследовании.

Не выполнение диспетчером ПК сектора М2 требования п. 2.13.3. Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве РФ», утверждённых приказом Минтранса России от 26.09.2012 № 362 в части того, что если экипаж воздушного судна повторил разрешение или указание неправильно, то диспетчер передает слово «ошибка» («не правильно»), за которым следует содержание правильного разрешения или указания.

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 (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 ОрВД 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

«14» января 2019