

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 2020 года

№ 83

Москва  
2021

1. Информационный бюллетень подготовлен на основании материалов расследования авиационных событий, произошедших в филиале «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (далее – филиал) в четвертом квартале 2020 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. 01.10.2020. При выполнении взлета ВС B-747, EI-XLE, рейс SDM-5625, на разбеге, произошло выпадение коробки с банками из-под масла для обслуживания двигателей ВС из ниши основной стойки шасси.

2. 07.10.2020. Столкновение с зайцем ВС E170, рейс СБИ1247 на аэродроме Домодедово.

3. 09.10.2020. Срабатывание НСБ в режиме «КС» между ВС B738, рейс АФЛ1137, следовавшего в снижении с эшелона 270 до эшелона 240, и ВС B738, рейс АФЛ1302, ВС B738 АФЛ1362 в районе ОПРС Глотаево.

4. 10.10.2020. Доклад КВС B738, рейс ПБД 576 о наблюдении дрона в районе аэродрома Воронеж.

5. 10.10.2020. Доклад КВС R44, RA04349 о наблюдении дрона районе ОПРС Опалиха.

6. 19.10.2020. Полет неопознанного ВС в районе нп. Новинки.

7. 20.10.2020. Потеря связи с экипажем ВС Ил-76, 76771 в течении 30 минут.

8. 20.10.2020. Влет в контролируемое ВП аэродрома Торжок ВС МИ-8, 22962 без разрешения ГРП.

9. 05.11.2020. Полет без плана ВС R66, RA07393.

10. 05.11.2020. Уход на второй круг ВС E195, рейс AUA601 с удаления 12 км. на прямой к ВПП 32L. Причина - появление и движение неопознанной метки со скоростью 134 узла с тенденцией пересечения посадочного курса с северо-востока на юго-запад на удалении 8 км от торца ВПП 32L.

11. 06.11.2020. Полет неопознанного ВС в районе с координатами 55.09 СШ 38.02 ВД.

12. 09.11.2020. Срабатывание TCAS в режиме «РА» между ВС B738, рейс PBD236 и ВС H25B, рег. RA02772 в районе ПОД ОСТИС.

13. 10.11.2020. Доклад КВС SU95, рейс AFL1259 об отказе электросистемы и росте давления в кабине.

14. 13.11.2020. Уход на второй круг ВС E170, рейс SBI1093 по причине отказа курсового маяка.

15. 15.11.2020. Нарушение схемы захода на посадку на аэродром Внуково снижение ниже установленной высоты 600 м ВС A342, рег. VCV875.

16. 15.11.2020. Срабатывание TCAS в режиме «RA» между ВС SU95, рейс AFL1390 и ВС B738, рейс СБИ2572 в районе ПОД БАПКО.

17. 22.11.2020. Уклонение в запретную зону № 52 ВС A21N, рейс ТНУ9ВС.

18. 24.11.2020. Полет без связи ВС B748, рейс ATG8854 от ПОД ГОМУР до ПОД ТОБЛО в течении 31 минуты.

19. 26.11.2020. Доклад КВС CL35, JDI80H о наблюдении дрона в районе аэродрома Внуково.

20. 29.11.2020. Срабатывание НСБ в режиме «КС» между ВС CL60, рег. OEITH и ВС B78X, рейс КЛМ871 в районе ОПРС Октябрьский.

21. 02.12.2020. Уход на 2 круг ВС E170, рейс SBI1115 из-за наличия лисы на ВПП.

22. 05.12.2020. Полет неопознанного ВС в районе н.п. Кудиново Малоярославецкого района Калужской области.

23. 06.12.2020. Обеспечение полета ВС R-66 рег. RA 06360 и ВС B-429 рег. RA 01640.

24. 07.12.2020. Полет неопознанного ВС от траверза ПОД ИБЛОС до точки с координатами 5539С3645В.

25. 11.12.2020. Вылет без разрешения на использование воздушного пространства ВС AS50, рег. RA07252.

26. 16.12.2020. Двусторонний отказ радиосвязи с экипажем ВС ТВМ7, рег. RA07846.

4. За отчетный период специалистами отдела инспектирования и контроля качества АНО (ОИ и КК АНО филиала), совместно со специалистами Центрального МТУ Росавиации (ЦМТУ Росавиации), расследовано 7 авиационных событий, еще 3 авиационных событий находятся в стадии расследования. По 3 авиационным событиям направлены в ЦМТУ Росавиации формализованные отчеты.

По остальным 13 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, за исключением двух авиационных событий, в которых присутствовал фактор ОВД.

Кроме того еще в 2 событиях выявлены недостатки допущенные персоналом ОВД, которые не повлияли на причины авиационных событий.

Краткое описание событий, в которых отмечены недостатки при ОВД (ОрВД).

09.10.2020 при обходе очагов грозовой деятельности, сработала сигнализация НСБ на КСА УВД «Синтез - АР4» в режиме «КС» между ВС В-737, VP-BNO, ПАО «Аэрофлот», рейс SU-1137, ВС В-737, VP-BKN, ПАО «Аэрофлот», рейс SU-1302, и ВС А-320, VP-BFG, ПАО «Аэрофлот», рейс SU-1362 в районе ОПС Глотаево МУДР.

В результате предпринятых действий диспетчером УВД воздушные суда были разведены курсами и срабатывание сигнализации НСБ в режиме «КС» на КСА УВД «Синтез - АР4» прекратилось.

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

По данному событию проводилось расследование ЦМТУ Росавиации, в результате которого установлено, что авиационное событие классифицируется как –авиационный инцидент.

Причиной срабатывания НСБ в режиме «КС» между ВС рейсов АФЛ1137, АФЛ1362 и АФЛ1302 ПАО «Аэрофлот» явилось сокращение установленных горизонтального и вертикального интервалов эшелонирования между ВС, вследствие ошибочного указания диспетчера РЛУ сектора «М5» экипажу ВС рейса АФЛ1137 о снижении до эшелона 280 и далее 240, при наличии встречных ВС рейсов АФЛ1362 и АФЛ1302, следовавших в наборе с пересечением высоты полета ВС рейса АФЛ1137.

Сопутствующими факторами явились следующие нарушения допущенные персоналом ОВД:

Диспетчер РЛУ сектора «М5», осуществляя ОВД при наличии грозовой деятельности, должным образом не оценил воздушную обстановку в секторе при выдаче указания экипажу ВС рейса АФЛ1137 о снижении до эшелона 280, тем самым нарушил требования «Технологии работы диспетчера радиолокационного управления и диспетчера процедурного контроля диспетчерского пункта подхода Московского аэронавигационного диспетчерского центра. Сектор М5», утвержденной приказом филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» от 09 сентября 2020 года № 1256 (далее – ТРД):

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

- п. 5.1.2., в части обязательного выполнения установленных правил и процедур обслуживания, выдачи необходимых указаний и разрешений, предоставления экипажам имеющейся информации об условиях



выполнения полётов в целях обеспечения безопасности полётов ВС и соблюдения установленных интервалов эшелонирования;

- п. 5.1.7., в части выполнения установленной процедуры, исключаящей пересечение занятого эшелона на интервалах горизонтального эшелонирования менее установленных;

- п. 5.1.12., в части соблюдения приоритетов, установленных в целях обеспечения безопасности полетов - обеспечение установленных интервалов эшелонирования между ВС, находящимися на управлении.

Диспетчер ПК сектора «М5», предупредив диспетчера РЛУ о возможной конфликтной ситуации между ВС рейса АФЛ1137 и ВС рейса АФЛ1362, не настоял на изменении выданного диспетчером РЛУ указания экипажу ВС рейса АФЛ1137, тем самым нарушил требования ТРД:

- п. 1.12.2., в части предпринятия необходимых действий для нормализации обстановки, посредством осуществления радиосвязи и координации своих действий с диспетчером РЛУ при ошибочных действиях диспетчера РЛУ и в случаях, не терпящих промедления.

20.10.2020 произошло нарушение правил ИВП РФ ВС МИ8 рейс ГЗП9546 рег/22962 при пролете диспетчерской зоны военного аэродрома Торжок.

По данному событию проводился анализ действий персонала ОВД Тверского ЦОВД в результате которого сделано заключение:

КВС МИ8 рег/ 22962 не смог установить, по его словам, радиосвязь с КДП Торжок, о чём не доложил диспетчеру МДП и без разрешения органа ОВД аэродрома Торжок вошёл в диспетчерскую зону аэродрома и произвёл посадку. Нарушен п. 126 ФП ИВП.

Диспетчер МДП после получения ПЛН с ДЛА о полете после задержки вылета ВС и получения ПЛН и ДЛА не провел предварительную координацию полета с РП аэродрома Торжок насчет входа ВС в диспетчерскую зону аэродрома Торжок. Нарушен п.4.1.1-4.1.6 «Технологии работы диспетчера местного диспетчерского пункта Тверского центра ОВД (ТР-ГК-1610.01-37, 11 редакция), утверждена начальником центра ОВД 23.04.2019, введена в действие 01.05.2019 приказом начальника центра от 23.04.2019 № 31.

29.11.2020 в районе ОПРС Октябрьский на индикаторе ДВО диспетчера УВД РДЦ сработала сигнализация индикации конфликтной ситуации в режиме «КС» между ВС CL60/М, OEITH, принадлежность Австрия, рейс OEITH, следовавшего в снижении с эшелона 380 до эшелона 200 и ВС B78X/Н, РНВКФ, авиакомпании КЕМ (Нидерланды), рейс KLM871 следовавшего на эшелоне 370. ВС следовали на пересекающихся курсах.

Диспетчером УВД РДЦ были предприняты меры по отвороту ВС курсами, в результате чего ВС разошлись с боковым интервалом около 8,8 км на эшелоне 370.

В ходе возникновения, развития и разрешения конфликтной ситуации экипажи ВС о срабатывании БСПС TCAS в режиме «RA» не докладывали.

По данному событию проводилось расследование ЦМТУ Росавиации, в результате которого установлено, что авиационное событие классифицируется как –авиационный инцидент.

Причиной срабатывания НСБ в режиме «КС» между ВС CL60/М, рег. OEITH, рейс OEITH и ВС B78X/Н, рег. РНВКР, рейс КЛМ871 явилось сокращение установленных ФП ИВП горизонтального и вертикального интервалов эшелонирования между ВС, вследствие ошибочного указания диспетчера РЛУ сектора В1П1П2 РДЦ экипажу ВС CL60/М о снижении с эшелона 380 до эшелона 200, при наличии встречного ВС B78X/Н, следовавшего на эшелоне 370.

Сопутствующими факторами явилось невыполнение диспетчерами РЛУ и ПК сектора В1П1П2 следующих пунктов ТРД:

- п. 1.8.1.4. в части того, что диспетчеры должны анализировать воздушную обстановку и информировать экипажи о взаимном местоположении ВС при возможном возникновении между ними конфликтной ситуации (КС);

- п. 1.8.4.2. в части того, что при осуществлении ОВД диспетчеры должны согласовывать между собой свои действия;

- п. 5.5.2.1. в части того, что в целях обеспечения установленного минимума вертикального эшелонирования и эффективного ИВП, диспетчеры могут давать указания по выдерживанию вертикальной скорости ВС, которая должна быть указана в установленных единицах изменения;

- п. 5.5.2.6. в части того, что диспетчеры должны принять меры по сохранению установленных вертикальных норм эшелонирования между ВС при переменном профиле полета в случае отсутствия между ВС установленных интервалов горизонтального эшелонирования;

- п. 5.5.3.2. ТРД в части того, что перед началом изменения эшелона ВС диспетчеры должны убедиться в отсутствии встречных, пересекающих и попутных ВС на интервалах, ведущих к развитию ПКС используя функциональные возможности КСА УВД;

- п. 5.5.3.3. в части того, что решение об изменении эшелона ВС должно быть, как правило, согласовано между диспетчером РЛУ и диспетчером ПК.

В ходе проведения расследования комиссия указала на следующий недостаток - принятие решения РП о работе сектора В1, П1 и П2 РДЦ в конфигурации сектора В1П1П2 РДЦ по рекомендации Врио старшего диспетчера РДЦ.

06.12.2020 при обеспечении полета ВС R-66 рег. RA 06360 и ВС B-429 рег. RA 01640 были выявлены руководством ОИ и КК АНО филиала следующие недостатки и нарушения при диспетчерского персонала Шереметьевского центра ОВД:

- п. 10, п.п. б) ФП ИВП в части обеспечения информацией экипажей обоих ВС о движении относительно друг друга;
- п.2.4 п.п. а) ФАП ОрВД в части выполнения задач при предоставлении диспетчерского обслуживания;
- п. 5.1.2 ТРД СДП сектор С6 в части обеспечения информацией экипажей обоих ВС о движении относительно друг друга.

21.07.2020 поступил доклад экипажа ВС Б777 рейс АФЛ 209 об отказе бортового радиолокатора в районе ПОД КРЕСА РДЦ.

По данному событию проводился анализ действий персонала ОВД РДЦ в результате которого сделано заключение:

При авиационном событии связанным с отказом бортового радиолокатора на ВС Б777 рейса АФЛ209 в районе ПОД КРЕСА диспетчер РЛУ Макаренко Л.И. и диспетчер ПК Карпова М.А. нарушили требование п.п.5.2.3.1. Технологии работы выразившееся в не предоставлении навигационной помощи экипажу ВС по его запросу.

Нарушению способствовало не исполнение требований Должностных инструкций старшим диспетчером Буцковым Д.В. и старшим диспетчеров (в смене) Апушкиным И.Л. в части отсутствия контроля за ОВД ВС в отношении которого известно, что оно находится в сложной ситуации, не оказания ВС необходимого содействия, не исправления ошибочных действий персонала ОВД и не принятия немедленных мер по их исправлению.

#### 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

Г.Д. Макаров

«11» января 2021 года