



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,  
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

17.08.2022 № Исх-33606/04

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям территориальных органов  
Росавиации

Руководителям операторов аэродромов

Руководителям авиакомпаний

Руководителям органов организации  
воздушного движения

## Информация по безопасности полетов № 9

В первом полугодии 2022 года произошло 32 инцидента, связанных со столкновениями воздушных судов с птицами. Кроме того за указанный период учтено 334 сообщения о столкновениях (угрозах столкновений) воздушных судов с птицами, не приведших к угрозе безопасности полетов. Распределение количества столкновений (угроз столкновений) представлено на рисунке 1.

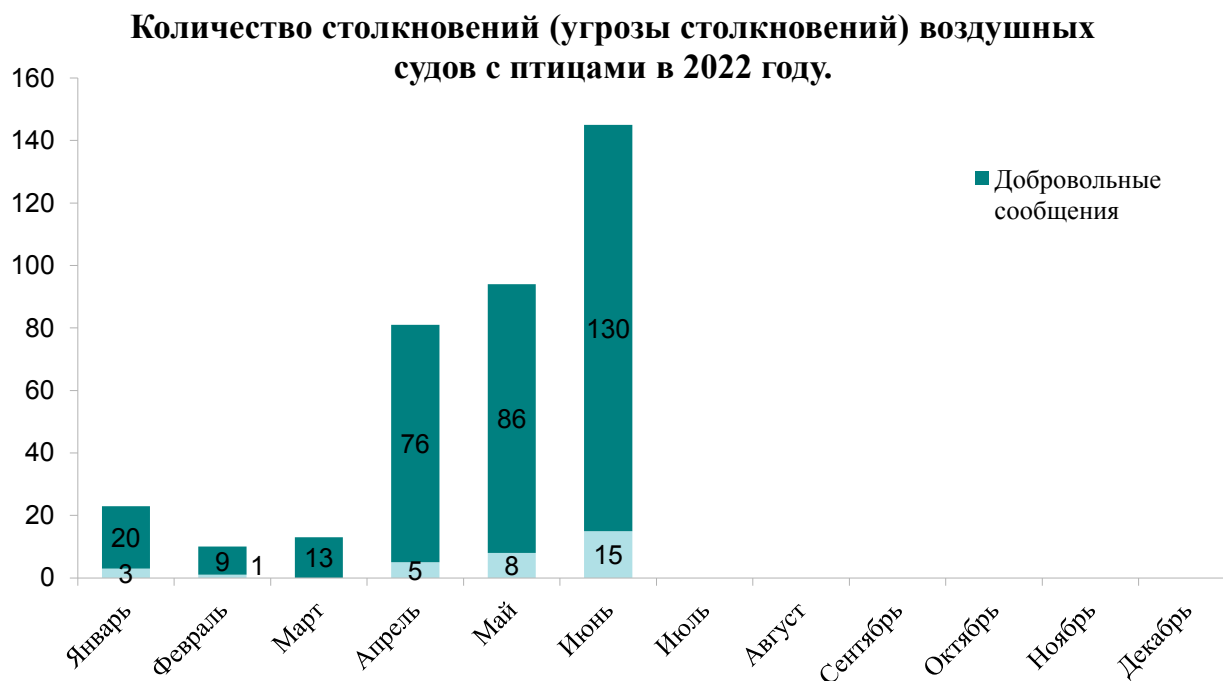


Рисунок 1. Распределение количества столкновений (угроз столкновений).

154 столкновения (угрозы столкновения) произошло на этапах взлета и посадки в аэропортах (районе аэропорта) Российской Федерации. Распределение абсолютных показателей количества столкновений по аэропортам представлено в таблице 1.

Таблица 1. Распределение абсолютных показателей количества столкновений по аэропортам Российской Федерации

<b>Наименование аэропорта (района аэропорта)</b>	<b>Количество учтенных событий</b>
ULLI Пулково	37
UUEE Шереметьево	15
UUWW Внуково	12
UUDD Домодедово	10
URSS Сочи	9
UMKK Калининград	7
URMM Минеральные Воды	6
URML Махачкала	4
UNNT Новосибирск	3
UNOO Омск	3
URMO Владикавказ	3
USRR Сургут	3
USTR Тюмень	3
ULAA Архангельск	2
URRP Ростов-на-Дону (Платов)	2
URWW Волгоград	2
USNN Нижневартовск	2
UUYU Сыктывкар	2
UWGG Нижний Новгород	2
UWLL Ульяновск (Баратаевка)	2
UWWW Самара (Курумоч)	2
UEEE Якутск	1
UIII Иркутск	1
UNAA Абакан	1
UNBG Горно-Алтайск	1
UNKL Красноярск	1
URKK Краснодар	1
URMG Грозный	1

URMT Ставрополь	1
USCC Челябинск	1
USHH Ханты-Мансийск	1
USKK Киров	1
USSS Екатеринбург	1
UUBP Брянск	1
UUBW Жуковский (Раменское)	1
UUCU Гринвуд	1
UUDL Ярославль	1
UUOB Белгород	1
UWKE Бегишево (Нижнекамск)	1
UWKS Чебоксары	1
UWPP Пенза	1
UWSG Саратов (Гагарин)	1

Исходя из приведенных данных видно, что, несмотря на окончание сезона массовых миграций птиц, продолжает иметь место значительное количество случаев столкновений воздушных судов с птицами, которое в ряде случаев приводит к выходу из строя отдельных частей воздушных судов (и, соответственно, дорогостоящему ремонту) и в перспективе может привести к серьезному инциденту.

Данные факты могут свидетельствовать о недостатках в работе как служб орнитологического обеспечения полетов операторов аэродромов, так и остальных организаций, задействованных в обеспечении полетов: эксплуатантов воздушных судов, органов обслуживания воздушного движения, а также недостатков в их взаимодействии.

По указанным причинам Росавиация отмечает, что основные функции в части орнитологического обеспечения полетов должны распределяться следующим образом.

Оператор аэродрома:

наблюдение за птицами и дикими животными на аэродроме и в прилегающих районах;

организация необходимых мер вмешательства в соответствии с разделом 4.12 Руководства по аэродрому и Инструкцией по орнитологическому обеспечению полетов. Целью всех мероприятий является устранение любых обнаруженных факторов опасности, связанных с птицами и дикими животными;

предоставление подразделениям ОВД подробной информации о потенциальной опасности, создаваемой птицами и дикими животными;

учет всех наблюдаемых птиц и диких животных (на территории аэропорта и в прилегающей зоне);

учет мероприятий по контролю за птицами и результатов данных мер;

регистрация фактических, потенциальных или предполагаемых случаев столкновений с птицами;

выработка усовершенствованных (дополнительных) мероприятий по контролю за птицами и дикими животными, исходя из местных условий.

Орган ОВД:

информирование оператора аэродрома о случаях выявления птиц в зонах полетов воздушных судов;

принятие непосредственных мер в связи с выявлением опасности столкновения с птицами, например задержка взлета ВС, изменение ВПП для посадки или взлета, изменение маршрутов и высоты.

Представители службы ОВД должны принимать участие в работе по орнитологическому обеспечению полетов оператора аэродрома, включая согласование Инструкции по орнитологическому обеспечению полетов.

Эксплуатант воздушных судов:

информирование о всех случаях столкновения с птицами, а также о факторах опасности, которые наблюдались персоналом авиакомпании как в воздухе, так и на земле.

При высокой частоте столкновений ВС с птицами на определенных аэродромах рекомендуется проводить внутренние расследования в авиакомпании с информированием оператора аэродрома и Росавиации.

С целью обеспечения безопасности полетов предлагаю принять дополнительные меры по орнитологическому обеспечению полетов:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

довести настоящую информацию по безопасности полетов до руководителей операторов аэродромов, авиакомпаний и органов ОВД на аэродромах;

обеспечить проведение заседаний групп по безопасности на ВПП по рассмотрению вопросов орнитологического обеспечения полетов с участием представителей территориального органа Росавиации.

2. Руководителям операторов аэродромов:

с учетом отмеченной в настоящей ИБП статистики и данных о наблюдении птиц на территории аэродромов и вблизи них определить фактический риск столкновения ВС с птицами и серьезность столкновения для всех отмеченных видов птиц (пример прилагается);

определить дополнительные мероприятия по минимизации последствий столкновения с птицами (дополнительные патрулирования территории аэродрома в целях выявления и отпугивания птиц, привлечение сторонних организаций для удаления птиц и условий их скопления, прочие мероприятия);

обеспечить проведение мероприятий по отпугиванию птиц и ликвидации мест их скопления в соответствии с особенностями поведения конкретных их видов;

рассмотреть возможность опубликования сведений о периодах массовых перелетах птиц в сборниках аэронавигационной информации и путем издания NOTAM;

провести работу с авиакомпаниями по принимаемым мерам борьбы с птицами;

обеспечить исполнение рекомендаций, указанных в письме Росавиации от 04.03.2022 № Исх-6946/04;

установить в повестку дня каждого заседания групп по безопасности на ВПП пункт по орнитологическому обеспечению полетов с обсуждением эффективности принимаемых мер и выработке дополнительных мероприятий.

3. Руководителям авиакомпаний:

в рамках СУБП определить аэропорты с наибольшей вероятностью столкновения с птицами;

для аэропортов со сложной орнитологической обстановкой обеспечить участие в группах по безопасности на ВПП представителей авиакомпании на постоянной основе.

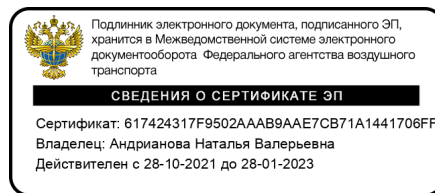
4. ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

обеспечить информирование оператора аэродрома обо всех случаях наблюдения птиц;

обеспечить участие представителей органов ОВД в заседаниях групп по безопасности на ВПП.

Приложение: на 4 л.

И.о. руководителя



Н.В. Андрианова

Пятибратов Олег Олегович  
(499) 231 51 19

Приложение  
к письму Росавиации  
от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

### Пример оценки рисков в области безопасности полетов, создаваемых птицами<sup>1</sup>

1. Оценка рисков в области безопасности полетов проводится с целью дать возможность эксплуатанту аэродрома понять реальную опасность катастрофических последствий в результате столкновений с птицами, зависящую от способности или неспособности существующих элементов авиационной транспортной системы поддерживать приемлемый уровень безопасности полётов. Этот процесс используется для того, чтобы ориентировать потенциально ограниченные ресурсы в области контроля за птицами на наиболее важные области.

2. Для определения риска рекомендуется брать всю территорию аэродрома и прилегающую территорию в районе секторов захода на посадку и вылета.

3. Исходя из результатов наблюдения за птицами необходимо определить вид птицы, для которой будет проводиться оценка

Для аэродромов с большим видовым разнообразием птиц допускается их группирование по массе и частоте появления. Критерии определяются оператором аэродрома.

4. Оценка риска проводится на основании вероятности столкновения и серьезности столкновения.

5. Оценка вероятности столкновения рассчитывается с учетом данных о событиях с птицами и данных о наблюдении птиц на аэродроме и прилегающей территории (журнала регистрации сведений о скоплениях птиц на аэродроме) в форме матрицы

	Категория вероятности				
	Очень высокая	высокая	умеренная	низкая	Очень низкая
Количественная характеристика	>200	100-200	50-100	50	10
Качественная характеристика (субъективно)	Постоянно	Большую часть времени	иногда	редко	очень редко

Для более точной оценки для определения количественной характеристики в расчет может быть включена летная деятельность на аэродроме (в зависимости от

<sup>1</sup> На основе Дос 9137 Руководство по аэропортовым службам Часть 3. «Предотвращение опасного присутствия птиц и диких животных»

количества взлетно-посадочных операций и регламента работы аэродрома), эксплуатируемые типы воздушных судов (турбореактивные, турбовинтовые или по скоростным характеристикам), а также поведенческие факторы, возрастной и половой состав птиц, метеорологических условий и растительности на территории аэродрома и прилегающей территории.

6. Для периодов года со сложной орнитологической обстановкой рекомендуется проводить оценку вероятности столкновения посезонно.

7. Оценка серьезности проводится также в форме матрицы в целях определения повреждения воздушному судну в результате столкновения.

	Категория серьезности				
	Очень высокая	высокая	умеренная	низкая	Очень низкая
Количественная характеристика	>20%	10-20%	6-10%	2-6%	0-2%
тип повреждения ВС и (или) наличие человеческих жертв	Катастрофическое	Опасное	Серьезное	Незначительное	Ничтожное

#### Пример шкалы серьезности последствий риска

Катастрофическое	<ul style="list-style-type: none"> <li>– разрушение воздушного судна и (или) оборудования), необходимого для обеспечения безопасности полета;</li> <li>– человеческие жертвы</li> </ul>
Опасное	<ul style="list-style-type: none"> <li>– значительное ухудшение эксплуатационных характеристик воздушного судна и (или) его оборудования;</li> <li>– невозможность выполнения экипажем своих обязанностей;</li> <li>– телесные повреждения людей.</li> </ul>
Серьезное	<ul style="list-style-type: none"> <li>– значительное ухудшение эксплуатационных характеристик воздушного судна и (или) оборудования;</li> <li>– уменьшение возможностей экипажа выполнять свои обязанности и (или) увеличение рабочей нагрузки на него или условий, снижающих эффективность работы;</li> <li>– серьезный инцидент.</li> </ul>

Незначительное	<ul style="list-style-type: none"> <li>– раздражающие воздействия;</li> <li>– ограничение работоспособности воздушного судна и или (оборудования);</li> <li>– использование аварийных процедур;</li> <li>– незначительный инцидент.</li> </ul>
Ничтожное	<ul style="list-style-type: none"> <li>– последствия для безопасности полета отсутствуют;</li> <li>– повреждения воздушного судна отсутствуют;</li> <li>– опасное сближение.</li> </ul>

8. Для тех видов птиц или диких животных, в отношении которых отсутствуют данные о серьезности ущерба, который они могут причинить, уровень серьезности последствий рассчитывается путем умножения массы на тип стаи.

#### Пример категоризации птиц по массе тела

Масса тела	Пример	Значение массы тела
< 50 г	Воробьи	2
51–200 г	Скворцы	4
201–1000 г	Голуби	8
1–5 кг	Чайки	16
>5 кг	Крупные хищные птицы	32

#### Пример категоризации птиц по размеру стаи

Размер стаи	Пример	Значение стаи
Обычные одиночные	Крупные хищные птицы	1
Разрозненные стаи	Голуби, чайки	2
Плотные стаи	скворцы	4

9. На основании категоризации по массе тела или по размеру стаи проводится соответствующая категоризации серьезности последствий

	Категория серьезности				
	Очень высокая	высокая	умеренная	низкая	Очень низкая
Количественная характеристика	32-128	16	8	4	2



10. По результатам оценки серьезности и вероятности проводится оценка риска.

		Вероятность				
		Очень высокая	высокая	умеренная	низкая	Очень низкая
Серьезность	Очень высокая					
	Высокая					
	Умеренная					
	Низкая					
	Очень Низкая					

Уровень 1 (зеленый) – приемлемый. Риск является приемлемым. Дополнительные действия не требуется.

Уровень 2 (желтый) – допустимый. Риск является допустимым при условии действий по снижению риска в области безопасности полетов. Рассмотреть предпринимаемые в настоящее время действия, определить возможные дополнительные действия.

Уровень 3 (красный) – недопустимый. Требуется принятие незамедлительных действий.