



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
(МИНТРАНС РОССИИ)

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**  
(РОСАВИАЦИЯ)

**РУКОВОДИТЕЛЬ**

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,  
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35  
e-mail: Neradko\_AV@scaa.ru

*13.02.2019 № Возж-4007/02*

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Об организации контроля подготовки  
организаций гражданской авиации  
к выполнению и обеспечению полетов  
в весенне-летний период 2019 года

В целях организации своевременной и качественной подготовки юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы; аэропортов; юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт авиационной техники, юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (далее – ВС), обеспечивающих авиационную безопасность, работы, связанные с обслуживанием пассажиров, грузов, эксплуатацию спецавтотранспорта и средств механизации; образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала (далее – организации ГА), к работе в весенне-летний период 2019 года (далее – ВЛП), направленной на обеспечение безаварийной эксплуатации ВС, предлагаю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации, организаций ГА центрального подчинения Росавиации:

1.1. Организовать подготовку и контроль готовности организаций ГА к работе в ВЛП в соответствии с положениями Методических рекомендаций по подготовке организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимний (весенне-летний) период, утвержденных приказом Федерального агентства воздушного транспорта от 29.10.2015 № 689.

Подготовку организаций ГА к работе в ВЛП провести с учетом: прогнозируемого роста интенсивности выполнения различных видов полетов, в том числе в возможных опасных метеорологических явлениях, условиях высоких температур наружного воздуха, миграции птиц, межсезонного размокания и

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

подтопления (вывода из строя) объектов инфраструктуры воздушного транспорта; риска возникновения природных (лесных) пожаров (высокие температуры воздуха, грозная деятельность, безответственность различных организаций и частных лиц могут приводить к неконтролируемому возникновению и распространению очагов возгорания, а удаленность от населенных пунктов значительно затрудняет их локализацию и ликвидацию).

1.2. Контроль готовности организаций ГА к работе в ВЛП осуществить выборочно документарно либо совместить с плановыми проверками, проводимыми в целях подтверждения их соответствия требованиям федеральных авиационных правил (выездная проверка).

1.3. Сроки (период) проведения подготовки и контроля готовности организаций ГА, находящихся на территории деятельности территориального органа Росавиации, к работе в ВЛП установить с учетом завершения проведения контроля готовности до 03.06.2019.

Направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации:

до 11.03.2019 – информацию об установленных сроках (периоде) подготовки и контроля готовности организаций ГА к работе в ВЛП;

до 10.06.2019 – отчеты с анализом недостатков в деятельности организаций ГА, выявленных в ходе контроля их готовности, и принятых (принимаемых) мерах по их устранению.

1.4. В ходе проведения контроля готовности организаций ГА к работе в ВЛП обратить внимание на:

1.4.1. реализацию в рамках СУБП поставщика услуг мероприятий, направленных на выявление факторов опасности и управление (снижение) рисками, связанными:

с потерей управления в полете;

со столкновением ВС с землей в управляемом полете;

с отказом авиационной техники, в том числе вследствие неучета рисков при выполнении полетов с использованием перечня минимального оборудования (MEL);

безопасностью на ВПП (предотвращение грубых посадок, касаний земли крылом (фюзеляжем, двигателем, воздушным винтом), выкатываний за пределы ВПП при взлете и посадке, несанкционированных выездов на ВПП);

с ремонтом (реконструкцией) элементов летного поля аэродрома;

состоянием элементов летного поля (низкий коэффициент сцепления; состояние визуальной маркировки; наличие посторонних предметов);

с влиянием внешней среды (высокие температуры наружного воздуха, радиационные и фронтальные туманы, обледенение, фронтальные грозы, ливневые осадки и град, турбулентность и сдвиг ветра, пыльные бури, мгла, межсезонное размокание и уменьшение прочности грунта);

со столкновениями ВС с птицами и другими животными;

с заправкой ВС некондиционным авиационным ГСМ;

1.4.2. соответствие фактического времени работы аэропортов (аэродромов) регламентам, опубликованным в документах аэронавигационной информации, а

также обеспечение работы органов ОВД и метеорологических органов в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, регламентирующих организацию воздушного движения и метеорологическое обеспечение гражданской авиации;

подготовку спецтехники и средств оценки состояния летного поля;

подготовку водителей спецтехники, руководителей подъездом (отъездом) к (от) ВС, а также должностных лиц, ответственных за выполнение работ на летном поле и подготовку летного поля аэродрома к полетам;

планирование и выполнение работ по ремонту искусственных покрытий летного поля (в том числе проведение дефектовки аэродрома, наличие материалов для эксплуатационного содержания и ремонта аэродрома);

планирование мероприятий по содержанию водосточно-дренажной сети аэродрома;

1.4.3. реализацию операторами аэродромов рекомендаций Росавиации, изложенных в Информации по безопасности полетов № 15 (письмо Росавиации от 03.11.2017 № Исх-25573/04), направленных, в том числе на:

особый контроль технического состояния телетрапов, а также за выпуск на линию в установленном порядке спецмашин (трапов, автолифтов и т.д.);

исключение случаев превышения нагрузок на трап при посадке пассажиров, свыше предусмотренных предприятием-изготовителем;

исключение случаев использования спецмашин и средств механизации, не соответствующих характеристикам обслуживаемых ВС;

обеспечение своевременного проведения диагностических работ и технического обслуживания спецмашин, задействованных при обслуживании ВС, согласно требованиям (рекомендациям) предприятий-изготовителей техники;

исключение случаев привлечения неквалифицированного персонала при проведении ремонта спецтехники;

организацию взаимодействия с поставщиками запасных частей и материалов, рекомендованными производителями;

использование при ремонте и техническом обслуживании данной спецтехники оригинальных или рекомендованных производителем материалов и запасных частей;

организацию контроля ведения технической документации спецтехники и аэродромного оборудования согласно требованиям (рекомендациям) предприятий-изготовителей;

организацию контроля соблюдения техники безопасности при организации обслуживания пассажиров и воздушных судов;

организацию инструктажей водительского состава и руководителей подъездом (отъездом) спецмашин к (от) ВС по установке спецмашин в рабочее положение, включению стопорных механизмов (при наличии), контролю за техническим состоянием спецмашин в период работы;

1.4.4. реализацию, в части касающейся, рекомендаций комиссий по расследованию авиационных событий, требований приказов Росавиации о реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий

(приложение);

1.4.5. соблюдение требований части «е» пункта 5.84 подраздела «Допуск экипажа воздушного судна к полету» Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

1.4.6. соблюдение требований Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 21.11.2005 № 139, а также Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха специалистов по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации, утвержденного приказом Минтранса России от 07.07.2011 г. № 181, при планировании и выполнении полетов;

1.4.7. проведение регулярного мониторинга технологического графика и оборота ВС с обязательным резервированием ВС на случаи задержек рейсов в целях исключения срывов и задержек рейсов при выполнении пассажирских перевозок, включая чартерные, в прогнозируемых условиях увеличения объемов воздушных перевозок в период летних отпусков и каникул;

1.4.8. наличие и однозначное изложение в руководстве по производству полетов (руководстве по наземному обслуживанию, при его наличии):

процедуры принятия решения в переходный период о необходимости проведения противообледенительной обработки ВС и контроля качества этих работ;

порядка обеспечения экипажей ВС метеоинформацией (учитывая, что метеорологическое обслуживание гражданской и экспериментальной авиации Правительством Российской Федерации возложено на полномочный метеорологический орган в лице Росгидромета);

1.4.9. организацию обеспечения транспортной (авиационной) безопасности, в том числе антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, в строгом соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в области транспортной (авиационной) безопасности;

1.4.10. установление порядка доведения до региональных управлений МЧС России информации о лесных и природных пожарах, обнаруженных экипажами ВС независимо от ведомственной принадлежности, переданной ими в органы ОВД.

1.5. На постоянной основе актуализировать (обновлять) на официальных сайтах территориального органа Росавиации информацию об эксплуатантах, выполняющих авиационные работы, и эксплуатантах авиации общего назначения в целях обеспечения прозрачности их деятельности.

1.6. Обеспечить взаимодействие с заинтересованными ведомствами и организациями с целью получения информации о привлечении ВС ГА к авиационным работам по охране и защите лесов от пожаров.

1.7. Выполнить сверку необходимой контактной информации и функционирования каналов связи с правоохранительными органами и территориальными органами Ространснадзора с целью предотвращения (локализации) каких-либо сбойных ситуаций (чрезвычайных ситуаций).

1.8. Предложить руководителям организаций ГА с учетом специфики деятельности, географических, климатических и региональных особенностей спланировать и реализовать необходимые дополнительные мероприятия, направленные, в том числе на:

обеспечение безаварийной работы при проведении противопоаводковых мероприятий. Предусмотреть мероприятия по выделению ВС ГА для обеспечения доставки в определенные районы команд взрывников для ликвидации ледяных заторов. Доставку взрывчатых веществ и оборудования для проведения взрывных работ осуществлять в строгом соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 05.09.2008 № 141, и положений Doc. 9284 AN/905 ИКАО «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху»;

создание необходимых запасов материально-технических ресурсов для оперативного устранения возможных аварий и неисправностей на объектах;

создание необходимых запасов горюче-смазочных материалов на отдельных объектах РТОП и связи с учетом обеспечения полетов в ВЛП;

предотвращение возникновений очагов пожара на объектах аэродрома, ОрВД и прилегающих к ним территориях.

2. Начальнику Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 30.04.2019 в рамках мероприятий по подготовке организаций ГА к работе в ВЛП:

провести инструктивно-методическое совещание с начальниками отделов инспекций по безопасности полетов территориальных органов Росавиации по вопросам обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации по итогам осенне-зимнего периода (2018 - 2019 годов) эксплуатации ВС и рассмотрению наиболее актуальных вопросов подготовки организаций ГА к работе в ВЛП 2019 года (г. Москва, Росавиация);

оказать информационную поддержку и принять участие в проведении в период с 04 по 06 марта 2019 г. (г. Мытищи, Московская область) второй Отраслевой конференции «Птицы и полёты авиации» с привлечением специалистов отечественных аэропортов и авиакомпаний по орнитологическому обеспечению полётов, специалистов Росавиации (Управление аэропортовой деятельности, Управление поддержания летной годности воздушных судов) и ее территориальных органов.

3. Генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в период подготовки к работе в ВЛП рекомендовать руководителям центров ОВД привлекать к участию в итоговых конференциях по подготовке к ВЛП представителей авиакомпаний для обмена опытом с целью повышения качества взаимодействия и соблюдения установленного приемлемого уровня безопасности полетов при предоставлении обслуживания воздушного движения.

4. Директорам ФКУ «АПСЦ» и ФКУ «РПСБ» во взаимодействии с соответствующими подразделениями федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления предусмотреть выделение персонала региональных

поисково-спасательных баз для оказания помощи населению при стихийных бедствиях.

5. Начальнику Управления организации использования воздушного пространства Росавиации, начальнику Управления радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи Росавиации и генеральному директору ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» до 30.04.2019 подготовить и провести на базе филиала «Аэронавигация Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (г. Екатеринбург) методическое совещание по рассмотрению наиболее актуальных вопросов деятельности по ОрВД, РТОП и связи, обобщению опыта работы и разработке профилактических мероприятий по обеспечению безопасности воздушного движения в ВЛП 2019 года.

6. Начальнику Управления организации авиационно-космического поиска и спасания Росавиации спланировать и провести:

до 30.04.2019 на базе ФКУ «Южный АПСЦ» (г. Сочи) методическое совещание с директорами ФКУ «РПСБ», ФКУ «АПСЦ», ФБУ «Служба ЕС АКПС», начальниками отделов АКПС территориальных органов Росавиации, начальниками координационных центров ФКУ «АПСЦ», ФБУ «Служба ЕС АКПС» по вопросам подготовки поисково-спасательных формирований к работе в ВЛП, организации взаимодействия и координации действий при проведении поисково-спасательных операций (работ) в зонах ответственности с использованием средств автоматизации;

до 10.06.2019 на базе ФБУ «Служба ЕС АКПС» и ФКУ «Центральный АПСЦ» (г. Москва, г. Коломна) методическое совещание с директорами ФКУ «РПСБ», ФКУ «АПСЦ», ФБУ «Служба ЕС АКПС» по вопросам охраны труда, предупреждения травматизма и гибели личного состава при производственной деятельности с проведением показательного занятия по планированию и проведению воздушной тренировки по сложным видам подготовки спасателей.

Приложение: на 7 л. в 1 экз.



А.В. Нерадько

Приложение  
к письму Росавиации

от 13.02.2019 № Увоав-4007/02

**Типы событий, факторы опасности и рекомендованные корректирующие действия,  
указанные в изданных в течение 2017 - 2018 годов приказах Росавиации о реализации мероприятий  
по результатам расследований авиационных происшествий**

Типы событий	Факторы опасности и примеры авиационных происшествий	Рекомендованные корректирующие действия
<b>Столкновение с землей в управляемом полете (CFIT)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ошибка при установке на высотомере давления аэродрома.</li> <li>▪ Невнимательность при интерпретации давлений QFE и QNH и единиц измерения.</li> </ul> <p>➤ 05.06.2016 авария самолета BAe-125-800A RA-02773 (приказ Росавиации от 24.04.2018 № 336-П)</p>	<p>1) При проведении проверок эксплуатантов ВС коммерческой авиации контролировать полноту и качество инструкций по обучению методам предотвращения CFIT, предусмотренных ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».</p> <p>2) Изучить порядок перевода (пересчета) единиц измерения давления в «мм рт. ст.» и «гПа».</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Отсутствие контроля со стороны диспетчера ОВД за занятием ВС заданной высоты при снижении и заходе на посадку.</li> </ul> <p>➤ 05.06.2016 авария самолета BAe-125-800A RA-02773 (приказ Росавиации от 24.04.2018 № 336-П)</p>	<p>Изучить с персоналом по ОВД соответствующих требований ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации»</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Наличие ложных визуальных ориентиров, приводящих к ошибкам в определении места ВС относительно ВПП</li> </ul> <p>➤ 11.10.2016 авария самолета Ан-26-100 RA-26660 (приказ Росавиации от 13.10.2017 № 825-П)</p>	<p>1) Обеспечивать эффективное функционирование СУБП эксплуатанта ВС.</p> <p>2) Выполнять уход на второй круг при нестабилизированном заходе (соблюдать стандартные эксплуатационные процедуры).</p> <p>3) Использовать возможности светосигнального оборудования ВПП вне зависимости от времени суток и метеорологических условий.</p> <p>4) Учитывать замечания экипажей о состоянии визуальных ориентиров аэродрома и работе средств навигации и посадки.</p> <p>5) Передавать экипажу ВС полную информацию об условиях посадки.</p>

Типы событий	Факторы опасности и примеры авиационных происшествий	Рекомендованные корректирующие действия
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Потеря ориентировки в снежном или пыльном вихре.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 25.07.2016 авария ЕЭВС вертолета Scorpion RA-2501G (приказ Росавиации от 11.12.2017 № 1000-П)</li> <li>➤ 24.02.2018 авария вертолета Ми-8Т RA-22793 (приказ Росавиации от 26.11.2018 № 981-П)</li> </ul> </li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) При разработке программ подготовки членов экипажей вертолетов предусматривать необходимость теоретической подготовки и тренировки на летном тренажере по действиям в случае образования снежного или пыльного вихря.</li> <li>2) Рассмотреть необходимость доработки программ тренажерной подготовки с части отработки взаимодействия членов экипажа с ПВП на ППП при потере визуального контакта с наземными ориентирами.</li> <li>3) Соблюдать требования правил полетов при выполнении посадки в условиях снежного или пыльного вихря.</li> </ol>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Неучет летно-технических характеристик ВС при подготовке к полету в высокогорной местности.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 08.07.2016 авария вертолета R-44 RA-04371 (приказ Росавиации от 18.08.2017 № 676-П)</li> </ul> </li> </ul>	<p>Планировать полет в горной местности с учетом полетной массы и рельефа местности.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Продолжение полета в условиях ограниченной метеорологической видимости при отсутствии видимости наземных ориентиров.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 27.11.2017 катастрофа вертолета EC-120B RA-07226 (приказ Росавиации от 01.08.2018 № 651-П)</li> <li>➤ 31.07.2016 катастрофа самолета Ан-2 RA-54790 (приказ Росавиации от 07.09.2018 № 735-П)</li> <li>➤ 11.04.2018 катастрофа вертолета Ми-8ПС-9 RA-24640 (приказ Росавиации от 09.08.2018 № 647-П)</li> </ul> </li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Соблюдать установленные правила выполнения полетов по ППП и ПВП и действия при попадании в условия ниже минимума или опасные для полетов метеоусловия.</li> <li>2) При подготовке к полету соблюдать правила расчета минимальных безопасных высот.</li> <li>3) Изучение района аэродрома (в радиусе 50 км) естественных и искусственных препятствий, которые могут оказать влияние на безопасность полетов.</li> </ol>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Неиспользование возможностей системы раннего предупреждения приближения земли (СРППЗ)               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 11.04.2018 катастрофа вертолета Ми-8ПС-9 RA-24640 (приказ Росавиации от 09.08.2018 № 647-П)</li> </ul> </li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Изучить с летным составом порядок подготовки и принципов использования в полете СРППЗ.</li> </ol>
<p><b>Попадание в приборные метеоусловия, к которым пилот не</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Не проводится объективный анализ метеорологической обстановки.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 01.01.2016 авария вертолета Bell-429 RA-01617 (приказ Росавиации от 03.03.2017 № 167-П)</li> <li>➤ 14.03.2016 авария вертолета R-44 RA-04179 (приказ</li> </ul> </li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Использовать достоверные данные о прогнозируемых условиях по маршруту полета при принятии решения на вылет.</li> <li>2) Анализировать метеорологическую обстановку на протяжении всего полета.</li> </ol>



Типы событий	Факторы опасности и примеры авиационных происшествий	Рекомендованные корректирующие действия
допущен (UIMC)	<p><i>Росавиации от 03.03.2017 № 167-П)</i></p> <p>➤ <i>02.04.2016 катастрофа вертолета EC-130B4 RA-07256 (приказ Росавиации от 24.03.2017 № 235-П)</i></p>	
Потеря управления в полете (LOC-I)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Визуальные иллюзии при полете ночью над безориентирной местностью.</li> <li>➤ <i>22.10.2016 катастрофа вертолета R-44 RA-04347 (приказ Росавиации от 02.06.2017 № 449-П)</i></li> </ul>	Принимать во внимание рекомендации по безопасности полетов разработчика ВС, опубликованные в РЛЭ (вертолеты R-44, R-66)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Потеря ситуационной осведомленности.</li> <li>▪ Отсутствие взаимодействия, нарушение технологии работы экипажа.</li> <li>➤ <i>14.07.2013 авария вертолета Ми-8Т RA-25607 (приказ Росавиации от 13.02.2017 № 97-П)</i></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Соблюдать правило «Управляй самолетом (вертолетом) – Осуществляй навигацию – Веди связь».</li> <li>2) Проводить подготовку летного состава в области управления ресурсами экипажа.</li> </ol>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Несоразмерное отклонение органов управления</li> <li>➤ <i>06.06.2016 катастрофа ЕЭВС самолета «Птенец-2» RA-0347А (приказ Росавиации от 27.04.2017 № 340-П)</i></li> <li>➤ <i>19.08.2016 авария ЕЭВС самолета СП-01(КП) RA-0093А (приказ Росавиации от 27.04.2017 № 340-П)</i></li> </ul>	Не переоценивать навыки пилотирования (пилоты АОН) и возможности самолета при выполнении акробатических полетов
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Потеря скорости и сваливание при отказе двигателя на однодвигательном ВС.</li> <li>➤ <i>24.09.2016 авария ЕЭВС самолета Ежик RA-0343G (приказ Росавиации от 18.04.2017 № 313-П)</i></li> <li>➤ <i>27.07.2017 катастрофа ЕЭВС самолета Че-23м RA-2604G (приказ Росавиации от 29.05.2018 № 447-П)</i></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Поддерживать навыки пилотирования, необходимые при действиях в случае отказа двигателя на однодвигательном ВС.</li> <li>2) Провести занятия по изучению ограничений и особенностей изменения тяговых характеристик силовой установки в зависимости от внешних условий</li> </ol>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Отвлечение внимания, в том числе на работу с нештатными устройствами.</li> <li>▪ Неиспользование быстродействующей парашютной системы.</li> <li>➤ <i>11.06.2016 катастрофа ЕЭВС самолета А-33-011</i></li> </ul>	Провести дополнительные занятия по порядку применения быстродействующей парашютной системы в аварийных ситуациях

Типы событий	Факторы опасности и примеры авиационных происшествий	Рекомендованные корректирующие действия
	<p><i>RA-0818G (приказ Росавиации от 01.03.2018 № 160-П)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Выполнение взлета с застопоренными рулями или элеронами.</li> <li>➢ <i>09.08.2016 авария ЕЭВС самолета Ск-12тб «Орион» RA-1743G (приказ Росавиации от 20.04.2017 № 310-П)</i></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Несоблюдение ограничений руководства по летной эксплуатации</li> <li>▪ Пилотирование ВС лицом, не имеющим соответствующей подготовки</li> <li>➢ <i>29.04.2016 катастрофа ЕЭВС самолета «Петр Великий» RA-0102A (приказ Росавиации от 01.08.2018 № 651-П)</i></li> <li>➢ <i>02.09.2017 катастрофа самолета Ан-2 RA-35171 (приказ Росавиации от 18.04.2018 № 313-П)</i></li> <li>➢ <i>27.05.2017 катастрофа ЕЭВС самолета К-18 RA-0809G (приказ от 19.06.2018 № 515-П)</i></li> <li>➢ <i>08.10.2017 катастрофа ЕЭВС самолета КВ-52 RA-1765G (приказ от 19.06.2018 № 515-П)</i></li> <li>➢ <i>16.06.2018 катастрофа ЕЭВС самолета СП-41 RA-1757G (приказ Росавиации от 05.02.2019 № 58-П)</i></li> </ul>	<p>1) Предусматривать наличие в контрольной карте проверок позиции, предусматривающей проверку полноты отклонения органов управления перед взлетом.</p> <p>2) Контролировать наличие на струбцинах и других предохранительных устройствах контрастных сигнальных вымпелов.</p> <p>1) Разработать предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты с целью ужесточения ответственности за нарушение правил выполнения полетов.</p> <p>2) Организовать взаимодействие с администрациями субъектов Российской Федерации и с средствами массовой информации с целью пресечения несанкционированных полетов и полетов с сознательным нарушением правил полетов.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Выполнение полета в состоянии алкогольного опьянения.</li> <li>➢ <i>23.02.2017 авария ЕЭВС самолета NG-47 RA-1962G (приказ Росавиации от 03.11.2018 № 996-П)</i></li> <li>➢ <i>21.04.2018 катастрофа ЕЭВС самолета КР-2U SOVA RA-0125A (приказ Росавиации от 03.11.2018 № 996-П)</i></li> <li>➢ <i>20.04.2017 авария ЕЭВС самолета Х-32В-2 «Бекас» RA-0168G (приказ Росавиации от 05.02.2019 № 58-П)</i></li> </ul>	<p>1) Разработать предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты с целью ужесточения ответственности за нарушение правил выполнения полетов.</p> <p>2) Соблюдать установленные правила полетов и подготовки к ним.</p>
<b>Резкое</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Недостаточная осмотрительность при взлете.</li> <li>➢ <i>21.06.2016 авария вертолета Ми-2 RA-23709 (приказ</i></li> </ul>	<p>Контролировать расположение препятствий и расстояние до них перед выполнением взлета с посадочных площадок,</p>

Типы событий	Факторы опасности и примеры авиационных происшествий	Рекомендованные корректирующие действия
<b>маневрирование (AMAN)</b>	<p><i>Росавиации от 10.10.2017 № 811-П)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Вывод вертолета управляющими действиями на околонулевые перегрузки.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 21.08.2015 авария вертолета R-66 RA-06354 (приказ Росавиации от 26.03.2018 № 240-П)</li> <li>➢ 09.04.2016 авария вертолета R-66 RA-1981G (приказ Росавиации от 26.03.2018 № 240-П)</li> <li>➢ 28.11.2016 катастрофа вертолета R-44 RA-04195 (приказ Росавиации от 17.01.2018 № 22-П)</li> </ul> </li> </ul>	<p>ограниченных искусственными или естественными ориентирами</p> <p>Учитывать рекомендации РЛЭ по предотвращению попадания в условия малых перегрузок (вертолеты R-44 и R-66)</p>
<b>Нештатное касание ВПП или посадочной площадки (ARC)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Нескоординированное отклонение органов управления (вертолет).               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 03.05.2016 авария вертолета R-44 RA-06364 (приказ Росавиации от 13.02.2017 № 98-П)</li> <li>➢ 15.09.2016 авария вертолета R-66 RA-05783 (приказ Росавиации 17.02.2017 № 135-П)</li> <li>➢ 10.10.2016 авария вертолета Ми-8Т RA-22771 (приказ Росавиации от 04.10.2018 № 811-П)</li> </ul> </li> <li>▪ Неготовность к действиям для предотвращения динамического вращения (опрокидывания) (вертолет).               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 09.04.2017 авария вертолета R-44 RA-05754 (приказ Росавиации от 29.05.2018 № 447-П)</li> </ul> </li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Контролировать соответствие кандидата на получение свидетельства коммерческого пилота требованиям ФАП в части наличия необходимо налета при переучивании с самолета на вертолет.</li> <li>2) Изучить рекомендации РЛЭ по порядку выполнения посадки с использованием влияния и без использования влияния воздушной подушки.</li> <li>3) Внести (при необходимости) в программы тренажерной подготовки упражнения по выполнению посадки в условиях изменения направления и скорости ветра.</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Дополнить программы теоретической подготовки по распознаванию явления динамического вращения (опрокидывания) и действиям по его парированию.</li> <li>2) Изучить рекомендации РЛЭ (вертолет R-44).</li> </ol>
<b>Выкатывание (RE)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Нарушение технологии работы экипажа.</li> <li>▪ Незнание или неучет конструктивных особенностей системы торможения.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 11.08.2016 авария самолета Ан-2 RA-17812 (приказ Росавиации от 09.06.2017 № 468-П)</li> </ul> </li> <li>▪ Внесение изменений в конструкцию, ухудшающих характеристики ВС.               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Недостаточная мощность двигателя на взлетном режиме из-за использования не рекомендованного топлива.                   <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 16.07.2016 авария самолета Cessna-172K RA-67480</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Соблюдать рекомендации РЛЭ по действиям при посадке с боковым ветром.</li> <li>2) Внести изменения в технологию работы экипажа ВС, учитывающие особенности конструктивного исполнения системы торможения.</li> </ol> <p>Соблюдать правила поддержания летной годности ВС</p>

Типы событий	Факторы опасности и примеры авиационных происшествий	Рекомендованные корректирующие действия
<b>Несанкционированный выезд на ВПП (RI)</b>	<p>(приказ Росавиации от 20.12.2017 № 1053-П)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ошибка в определении местоположения на летном поле.</li> <li>▪ Отсутствует (не проводится) контроль организации работ на летном поле вблизи рабочей ВПП.</li> <li>▪ В условиях ограниченной видимости не используются технические средства контроля отсутствия препятствий на ВПП.</li> </ul> <p>➤ 20.10.2014 катастрофа самолета Falcon 50EX F-GLSA (приказ Росавиации от 06.02.2017 № 69-П)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Обеспечивать эффективное функционирование СУБП оператора аэродрома и поставщика ОВД.</li> <li>2) Поддерживать реализацию мероприятий, предлагаемых группами по безопасности на ВПП, создаваемых операторами аэродромов.</li> <li>3) Использовать возможности современных технических средств для предотвращения несанкционированных выездов и контроля отсутствия препятствий на ВПП.</li> </ol>
<b>Столкновение с препятствиями в зоне взлета или посадки (CTOL)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Сознательное нарушение правил полетов (полеты без необходимой подготовки, в состоянии опьянения).</li> <li>▪ Ошибки в технике пилотирования, приводящие к увеличению длины разбега.</li> </ul> <p>➤ 19.06.2016 катастрофа ЕЭВС гидросамолета Че-26Б2 RA-2642G (приказ Росавиации от 18.08.2017 № 676-П)</p> <p>➤ 07.08.2017 авария ЕЭВС самолета СП-30 RA-0508А (приказ Росавиации от 01.08.2018 № 651-П)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Осуществлять надзор за соблюдением правил полетов.</li> <li>2) Использовать отчеты по результатам расследований авиационных происшествий при проведении кустовых совещаний (семинаров) по вопросам развития АОН.</li> </ol>
<b>Столкновение с препятствиями при выполнении полета на малой высоте (LALT)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Столкновение с препятствиями (ЛЭП, деревья) при полетах на высоте менее безопасной.</li> <li>▪ Недостаточная осмотрительность при полетах на предельно малых высотах.</li> <li>▪ Малоаметность проводов ЛЭП из-за отсутствия на них дневной маркировки.</li> </ul> <p>➤ 07.08.2016 авария вертолета R-66 RA-06347 (приказ Росавиации от 02.06.2017 № 449-П)</p> <p>➤ 22.10.2016 авария ЕЭВС самолета Cetus A900 RA-1856G (приказ Росавиации от 01.02.2017 № 57-П)</p> <p>➤ 08.05.2017 авария ЕЭВС самолета Бекас-103 RA-0285А (приказ Росавиации от 09.10.2017 № 806-П)</p> <p>➤ 14.05.2016 катастрофа вертолета AS-350В3 RA-07259 (приказ Росавиации от 21.03.2017 № 224-П)</p> <p>➤ 16.10.2016 авария ЕЭВС самолета Pioneer 330 RA-0009А (приказ Росавиации от 12.07.2018 № 582-П)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Соблюдать минимальные высоты полета по маршруту.</li> <li>2) Принимать во внимание рекомендации по безопасности полетов разработчика ВС, опубликованные в РЛЭ (вертолет R-44, R-66).</li> <li>3) Учитывать сложность оценки высоты полета по ПВП над безориентирной водной или заснеженной поверхностью.</li> </ol>

Типы событий	Факторы опасности и примеры авиационных происшествий	Рекомендованные корректирующие действия
<b>Отказ систем самолета или двигателя (SCF-NP, SCF-PP)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Нарушение правил сертификации и пропуск опасных недостатков конструкции в процессе сертификации ЕЭВС.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 24.02.2016 катастрофа ЕЭВС самолета F-28 RA-2348G (приказ Росавиации от 06.06.2017 № 455-П)</li> <li>➢ 03.05.2016 катастрофа ЕЭВС вертолета «Кенди» RA-2118G (приказ Росавиации от 24.07.2018 № 613-П)</li> </ul> </li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Контролировать качество работы центров по сертификации ЕЭВС.</li> <li>2) Не допускать сертификации в составе ЕЭВС двигателей и воздушных винтов, имеющих сертификат типа, выданный в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации.</li> </ol>
<b>Топливо (FUEL)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Неправильная оценка рисков при планировании коммерческих полетов по перевозке пассажиров на вертолетах с посадками на добранные с воздуха площадки.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 21.10.2016 катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22869 (приказ Росавиации от 22.12.2017 № 1065-П).</li> </ul> </li> </ul>	Включить в РПП положения, позволяющие повысить объективность оценки рисков и способов их снижения при перевозке пассажиров с посадками на добранные с воздуха площадки
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Планирование полета без учета ветровой обстановки.</li> <li>▪ Несвоевременное принятие решения о вынужденной посадке при малом остатке топлива.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 24.09.2016 катастрофа вертолета Bell-206B3 RA-01630 (приказ Росавиации от 28.02.2018 № 156-П)</li> </ul> </li> </ul>	Соблюдать требования ФАП при подготовке к полету
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Использование некондиционных ГСМ.               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 12.08.2016 катастрофа ЕЭВС самолета Ил-103С RA-1467G (приказ Росавиации 20.12.2017 № 1053-П)</li> </ul> </li> </ul>	Контролировать показатели качества ГСМ перед заправкой ВС