



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)  
РУКОВОДИТЕЛЬ**

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

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской  
авиации

23.06.2022 № \_\_\_\_\_ Исх-24796/02

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

## **Информация по безопасности полетов № 8<sup>1</sup>**

Несмотря на существующие в воздушном законодательстве Российской Федерации четкие и жёсткие требования по организации и обеспечению пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту, продолжают случаи чрезвычайных происшествий, связанных с травмированием людей, находящихся на территории аэропорта вне воздушного судна. Травмы, в том числе и со смертельным исходом, получают как специалисты, принимающие участие в подготовке и обслуживании воздушного судна, так и посторонние лица.

За период с 2016 года по настоящее время на территории российских аэропортов произошло 11 чрезвычайных происшествий, связанных с травмированием людей, находящихся вне воздушного судна.

За первое полугодие 2022 года произошло два события, связанных с травмированием людей вне воздушного судна.

29.01.2022 в ходе технического обслуживания самолета В-737-800 VP-BQE был смертельно травмирован авиатехник по планеру и двигателям, выполнявший работы по замене уплотнительных колец амортизатора передней опоры шасси.

С целью устранения неисправности самолет был установлен на подъемниках в ангаре ОАО «Международный Аэропорт Минеральные Воды». В процессе завершения работ по устранению неисправности, при снятии самолета с подъемников, произошло складывание передней опоры шасси, неуставленной на замок выпущенного положения (материалы расследования размещены в АМРИПП Росавиации, учетный номер 220563).

<sup>1</sup> Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

31.05.2022 в аэропорту Бугульма при выполнении учебно-тренировочных полётов по программе подготовки курсантов произошел серьезный инцидент с самолетом Cessna-172 RA-67572 ФГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации».

Серьезный инцидент произошел в темное время суток (21.50 местного времени). После заруливания самолета на место стоянки на воздушном судне происходила процедура смены курсантов без выключения двигателя самолета.

В ходе расследования установлено, что при выполнении учебных полетов на борту самолета несанкционированно находилась сотрудница органа ОВД на аэродроме Бугульма, которая прошла на территорию аэродрома после завершения своей рабочей смены. При выходе из воздушного судна сотрудница органа ОВД попала в плоскость вращения лопастей воздушного винта и получила серьезные телесные повреждения. При расследовании также установлены другие аналогичные факты выполнения учебных полетов на аэродроме Бугульма с несанкционированным нахождением пассажиров на борту воздушного судна.

С целью предотвращения случаев травмирования людей, находящихся вне воздушного судна, в результате непосредственного контакта с его элементами или реактивной струей предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации, эксплуатантов АОН и владельцев воздушных судов.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, операторам аэродромов, эксплуатантам (владельцам) воздушных судов:

2.1. обеспечить квалифицированное и полное изложение требований безопасности в программах инструктажа по охране труда специалистов организаций, осуществляющих свою деятельность на территории аэропортов и инструктажах по охране труда для работников, занятых обслуживанием воздушных судов на перроне, в том числе при перемещении по перрону и выполнении работ на воздушных судах с работающими двигателями (вращающимися винтами);

2.2. в рамках рабочего процесса обеспечить повышение культуры среди специалистов, входящих на охраняемую территорию аэропорта, понимание существующего уровня особой опасности при нахождении на территории аэропорта, особенно на территории лётного поля и стоянках воздушных судов;

2.3. акцентировать внимание сотрудников предприятий на высший приоритет личной безопасности, сохранения собственной жизни и здоровья, возможности получения необратимого ущерба собственному здоровью в результате нарушения требований охраны труда и личной неосторожности;

2.4. не допускать к работе на перроне лиц, своевременно не прошедших инструктажа по охране труда на знание требований безопасности при обслуживании ВС на перроне, при перемещении по перрону и выполнении работ на ВС с работающими двигателями (вращающимся винтами), а также не знающих условных обозначений границ опасных зон, наносимых на планер и капоты силовых установок;

2.5. принимать меры по контролю за соблюдением подчиненными специалистами требований трудовой дисциплины для исключения случаев выполнения служебных обязанностей в состоянии опьянения, а также перемещения по лётному полю аэродрома в нерабочее время;

2.6. вести активную разъяснительную работу среди личного состава организаций о необходимости постоянного контроля за выполнением в зоне деятельности требований охраны труда, пропускного и внутриобъектового режима и направлении добровольных сообщений в рамках СУБП о случаях нарушений существующих требований;

2.7. постоянно обращать внимание представителей заказчика на требования техники безопасности при перемещении по перрону (посадочной площадке) и при нахождении на борту воздушного судна;

2.8. контролировать нанесение на воздушное судно обозначений опасных зон, предусмотренных эксплуатационно-технической документацией типа воздушного судна, а также их достаточную видимость для наземного персонала (контрастность с общей окраской воздушного судна);

2.9. повторно проконтролировать знание летным составом мер безопасности при запуске и опробовании двигателей, при рулении или перемещении (маневрировании) на малой высоте, а также при посадке или высадке пассажиров при работающих двигателях (вращающихся винтах) воздушного судна;

2.10. не допускать работников к выполнению работ на территории аэродрома, а также при перемещении пешком по территории аэродрома, в случае отсутствия у них специальной сигнальной одежды повышенной видимости или жилетов сигнальных 2-го класса защиты.



А.В. Нерадько

Угольников Дмитрий Викторович  
(495) 645 85 55 доб. 5234