



**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

06.08.2021 № _____ Исх-28190/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 11¹

Летние месяцы 2021 года характеризуются увеличением объемов перевозок пассажиров и грузов российскими авиакомпаниями, особенно на внутренних авиалиниях, связанных с поэтапным выходом из режима противоэпидемических ограничений, введенных в 2020 году. Так, в июне 2021 года пассажирооборот российских авиакомпаний составил 23,8 млн.пасс.км, что в 4,3 раза больше, чем в июне 2020 года. Всего за 6 месяцев 2021 года пассажирооборот российских авиакомпаний составил 91 млн.пасс.км, что на 29,8% больше аналогичного периода 2020 года. Особенно увеличился пассажирооборот на внутренних авиалиниях – 71, 1 млн.пасс.км, что в 2 раза больше аналогичного периода 2020 года.

Одновременно с ростом объема перевозок в адрес Росавиации поступает информация от различных источников о нарушениях членами летных экипажей воздушных судов 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 (далее – Положение о рабочем времени).

В Информации по безопасности полетов Росавиации № 10 за 2021 год (письмо от 27.07.2021 № Исх-26896/02) о ходе расследования аварии самолета Ан-28 RA-28728, произошедшей 16.07.2021 в Томской области, было обращено внимание, что за 24 ч до аварии экипаж самолета выполнил 10 полетов, включая аварийный, общей продолжительностью более 12,5 ч. При этом продолжительность отдыха после первых трех полетов составила лишь 2 ч 45 мин.

В соответствии с требованиями пункта 5.23 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской

¹ 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.

Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, эксплуатант должен разрабатывать и указывать в руководстве по производству полетов (РПП) нормативы рабочего времени, полетного времени и времени отдыха, которые позволяют ему контролировать утомляемость всех членов экипажей воздушных судов. При этом в соответствии с пунктом 3.3 указанных правил «командир воздушного судна не должен начинать полет, если любой член летного экипажа воздушного судна имеет признаки неспособности выполнять свои обязанности вследствие утомления».

Нарушение режима труда и отдыха членов летных экипажей воздушных судов на фоне высокой напряженности труда, в том числе в усложненных условиях полета, связанных с дефицитом времени для принятия решений, высокой эмоциональной, интеллектуальной и информационной загруженности, может приводить к опасным ошибкам при пилотировании, навигации и ведении радиосвязи. Возрастает риск проявления таких факторов опасности, как увеличение времени реакции, понижение внимательности, нарушение памяти. Вследствие этого могут допускаться такие отклонения, как:

- неразмерное отклонение органов управления воздушным судном;

- пропуск вызовов на радиосвязь или неправильное понимание информации и указаний, передаваемых органами обслуживания воздушного движения;

- несвоевременное или неправильное распознавание и интерпретация признаков неисправности систем воздушного судна;

- стандартные эксплуатационные процедуры соблюдаются членами экипажа не точно, не в полной мере или не соблюдаются вообще;

- засыпание членов летного экипажа воздушного судна при нахождении на рабочем месте.

По указанным причинам происходили авиационные происшествия и инциденты.

Например, при расследовании катастрофы вертолета Ми-8АМТ RA-22423, происшедшей 31.05.2014 в Мурманской области (продолжение полета на высоте ниже безопасной в условиях ограниченной видимости, что привело к столкновению с водной поверхностью озера), установлено что к моменту последнего полета продолжительность полетной смены членов экипажа вертолета составляла 12 ч 37 мин при максимальной продолжительности 08 ч 30 мин. С учетом этого к одному из факторов, приведших к катастрофе, было отнесено возможное утомление членов экипажа вертолета из-за значительного превышения максимальной продолжительности полетной смены. Отчет по результатам расследования размещен на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета.

По результатам расследования катастрофы самолета Ан-148-100 RA-61704, происшедшей 11.02.2018 в Московской области (из-за невключения обогрева ППД произошел отказ индикации приборной скорости, что привело к потере контроля за пространственным положением самолета), была отмечена большая задолженность по ежегодным дополнительным отпускам за работу в особых условиях (42 календарных дня), что могло привести к накоплению усталости и негативно повлиять на работоспособность командира воздушного судна. Отчет по результатам расследования катастрофы размещен на официальном сайте Межгосударственного

авиационного комитета.

20.11.2012 в аэропорту Южно-Сахалинск произошел авиационный инцидент с самолетом А-330 VQ-ВЕК, связанный с несанкционированным занятием исполнительного старта при нахождении на предпосадочной прямой самолета А-320.

По результатам расследования было отмечено, что работоспособность экипажа самолета А-330 была снижена вследствие усталости после длительного ночного перелета по маршруту: Москва – Петропавловск-Камчатский и последующего ухода на запасной аэродром Южно-Сахалинск. При этом рабочее время экипажа было продлено. Из-за разности часовых поясов между Москвой и Южно-Сахалинском, отдых экипажа самолета происходил с нарушением суточного биологического ритма и не позволил ликвидировать усталость от предыдущего полета. Совокупность этих факторов привела к ошибке во взаимодействии и взаимоконтроле членов экипажа, неправильному восприятию указаний диспетчера и оценке положения самолета на маршруте руления. Материалы расследования авиационного инцидента размещены в АМРИПП Росавиации, учетный № 126483.

В целях обеспечения безопасности полетов, снижения утомляемости и сохранения здоровья членов экипажей воздушных судов необходимо уделять особое внимание на соблюдение требований Положения о рабочем времени. При этом следует учитывать, что нарушение режима труда и отдыха представляет опасность не только для членов летных экипажей, но также и для специалистов наземных служб обеспечения полетов.

Например, 01.08.2020 в аэропорту Шереметьево водитель топливозаправщика уснул за рулем, что привело к столкновению с находившемся на месте стоянки самолетом А-321 VP-BAH. При опросе водитель топливозаправщика сообщил, что в день перед заступлением на работу в ночную смену он проснулся в 8 ч утра, днем работал на даче, после чего спал 1 ч. Перед началом ночной смены чувствовал себя сонливо. Рабочая нагрузка водителя в период смены была небольшая, при этом у него был перерыв с 01:00 до 04:30, в течение которого он находился в комнате отдыха и смотрел телевизор. Повреждение самолета произошло на девятом часу работы в ночную смену утром следующего дня. Таким образом, недостаточное время отдыха перед заступлением на смену, а также нерациональное использование перерыва в период ночной смены привело к тому, что водитель уснул за рулем топливозаправщика при движении вдоль стоянок воздушных судов. Материалы расследования инцидента размещены в АМРИПП Росавиации, учетный № 204261.

В условиях высокой интенсивности полетов значительно вырастает роль мер предупредительного характера не только в части контроля за выполнением требований Положения о рабочем времени, но и анализа каждого случая использования командиром воздушного судна права на увеличение установленной продолжительности полетной смены, проведения разъяснительной работы о возможных негативных последствиях несоблюдения режима отдыха и признаках утомления, а также внимательного и оперативного реагирования на доступную информацию о жалобах членов летных экипажей и персонала по обеспечению полетов на режим работы и состояние здоровья, в том числе, поступающую по каналам добровольных сообщений в рамках системы управления безопасностью

полётов.

В целях поддержания приемлемого уровня безопасности полётов в условиях проявления опасных факторов и особенностей летнего периода эксплуатации воздушных судов п р е д л а г а ю :

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации. Обратить внимание эксплуатантов воздушных судов на персональную ответственность за нарушение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.

2. Предложить руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Провести тщательный анализ графиков отпусков работников предприятия с учетом интенсивности выполнения воздушных перевозок пассажиров в августе 2021 года;

2.2. Обратить особое внимание на порядок формирования экипажей воздушных судов и планирование их работы с учётом требований нормирования рабочего времени, соблюдения норм отдыха членов экипажей воздушных судов и постоянного контроля утомляемости;

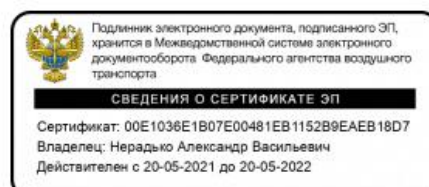
2.3. Обеспечить организацию и проведение подготовки, тренировок, контроль навыков и знаний персонала, приступающего к работе после очередного отпуска, а также в связи постепенным снятием ограничений на полеты, введенных для предотвращения распространения COVID-19;

2.4. Осуществлять контроль за соблюдением требований Положения о рабочем времени. Провести дополнительные занятия с командным, инструкторским, инспекторским составом и членами летных экипажей воздушных судов по требованиям РПП авиакомпании в части соблюдения нормативов рабочего времени, полетного времени и времени отдыха, а также контролю утомляемости всех членов экипажа воздушного судна;

2.5. Обратить внимание на качественное проведение медицинского контроля в отношении авиационного и другого персонала, для которого эта процедура обязательна;

2.6. Предусмотреть в рамках функционирования системы управления безопасностью полетов проведение разъяснительной работы среди авиационного персонала о важности самодисциплины и влиянии на безопасность полетов таких опасных факторов, как выполнение работы при отсутствии достаточного отдыха или при наличии жалоб на состояние здоровья.

3. В ходе проведения проверок базовых объектов эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, на соответствие требованиям федеральных авиационных правил, уделять особое внимание на соблюдение требований Положения о рабочем времени.



А.В. Нерадько