

Перечень нарушений обязательных требований, угрожающих безопасности полетов гражданских воздушных судов

По результатам анализа контрольной (надзорной) деятельности, проведенной в отношении подконтрольных лиц инспекторским составом Ространснадзора в истекшем периоде 2024 года, выявлен ряд нарушений требований воздушного законодательства, представляющих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов и требующих повышенного внимания со стороны авиапредприятий.

В рамках профилактической работы организациям гражданской авиации предлагается провести мониторинг осуществляемой деятельности на предмет отсутствия указанных ниже нарушений обязательных требований в целях заблаговременного устранения условий, причин и факторов, способных привести к причинению вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям

Раздел I. Деятельность авиапредприятий, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы

1.1. Несоблюдение нормативов рабочего времени, полетного времени и времени отдыха, а также контроля утомляемости членов экипажей воздушных судов:

- в графике труда и отдыха у ЧЛЭ не учтено полетное время, указанное в задании на полет;

- ЧЛЭ привлечены к выполнению работы на земле (наземная подготовка) позднее 12-часового периода отдыха перед началом очередной полетной смены.

1.2. Допуск к выполнению должностных обязанностей членов экипажей воздушных судов без прохождения обязательной периодической подготовки:

- выполнение полетов при отсутствии аварийно-спасательной подготовки на тип ВС.

1.3. Эксплуатация воздушного судна с нарушением требований Руководства по летной эксплуатации и норм, применяемых для установления эксплуатационных ограничений летно-технических характеристик.

1.4. Проведение эксплуатантом в отсутствие сертификата авиационного учебного центра подготовки членов летных экипажей, а также выдача им документов (справок, заданий на тренировку, удостоверений) по направлениям: опасные грузы, авиационная безопасность, «человеческий фактор».

1.5. Неправомерный допуск к полетам лиц, не прошедших необходимую подготовку по видам выполняемых авиационных работ:

- допуск эксплантами членов летных экипажей к выполнению транспортно-связных работ: транспортирование персонала заказчика авиационной работы в фюзеляже с посадкой и высадкой основным на воздушном судне способом;

- транспортирование грузов заказчика авиационной работы в фюзеляже с погрузкой и выгрузкой основным на воздушном судне способом.

1.6. Невыполнение надлежащих мер по фактам поступивших сведений о факторах риска, содержащихся в добровольных и конфиденциальных сообщениях от сотрудников авиакомпании, информирующих о наличии, форме, степени приемлемости каких-либо факторов риска, а также ненадлежащее функционирование системы управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов.

1.7. Непроведение оценки рисков и корректирующих мероприятий, связанных с отклонениями в технике пилотирования, в том числе по результатам расшифровок средств объективного контроля.

1.8. Нарушения, связанные с поддержанием летной годности (приведены в разделе III).

Раздел II. Деятельность по подготовке авиационного персонала

2.1. Подготовка специалистов авиационного персонала организациями, не имеющими сертификата авиационного учебного центра.

2.2. Проведение АУЦ обучения по программам, не внесенным в приложение к сертификату АУЦ.

2.3. Выдача АУЦ документов, подтверждающих прохождение обучения, при проведении подготовки не в полном объеме:

- согласно программе подготовки упражнение «Х» проводится в объеме 48 полетов с налетом 4:48. Согласно заданию на тренировку указанное упражнение выполнено в объеме 45 полетов, общее полетное время составляет 4:24. При этом слушателю выдан диплом о профессиональной переподготовке.

2.4. Проведение АУЦ практических занятий без наличия учебного оборудования, предусмотренного программами подготовки членов летных и кабинных экипажей:

- для реализации программы «Водная аварийно-спасательная подготовка членов экипажей воздушных судов (периодическая)» необходимо наличие детского спасательного жилета и детской спасательной люльки. Для реализации программы «Аварийно-спасательная подготовка членов экипажей (первоначальная)» необходимо наличие следующего оборудования: полиэтиленовая пленка, сухое горючее, туристические лопаты, авиационный астрономический ежегодник. При этом на момент проведения проверки вышеуказанное оборудование не представлено.

2.5. Оформление АУЦ документов, подтверждающих прохождение обучения, с нарушениями требований федеральных авиационных правил:

- удостоверения не содержат следующих записей: номер и дата выдачи сертификата АУЦ; дата рождения лица, прошедшего обучение;

- справки о результатах прохождения проверки уровня навыков управления самолетом, выданные слушателям по программе «Тренажерная и летная подготовка пилота-инструктора гражданской авиации на класс/тип», по форме и содержанию не соответствуют приложению к указанной программе.

2.6. Применение тренажера в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов:

- при неработающих приборах на приборной панели;
- при отказе Росавиации в допуске к эксплуатации авиационного тренажера.

2.7. Несвоевременное выполнение технического обслуживания тренажерных устройств имитации полета инженерами АУЦ:

- тренажерным центром периодическое техническое обслуживание по форме П-1 проводится с интервалом наработки 75 ± 5 часов, при этом согласно формуляру наработка тренажера составила 83 часа при максимально допустимом интервале наработки 80 часов;

- периодическое техническое обслуживание по форме П-2 проводится с интервалом наработки 150 ± 10 часов, при этом согласно формуляру наработка составила 165 часов при максимально допустимом интервале наработки 160 часов.

2.8. Необеспечение АУЦ актуализации внутренних руководящих документов, связанной с изменением воздушного законодательства.

2.9. Отсутствие контроля со стороны АУЦ за правильностью оформления документации, фиксирующей процесс обучения:

- систематическое выявление фактов «механических ошибок» при оформлении документации, фиксирующей процесс обучения. При этом воздушное законодательство не предусматривает оснований, исключающих необходимость соблюдения обязательных требований к деятельности АУЦ (ФАП-289), в том числе в части «механических ошибок».

Обращаем внимание, что позиция об отказе в соблюдении требований ФАП-289, мотивированная техническими ошибками при оформлении документов, подтверждающих прохождение обучения, не только не предусмотрена воздушным законодательством, но и снижает культуру безопасности полетов, приводит к повышению показателей аварийности и создает неприемлемые риски причинения вреда охраняемым законом ценностям.

Раздел III. Деятельность по техническому обслуживанию гражданских воздушных судов

3.1. Нарушение технологии выполнения технического обслуживания воздушных судов, установленной эксплуатационными документами. Отступление от требований эксплуатационно-технической документации по невнимательности либо сознательное игнорирование положений Руководства по технической эксплуатации:

- игнорирование запрета РТЭ на перестановку компонентов;
- выполнение ремонтных работ, требующих размещения ВС в ангаре, на открытом воздухе и нарушение условий среды при выполнении структурных ремонтов, в частности композитных элементов;
- запуск ВСУ и силовых установок ВС в условиях ангаров, не приспособленных для выполнения указанных операций;
- невыполнение ряда сложных технологических операций, предписанных РТЭ, при выполнении ТО, например вывешивание ВС;

- отсутствие или невыполнение процедур контроля при возникновении и устранении повторяющихся дефектов;

- невыполнение директив летной годности в полном объеме в части отсутствия контроля за запретом установки ряда компонентов на ВС;

- несвоевременное выполнение структурных ремонтов и несоблюдение установленных интервалов повторных инспекций повреждений фюзеляжа и двигателей.

3.2. Допуск к полету неисправного воздушного судна, а также воздушного судна с невыполненным, с незавершенным техническим обслуживанием или с дефектами, не зафиксированными при выполнении оперативного ТО:

- дефекты фюзеляжа (вмятины, трещины, отсутствующие или ослабленные винты и заклепки);

- повреждения силовых установок (забоины на лопастях винтов и лопатках, повреждения воздухозаборников и капотов);

- следы коррозии, следы течи гидрожидкости, масел или керосина, повреждения ЛКП;

- поврежденные надписи и информационные наклейки, повреждения пневматиков шасси, дефекты оборудования пассажирских салонов.

3.3. Отсутствие инструмента, оборудования, соответствующего требованиям эксплуатационной документации разработчика воздушного судна. Ненадлежащий допуск альтернативного инструмента и оборудования, в частности, отсутствие контроля идентичности эксплуатационных характеристик.

3.4. Невыполнение требований Руководства по деятельности и Руководства по организации технического обслуживания.

Раздел IV. Деятельность операторов аэродромов, вертодромов и владельцев посадочных площадок, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов

4.1. Наличие на поверхности искусственного покрытия ВПП: продуктов разрушения покрытия; выбоин и раковин с наименьшим размером в плане более 50 мм и глубиной 25 мм, не залитых мастикой; трещин шириной более 30 мм и глубиной более 25 мм, не залитых мастикой; оголенных стержней арматуры; наплывов мастики высотой более 15 мм; волнообразований, образующих просвет под трехметровой рейкой более 25 мм; участков шелушения поверхности покрытий глубиной более 25 мм; уступов высотой более 25 мм между кромками соседних плит и кромками трещин; сколов кромок плит и трещин шириной более 30 мм и глубиной более 25 мм, не залитых мастикой.

4.2. Наличие на поверхности искусственных покрытий РД, перрона, укрепленных участков ЛП, примыкающих к торцам ИВПП: продуктов разрушения покрытия; выбоин и раковин с наименьшим размером более 50 мм и глубиной 25 мм, не залитых мастикой; участков шелушения поверхности покрытий глубиной более 30 мм; оголенных стержней арматуры; уступов высотой более 30 мм между кромками соседних плит и кромками трещин; наплывов мастики высотой более 15 мм; волнообразований, образующих просвет под трехметровой рейкой более

30 мм по пути движения опор ВС; участков шелушения поверхности покрытий глубиной более 30 мм.

4.3. Наличие на укрепленных обочинах ИВПП и РД посторонних предметов или продуктов разрушения покрытия, оголенных стержней арматуры, уступов поверхности высотой более 50 мм.

4.4. Отсутствие аэронавигационных паспортов посадочных площадок.

4.5. Содержание недостоверной информации в аэронавигационных паспортах аэродромов и посадочных площадок.

4.6. Возвышение над поверхностью земли кабельных колодцев, бетонных оснований опорных конструкций светосигнального оборудования на спланированной части летной полосы.

4.7. Необновление маркировки ИВПП, РД, перрона.

4.8. Несоответствие нанесенной маркировки ИВПП, РД, перрона требованиям федеральных авиационных правил.

4.9. Расположение не на одном уровне грунтовой поверхности спланированной части ЛП в местах сопряжения с искусственными покрытиями элементов аэродрома (ИВПП, РД, обочинами).

4.10. Недостаточность искусственного освещения мест стоянок на перронах в аэропортах (не менее 20 лк).

4.11. Необеспечение на посадочных площадках необходимой контрастности между сочетанием цветов ветроуказателя и окружающей местности.

4.12. Несоответствие маркировки посадочных площадок с искусственным покрытием требованиям федеральных авиационных правил.

4.13. Неосуществление оператором аэродрома мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов, направленных на сведение к минимуму вероятности столкновений ВС с птицами и другими объектами животного мира.

4.14. Отсутствие учета всех случаев столкновений воздушных судов с птицами независимо от их последствий.

4.15. Необорудование спецмашин, выезжающих на летную полосу и рулежные дорожки, габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения.

4.16. Расположение не на одном уровне грунтовой поверхности ЛП в местах сопряжения с искусственными покрытиями элементов вертодрома (ИВПП, РД, обочинами).

4.17. Наличие на поверхности искусственного покрытия ВПП вертодрома: снега толщиной более 100 мм; слякоти толщиной более 12 мм; воды толщиной более 10 мм.

Раздел V. Деятельность по использованию воздушного пространства и обеспечению полетов воздушных судов

5.1. Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы организации воздушного движения

Российской Федерации при разрешительном порядке использования воздушного пространства:

- полеты воздушных судов, осуществляемые без заявок и разрешения органов ОрВД.

5.2. Использование воздушного пространства класса G без уведомления соответствующего центра Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации:

- полеты воздушных судов в воздушном пространстве класса G, осуществляемые без заявок и уведомления органов ОрВД.

5.3. Использование воздушного пространства беспилотными воздушными судами в отсутствие постановки на государственный учет в Федеральном агентстве воздушного транспорта:

- запуск беспилотного воздушного судна, не поставленного на государственный учет в Росавиации.

5.4. Использование воздушного пространства беспилотными воздушными судами без нанесенного учетного опознавательного знака, имеющего в своем составе учетный номер беспилотного воздушного судна, полученный при постановке на учет в Федеральном агентстве воздушного транспорта:

- запуск беспилотного воздушного судна без нанесенного учетного опознавательного знака с учетным номером, полученным при постановке на учет в Росавиации.

5.5. Использование воздушного пространства беспилотными воздушными судами без уведомления соответствующего центра Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации:

- запуск беспилотного воздушного судна без уведомления органов ОрВД.

5.6. Отсутствие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) при использовании воздушного пространства класса A, C и при использовании воздушного пространства класса G по правилам полетов по приборам.

5.7. Авиационные работы, парашютные прыжки, демонстрационные полеты воздушных судов, полеты беспилотных воздушных судов, подъемы привязных аэростатов над населенными пунктами, а также посадка (взлет) на расположенные в границах населенных пунктов площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, без соответствующего разрешения органа местного самоуправления, а в городах федерального значения Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе – без разрешения соответствующих органов исполнительной власти указанных городов.

5.8. Нарушение установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения или захода на посадку. Изменение заданной высоты полета без согласования с диспетчером. Изменение плана и маршрута полета после вылета воздушного судна:

- отклонение за пределы воздушных трасс Российской Федерации и местных воздушных линий, а также от оси маршрута на расстояние более допустимой нормы;
- опасное сближение воздушных судов в полете;

- нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального или бокового эшелонирования;
- касание наземных препятствий (мачты, трубы, антенны, линии электропередач, деревья, местные повышения рельефа и т.д.) любым элементом конструкции воздушного судна;
- нарушение минимума погоды при взлете, посадке или полете по трассам местных воздушных линий;
- несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы.

5.9. Строительство зданий, строений и сооружений с превышением допустимой высотности в проекциях границ воздушных подходов, с затенением радиосигналов служб организации воздушного движения и с попаданием в зоны опасного шумового или эмиссионного воздействия, строительство опасных промышленных объектов без оценки рисков и угроз для безопасности полетов воздушных судов, осуществление деятельности по привлечению массового скопления птиц.

5.10. Недооснащенность районов аэродромов средствами технического контроля и обеспечения связи, метеорологического обеспечения, низкая помехоустойчивость отдельных элементов радиотехнического обеспечения:

- отсутствие или неисправность средств технического контроля и обеспечения связи, средств метеорологического обеспечения, определенных воздушным законодательством Российской Федерации к установке в районе аэродрома.

5.11. Выполнение полетов с аэродромов и на аэродромы государственной авиации без получения обязательного согласования Росавиации.

5.12. Нарушение порядка и сроков передачи на борт воздушного судна штормовых предупреждений или информации о состоянии погоды по маршруту полета, в пунктах взлета и посадки, требующей изменения плана полета:

- попадание в зону опасных метеоявлений;
- нарушение минимума погоды при взлете, посадке или полете по трассам местных воздушных линий (маршрутам);
- поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества в полете, приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна, отказу двигателя или хотя бы одной из систем;
- повреждение воздушного судна градом;
- отсутствие, несвоевременная передача экипажам воздушных судов актуальной информации о состоянии погоды по маршруту полета, в пунктах взлета и посадки, требующей изменения плана полета.

Раздел VI. Деятельность по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты

6.1. Необеспечение перевозчиком возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы в случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с болезнью пассажира, члена его семьи либо близкого родственника, совместно следующего с ним на воздушном судне, с подтверждением

медицинскими документами и уведомлением об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс.

6.2. Отсутствие со стороны перевозчика уведомления лица, предъявившего претензию, в течение тридцати дней со дня поступления претензии о результатах ее рассмотрения.

6.3. Отсутствие в терминалах аэропортов выделения цветом или фактурой краевых ступеней лестничных маршей, а также предупредительных тактильных полос.

6.4. Отсутствие на рамках металлоискателей маркировки знаками, предупреждающими людей со стимуляторами сердечной деятельности о запрете движения.

6.5. Нахождение кнопки вызова персонала для оказания помощи маломобильным пассажирам в здании аэропорта в неисправном состоянии.

6.6. Отсутствие на участках пола на коммуникационных путях движения предупреждающих тактильных напольных указателей при входе и выходе из здания аэропорта, а также в здании аэропорта.

6.7. Необорудование зданий аэровокзалов заниженными стойками для обслуживания пассажиров из числа инвалидов.

6.8. Отсутствие при входе в здание терминала аэропорта информации о местах расположения кресел-колясок для перемещения пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта.

6.9. Необновление маркировки стояночных мест для инвалидов.

Раздел VII. Деятельность по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению

7.1. Необеспечение оператором аэродрома соответствия нормативным требованиям количества сотрудников личного состава смен служб ПАСОП для соблюдения установленной категории по уровню требуемой противопожарной защиты.

7.2. Несвоевременное прохождение обучения и аттестации либо отсутствие профессиональной подготовки в качестве спасателя сотрудников служб ПАСОП.

7.3. Несоблюдение оператором аэродрома требования об укомплектованности личного состава спасателями, не менее 75% которых аттестованы на право ведения тех видов аварийно-спасательных работ, на выполнение которых аттестуется аварийно-спасательная служба (формирование).

7.4. Необеспечение оператором аэродрома условий (в соответствии с нормами, утверждаемыми федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций), обеспечивающих размещение аварийно-спасательных средств и проведение мероприятий по профессиональному обучению спасателей к выполнению заявленных видов аварийно-спасательных работ в соответствии с технологией их ведения, а для профессиональной аварийно-спасательной службы

(формирования), кроме этого – условий, обеспечивающих несение дежурства спасателями службы ПАСОП.

7.5. Необеспечение оператором аэродрома постоянной готовности к оперативному реагированию на чрезвычайные ситуации и проведению работ по их ликвидации.

7.6. Необеспечение оператором аэродрома требований к оснащению аэродромных пожарных автомобилей в соответствии с таблицей 5 приложения 3 ФАП-517.

7.7. Необеспечение оператором аэродрома своевременного ремонта и технического обслуживания аэродромных пожарных автомобилей.

7.8. Необеспечение оператором аэродрома аварийно-спасательного формирования (СПАСОП), а также аварийно-спасательных расчетов и расчетов для выполнения неотложных работ основными и резервными каналами связи.

7.9. Несоблюдение оператором аэродрома требований по организации наблюдения за взлетом и посадкой с обеспечением наблюдателя средствами визуального наблюдения, прямой связью с руководителем полетов и диспетчером пожарной связи, а также средствами подачи сигнала тревоги для дежурной смены СПАСОП.

7.10. Несоответствие требованиям федеральных авиационных правил плана действий на случай аварийной ситуации на аэродроме и в районе аэродрома (аварийного плана), отсутствие согласования аварийного плана с дополнительными силами и средствами, привлекаемыми для ликвидации чрезвычайной ситуации.

7.11. Нарушение требований федерального законодательства в области пожарной безопасности на воздушном транспорте.

7.12. Несоблюдение оператором аэродрома требований по подготовке и аттестации должностных лиц, выполняющих обязанности по руководству ликвидацией чрезвычайных ситуаций и руководству тушением пожаров.

7.13. Несоблюдение оператором аэродрома требований по оснащению расчетов для выполнения неотложных работ, их своевременной подготовке.

7.14. Несоблюдение оператором аэродрома требований по проведению учений и тренировок аварийно-спасательного формирования.

7.15. Несоблюдение оператором аэродрома требований по оснащению учебного полигона учебным воздушным судном для отработки действий расчетов служб ПАСОП по тушению и ликвидации пожаров на различных элементах воздушного судна, в том числе в условиях задымленности в непригодной для дыхания среде с использованием средств индивидуальной защиты органов дыхания (СИЗОД).

7.16. Несоблюдение оператором аэродрома требований по аттестации службы ПАСОП на право ведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров.

7.17. Несоблюдение оператором аэродрома требований по получению лицензии на осуществление деятельности по тушению пожаров в населенных пунктах, на производственных объектах и объектах инфраструктуры.