



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) 231-50-09 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

28.05.2019 № Усс-17109/02

На № _____ от _____

Информация

по безопасности полетов № 8

С наступлением весенне-летнего периода эксплуатации воздушных судов, а также с увеличением интенсивности воздушных перевозок, наблюдается рост числа инцидентов и добровольных сообщений о столкновениях (угрозе столкновения) воздушных судов с птицами. Пик активности приходится на июнь и июль месяцы, когда число столкновений с птицами достигает 150 – 180 случаев.

По состоянию на 01.05.2019 зафиксировано 17 инцидентов, а также 168 добровольных сообщений о столкновениях воздушных судов с птицами. При этом 11 инцидентов (из них 7 произошло на территории Российской Федерации) и 108 добровольных сообщений приходятся на апрель месяц.

В период с июня по август 2018 года число инцидентов, связанных со столкновениями воздушных судов с птицами, было меньше, по сравнению с 2016 и 2017 годом, однако общее количество столкновений (инцидентов и добровольных сообщений) остается на уровне предыдущих лет.

В 2018 году произошло авиационное происшествие (авария) 01.06.2018 с вертолетом Ми-8Т RA-25350 в 37 км северо-восточнее аэродрома Омск (Центральный), связанное с попаданием птицы в левый двигатель. При выполнении вынужденной посадки вертолет получил значительные повреждения. Промежуточный отчет размещен на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети интернет по адресу https://mak-iac.org/upload/iblock/961/report_ra-25350_pr.pdf.

В целях принятия дополнительных мер, направленных на снижение рисков для безопасности полетов, связанных со столкновениями воздушных судов с птицами, Росавиацией, в рамках своих полномочий, в 2015 - 2018 годах были подготовлены информации по безопасности полетов (директивные письма):

№ 19 (письмо от 18.09.2015 № АН1.02-3056);

телеграмма от 19.05.2016 № 191052;

№ 8 (письмо от 24.05.2016 № 02.3-1875);
№ 11 (письмо от 29.06.2016 № АН1.02-2302);
№ 6 (письмо от 09.06.2017 № Исх-12929/02);
№ 6 (письмо от 12.04.2018 № Исх-8846/02);
директивное письмо от 04.06.2018 № Исх-13636;
№ 12 (телеграмма от 19.07.2018 № 190800)

с анализом случаев столкновений воздушных судов с птицами, происшедших в аэропортах Российской Федерации, и рекомендациями по обеспечению безопасности полетов, в том числе:

о проведении оценки эффективности принимаемых мер по орнитологическому обеспечению полетов;

о создании внештатных групп (где они не созданы) из представителей аэродромной службы, инспекции по безопасности полетов, органа ОВД, подразделения Росгидромета, ответственного за метеообеспечение полетов на аэродроме, в целях комплексного контроля за орнитологической обстановкой на аэродроме;

о рассмотрении вопроса о формировании бюджета предприятия на очередной год с учетом необходимых ассигнований на закупку средств для отпугивания птиц и обновления их устаревших образцов;

о проведении обследования района аэродрома (ежемесячно) для исключения создания на нем не согласованных с оператором аэродрома объектов, способствующих скоплению птиц (организованных и неорганизованных свалок, ферм, строящихся площадных объектов, требующих снятия верхнего грунтового слоя, и др.);

о проведении анализа опубликованной в АИП России аэронавигационной информации по аэродрому в части орнитологического обеспечения полетов.

Также для повышения качества орнитологического обеспечения полетов, исходя из индивидуальных особенностей аэродрома и прилегающих к нему территорий, предлагалось:

регулярно проводить орнитологические обследования района аэродрома, в том числе с привлечением сотрудников специализированных научных организаций;

анализировать видовую принадлежности птиц, гнездящихся в районах аэродромов, а также наличие проходящих через район аэродрома путей суточной и сезонной миграции птиц;

своевременно выявлять и ликвидировать факторы, способствующие скоплению птиц (образование кустарников, болотистых образований, мест, гнездования, кладок яиц и т.д.);

операторами сертифицированных аэродромов осуществлять сбор и анализировать данные обо всех случаях столкновений воздушных судов с птицами и другими животными (приводящих и не приводящих к инцидентам) в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП) с целью снижения связанных с этим рисков для безопасности полетов;

проводить занятия со специалистами ОВД, аэродромной службы и других служб, связанных с орнитологическим обеспечением полетов, в том числе разборы

размещаемых в АМРИПП Росавиации материалов исследований инцидентов, связанных со столкновениями воздушных судов с птицами и другими животными (категории BIRD, WILD);

в рамках деятельности внештатных групп привлекать, по возможности, специалистов подразделений Росгидромета, специализированных научных и учебных заведений орнитологической направленности, профессиональных орнитологов, в том числе на договорной основе.

В 2015 году Росавиацией для организации сбора, анализа и обмена данными о столкновении с птицами была введена форма отчетности о столкновении воздушных судов с птицами (Информация по безопасности полетов № 19 за 2015 год), что позволило существенно повысить объективность оценок состояния орнитологического обеспечения полетов в аэропортах Российской Федерации (в приложении № 1 к данной информации по безопасности полетов содержатся комментарии и рекомендации по заполнению формы отчетности о столкновении воздушных судов с птицами).

Территориальными органами Росавиации и операторами аэродромов в адрес Росавиации были представлены доклады о реализации операторами аэродромов требований указанных директивных писем, в том числе об оборудовании (заключении договоров на поставку) аэродромов техническими и механическими средствами отпугивания птиц и животных.

Вместе с тем анализ результатов исследований авиационных событий, связанных со столкновениями воздушных судов с птицами, а также поступающей информации о столкновениях воздушных судов с птицами, не приведшими к авиационным инцидентам и происшествиям, показывает о необходимости принятия дополнительных мер, направленных на повышение эффективности орнитологического обеспечения полетов.

П р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести настоящую информацию до подконтрольных организаций гражданской авиации.

1.2. До 10.06.2019 доложить в адрес Росавиации о выполнении подконтрольными организациями гражданской авиации рекомендаций, изложенных в настоящей информации по безопасности полетов.

2. Руководителям операторов аэродромов:

2.1. Довести данную информацию до специалистов, ответственных за орнитологическое обеспечение полетов, и специалистов, ответственных за внедрение и функционирование СУБП.

2.2. Провести, в рамках функционирования СУБП, оценку эффективности уже принятых мер по орнитологическому обеспечению полетов, анализ полноты и качества реализации предложений (рекомендаций) Росавиации, изложенных в информации по безопасности полетов (размещены в АМРИПП Росавиации, категория BIRD), организовать планирование работ по орнитологическому обеспечению полетов с их учетом.

2.3. При планировании мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов также учитывать необходимость:

ликвидации потенциальных мест скопления птиц, выявленных в результате наблюдений за птицами и их скоплениями на аэродроме и приаэродромной территории. При отсутствии возможности ликвидации – принятия мер по установке соответствующего оборудования для отпугивания птиц и противоприсадных средств;

организации соответствующей работы с собственниками зданий, сооружений и земельных участков по устранению мест массового скопления птиц;

приобретения нового орнитологического оборудования и обновления программного обеспечения имеющегося оборудования с учетом результатов проведенных эколого-орнитологических обследований;

поддержания минимально привлекательной для птиц высоты травостоя вблизи летного поля с учетом конкретных орнитологических условий на аэродроме;

проведения мероприятий по дератизации территории летного поля;

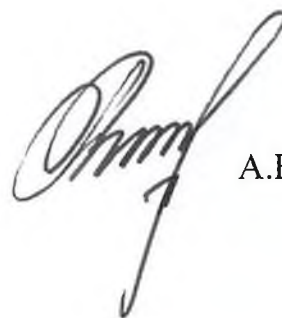
обучения и подготовки персонала, задействованного в орнитологическом обеспечении полетов.

2.4. Обеспечить финансирование запланированных мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов.

2.5. В рамках взаимодействия СУБП оператора аэродрома и эксплуатанта воздушного судна проработать вопросы улучшения обмена данными о столкновениях воздушных судов с птицами, а также уточнения и дополнения этих данных с учетом приложения 1 к настоящей информации.

3. Руководителям эксплуатантов воздушных судов проконтролировать знание и выполнение соответствующими специалистами процедур сбора данных и направления в адрес операторов аэродромов и Росавиации заполненных форм отчетности о столкновении с птицами.

Приложение: на 3 л.



А.В. Нерадько

Приложение
к письму Росавиации

от 28.05.2019 № Цех-17109/02

Рекомендации по заполнению формы отчетности о столкновении с птицами

Поле формы отчетности о столкновении с птицами	Рекомендация по заполнению
Разработчик/модификация двигателя	<p>Необходимо максимально точно указывать тип и модификацию установленного на воздушном судне двигателя. Наличие этих сведений может быть в дальнейшем полезно для проведения, например, анализов соответствия двигателей сертификационным требованиям (пункт 33.76 Авиационных правил, часть 39 «Нормы летной годности двигателей воздушных судов») или пересмотра этих требований.</p> <p>Следует также учитывать, что на одном и том же типе воздушного судна могут использоваться двигатели разных типов (например, самолеты типа А-320 могут эксплуатироваться с двигателями компании CFMI или IAE).</p> <p>Сведения о разработчике/модификации двигателя следует получать/уточнять у эксплуатанта воздушного судна.</p>
Дата	При заполнении поля необходимо указывать дату события по местному времени, а не по UTC.
Название аэродрома	<p>1. Вносится название аэродрома, на котором произошло столкновение. Если столкновение произошло в районе аэродрома, это необходимо указать (например: «UUEE Шереметьево район»). В наименовании аэродрома желательно указывать четырехбуквенный код ИКАО.</p> <p>2. Если место столкновения не установлено – поле не заполняется. В этом случае не надо указывать наименование аэродрома, на котором было обнаружено повреждение. При этом в поле «Замечания» желательно указать аэродром вылета и посадки воздушного судна, а также местное время взлета и посадки.</p>
Используемая ВПП	Если место столкновения не установлено – поле не заполняется.

Поле формы отчетности о столкновении с птицами	Рекомендация по заполнению
Местоположение воздушного судна, если оно находилось на маршруте:	Поле используется для случаев, когда событие произошло вне аэродрома или его района (поле «Название аэродрома» и «Используемая ВПП» не заполняются).
Высота (над уровнем земли) Скорость (приборная)	<p>Если известен этап полета или место столкновения с птицей, следует заполнить эти поля. Эти данные необходимо приводить на основании пояснений экипажа ВС или по данным средств объективного контроля.</p> <p>Необходимо не забывать указывать единицу измерений скорости и высоты (км/ч / узлы; метры / футы).</p>
Этап полета	<p>Необходимо избегать противоречий при заполнении поля. Например, указывать несколько этапов полета; указывать этап полета при отсутствии данных о высоте и скорости (и наоборот).</p> <p>Если этап полета не известен (поля формы «Название аэродрома», «Высота» и т.п. невозможно заполнить), необходимо сделать отметку только в позиции «не установлено».</p>
Вид птиц	<p>Необходимо стремиться к определению вида птицы, особенно если событие привело к инциденту или произошло в зоне ответственности аэродрома.</p> <p>Для определения вида птицы желательно привлекать специализированные организации, например, ФГБУ науки «Институт проблем экологии и эволюции имени А.Н. Северцова» Российской академии наук.</p> <p>Если решено провести исследования для определения вида птицы, по его завершению необходимо повторно направить в УИБП Росавиации форму отчетности, с включением в нее данных, полученных при исследовании.</p>
Сведения о расходах (если известно)	<p>Данные сведения могут использоваться для оценки «тяжести» последствий события. Например, можно предполагать, что величина затрат на восстановление летной годности воздушного судна взаимосвязана с серьезностью полученных или потенциально возможных повреждений.</p> <p>Эти сведения приводятся ориентировочно и не предназначены для использования в</p>

Поле формы отчетности о столкновении с птицами	Рекомендация по заполнению
	судебных и иных разбирательствах.
Замечания (описание повреждения, травмы и другая полезная информация)	<p>Рекомендуется внесение в это поле любой полезной информации, например, обстоятельства столкновения с птицей, аэродромы вылета и посадки, а также время взлета и посадки (для случаев, если этап полета не определен), последствия столкновения (например, появление запаха гари в кабине или салоне, невозможность уборки шасси).</p> <p>К направляемой в электронном виде форме рекомендуется прикладывать фотографии (высокого разрешения) останков птицы, характера и размеров повреждений (с масштабной линейкой). Пакет файлов, направленный на адрес ibp2@scaa.ru, не должен превышать 10Мбайт.</p>

Примечание:

1. После заполнения электронной формы, скаченной с официального сайта Росавиации (<https://www.favt.ru/deyatelnost-bezopasnost-poletov-stolknoveniya-ptici/>), нет необходимости ее печатать и сканировать для отправки по электронной почте (можно отправить вложенным файлом сразу после заполнения).
2. Дополнительные консультации по заполнению и отправке формы можно получить:
 - по телефону (495) 645-85-55, доб. 5238;
 - по электронной почте Lazarev_nd@scaa.ru, ibp2@scaa.ru.