



Северо-Западное межрегиональное территориальное управление  
воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта

Отдел инспекции по безопасности полётов

# ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

## СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ № 04

Апрель 2017 год

Таблица 1

### Статистика авиационных событий

Дата	Тип ВС, принадлежность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
1	2	3	4	5	6
01.04. 2017 г.	Вертолёт Gazelle SA-341G	RA-05702	Посадочная площадка Гостилицы	<p><b>Обстоятельства.</b> Вертолёт произвёл взлёт с посадочной площадки Гостилицы без разрешения оперативного органа ЕС ОрВД при разрешительном порядке ИВП РФ.</p> <p><b>Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ</b> явилось ошибочное восприятие командиром воздушного судна статуса «Принят» плана полёта на личной странице сайта, за разрешение оперативного органа ЕС ОрВД на использование воздушного пространства по заявленному маршруту, и выдача органом ОВД разрешения на вылет на основании доклада КВС о наличии разрешения оперативного органа ЕС ОрВД.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Материалы по результатам расследования довести до сведения персонала ОВД филиалов «Аэронавигация Северо-Запада» и «Аэронавигация Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».</li><li>2. Материалы расследования направить в адрес Управления государственного авиационного надзора за обеспечением транспортной безопасности по СЗ федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.</li></ol> <p>Срок исполнения рекомендаций до 30.05.2017 года.</p>	Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ
02.04. 2017 г.	В-737 АО «Авиакомпания «Россия»	VQ-BJX	Санкт- Петербург (Пулково)	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ФВ-6035 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) - Москва (Внуково), в наборе высоты, при уборке закрылков, произошла их остановка в положении «2» с расхождением стрелок по индикатору. Экипаж принял решение на возврат. Посадка в аэропорту Пулково - благополучно.</p> <p><b>Расследование не закончено.</b></p>	Авиационный инцидент

				Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии государственный инспектор ОИБП СЗ МТУ Росавиации <b>Советов С.П.</b>	
09.04. 2017 г.	<b>В-757-200</b> Авиакомпания «China Southern Airlines» (КНР),	<b>В-2812</b>	Санкт-Петербург (Пулково)	<p><b>Обстоятельства.</b> В период предполётной подготовки воздушного судна к выполнению рейса CZN-6036 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково)– Урумчи (КНР), после посадки пассажиров в воздушное судно на МС 102В, при отгоне телетрапа (специалистом Крутовым В.А. ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы», произошло повреждение пилона левого двигателя с разрывом обшивки. Воздушное судно от полётов отстранено.</p> <p><b>Причиной повреждения воздушного судна на земле</b> явилось не соблюдение требований специалистом Крутовым В.А. ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» руководящих документов по порядку действий при отезде телетрапа от воздушного судна. Способствующей причиной явилось наличие мёртвых зон обзора с рабочего места оператора телетрапа в местах возможного контакта с ВС.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Материалы расследования изучить с инженерно-техническим персоналом и специалистами, занятыми в работе по обслуживанию воздушных судов.</li> <li>2. Руководству ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» провести практический инструктаж сотрудников, занятых управлением телетрапа, по особенностям установки (отгона) от воздушного судна на всех типах ВС.</li> <li>3. Рассмотреть возможность исключения установки телетрапа ко второй двери ВС В-757.</li> <li>4. Руководству ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» внести дополнения в нормативную документацию по порядку действий сотрудников при отгоне (подгоне) трапа к воздушному судну В-757 и других типов при отсутствии достаточного обзора с рабочего места оператора за конструктивными элементами ВС.</li> </ol> <p>Срок исполнения рекомендаций до 30.05.2017 года.</p>	Повреждение воздушного судна на земле
14.04. 2017 г.	<b>В-747-400</b> АО «Авиакомпания «Россия»	<b>EI-XLH</b>	Москва (Внуково)	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении инспекторской проверки воздушного судна после выполнения рейса ФВ-5876 по маршруту: Пхукет (Тайланд) - Москва (Внуково) обнаружено повреждение обшивки на внутреннем закрылке левой плоскости крыла (пробоина 30X20 мм с повреждением сотовой конструкции).</p> <p><b>Причиной</b> повреждения нижней секции внутреннего закрылка левой плоскости крыла ВС В 747-400 EI-XLH, эксплуатант АО «Авиакомпания «Россия», обнаруженного в аэропорту Внуково 14.04.2017, в ходе проведения инспекторской проверки, после прибытия ВС рейсом ФВ 5876 (Пхукет - Внуково), с большой степенью вероятности, могло стать попадание постороннего предмета</p>	Авиационный инцидент

				<p>(предположительно фрагмента разрушения искусственного покрытия), на этапе руления и последующего взлета ВС в аэропорту Пхукет.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <p>1. Материалы расследования инцидента изучить с персоналом департамента производства полетов (ДПП) и департамента авиационного технического обслуживания (ДАТО) АО «Авиакомпания «Россия», с 11 из 12 инженерно-техническим персоналом ООО «А-Техникс», персоналом службы перронного обслуживания ЗАО «Ю-Ти-Джи», с летным и инженерно-техническим персоналом других авиакомпаний, эксплуатирующих ВС семейства B-747.</p> <p>2. Рекомендовать провести повторные занятия по методикам выполнения предполетных и послеполетных осмотров в соответствие с технологией работы экипажа, наземных и технических служб для ВС семейства B-747.</p> <p>3. Повторно, под роспись, с летным составом ДПП АО «Авиакомпания «Россия», изучить требования п. 3.3. РПП АО «Авиакомпания «Россия» часть «А» приложение 7.</p> <p>4. Рекомендовать внести в текст РПП АО «Авиакомпания «Россия» часть «А» приложение 7 п.3.3, после слов «...проведение послеполетного технического брифинга с ИТП...» добавить слова «...после завершения внешнего осмотра ВС».</p> <p>5. Рекомендовать ДАТО АО «Авиакомпания «Россия» и контрактным организациям, выполняющим техническое обслуживание ВС, повторно изучить требования п.5 разд. 1 контрольной карты ТО ВС по прилету.</p> <p>6. Рекомендовать ДПП АО «Авиакомпания «Россия» внести дополнение в РПП в части касающейся необходимости проведения послеполетного и предполетного осмотра ВС в темное время суток с использованием легкодоступных электрических фонариков с зарядом батарей, пригодным к эксплуатации.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 30.05.2017 года.</p>	
16.04. 2017 г.	<b>B-747-400</b> АО «Авиакомпания «Россия»	EI-XLC	Москва (Внуково)	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса SDM-5880 по маршруту: Пунта Кана (Доминиканка) – Москва (Внуково), при выполнении предполётного осмотра, было обнаружено отсутствие технологического лючка на правой стороне пилона силовой установки № 1.</p> <p><b>Расследование не закончено.</b></p> <p>Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Председатель комиссии государственный инспектор ОИКБП в аэропорту Внуково Центрального МТУ Росавиации Лозович А.Ю.</p>	Авиационный инцидент
21.04. 2017 г.	<b>A-319</b> АО «Авиакомпания «Россия»	EI-EYL	Санкт-Петербург (Пулково)	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ФВ-6224 по маршруту: Краснодар – Санкт-Петербург (Пулково), в полёте, на этапе снижения произошло самопроизвольное</p>	Авиационный инцидент

				<p>выключение двигателя № 2, с выдачей сообщений на ECAM «ENG 2 CTL VALVE FAULT ENG 2 FAIL». Посадка в аэропорту Пулково – благополучно.</p> <p><b>Расследование не закончено.</b>          Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии старший государственный инспектор ОПЛГ ВС СЗ МТУ Росавиации <b>Курылко Н.Н.</b></p>	
28.04. 2017 г.	<p><b>A-319</b>  <b>АО</b>  <b>«Авиакомпания</b>  <b>«Россия»</b></p>	<b>VQ-BAS</b>	<p>Санкт-Петербург (Пулково)</p>	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса CDM-6201 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Анапа, после взлёта, на рубеже 250 км, экипаж принял решение прекратить задание и вернуться на аэропорт вылета Пулково (не закрытие положения створки передней опоры шасси, неисправность реверса двигателя № 2). Посадка в аэропорту Пулково благополучно.</p> <p><b>Расследование не закончено.</b>          Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии государственный инспектор ОИБП СЗ МТУ Росавиации <b>Комаров В.С.</b></p>	Авиационный инцидент
28.04. 2017 г.	<p><b>A-320</b>  <b>АО</b>  <b>«Авиакомпания</b>  <b>«Россия»</b></p>	<b>VP-BWH</b>	<p>Санкт-Петербург (Пулково)</p>	<p><b>Обстоятельства.</b> После выполнения рейса SDM-6636, по маршруту: Париж – Санкт-Петербург (Пулково), при проведении послеполётного осмотра ВС в аэропорту Пулково, выявлена вмятина размерами 230x250 мм, глубиной 20 мм на воздухозаборнике двигателя №2 со следами от попадания птицы.</p> <p><b>Расследование не закончено.</b>          Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии государственный инспектор ОИБП СЗ МТУ Росавиации <b>Демешекин А.А.</b></p>	Авиационный инцидент

Таблица 2

**Закончены расследования авиационных событий**

Дата	Тип ВС	№ ВС	Место события	Причина	Тип события
1	2	3	4	5	6
22.09. 2016 г.	<p><b>Ми-8Т</b>  <b>АО «Вологодское</b>  <b>авиационное</b>  <b>предприятие»</b></p>	<b>RA-06136</b>	<p>Посадочная площадка Вирма</p>	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ЖГЖ-9551 по перевозке груза по маршруту: Мурманск - ПП Вирма, в период послеполётного обслуживания обнаружено повреждение штыревой антенны УКВ диапазона радиостанции воздушного судна.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось усталостное разрушение обшивки хвостовой балки и усиливающей накладке под фланцем её крепления, из-за использования при изготовлении усиливающей накладки алюминиевого листа недостаточной толщины и не предусмотренного бюллетенем M1218-DM материала ДЗП вместо Д16АТ, что не обеспечило достаточную прочность крепления антенны.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p>	Авиационный инцидент

				<p>1. Материалы расследования авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом.</p> <p>Провести проверку состояния крепления антенн на вертолётах Ми-8.</p> <p>2. Провести занятия с экипажами вертолётов Ми-8 по действиям при обнаружении неисправностей на ВС в полёте.</p> <p>3. Провести дополнительные занятия с экипажами вертолётов Ми-8 по действиям экипажа после авиационного события.</p> <p>4. Провести разбор в АО «Вологодское авиационное предприятие» по материалам расследования авиационного инцидента.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 30.05.2017 года.</p>	
06.07. 2015 г.	Кодняк-100 642RM Принадлежащий частному лицу	VQ-VJX	<p>Район аэродрома Псков</p>	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении полёта по маршруту: Рига – Псков - н.п. Крутицы, после взлёта из аэропорта Псков, в наборе высоты, при выполнении левого разворота, произошёл отказ двигателя. Экипаж выполнил вынужденную посадку на заболоченную местность на удалении 500 метров от порога ИВП. В результате посадки экипаж не пострадал, самолёт получил значительные повреждения фюзеляжа и двигателя.</p> <p><b>Причина авиационного происшествия.</b> Авиационное происшествие произошло при выполнении вынужденной посадки на лес. Со слов экипажа, необходимость вынужденной посадки была обусловлена потерей мощности двигателей в полёте.</p> <p>Проведённые исследования двигателя, воздушного винта и топливной системы ВС не выявили ни одной причины, которая могла привести к потере мощности силовой установки.</p> <p>Из-за отсутствия карты памяти дисплея интегрированной системы отображения полётной информации Garmin G-1000, на которой регистрируются параметры силовой установки, в полной мере оценить работоспособность двигателя и действия экипажа не представилось возможным.</p> <p><b>Недостатки, выявленные в ходе расследования:</b></p> <p>В инструкции по ОиП АСР на АС Псков, утверждённая ГД ОАО «Псковавиа» имеются ссылки на документы, которые отменены.</p> <p>В Аварийном плане ОАО «Псковавиа» указаны организации, которые прекратили свою работу на данной территории.</p> <p>В нарушение требований п. 110а ФП ИВП, в заявленном плане полёта самолёта были указаны государственный и регистрационные опознавательные знаки другого воздушного судна.</p> <p>Разрешение на использование воздушного пространства было выдано филиалом «Аэронавигация Северо-Запада» через 24 минуты из-за нарушения технологии в работе диспетчеров планирования ИВП.</p>	Авиационное происшествие Авария

				<p>Командир ВС и второй пилот предполётный медицинский контроль не проходил (нарушение п. 1.3. прил. 13 ФАП МО ГА).</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <p>1. Авиационным властям России:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обстоятельства и причины аварии воздушного судна довести до лётного и ИТС АОН.</li> <li>- организовать проведение разъяснений по порядку прохождения предполётного мед. осмотра лётным составом АОН.</li> </ul> <p>2. АО «Псковавиа» повести в соответствии с действующими документами Инструкцию по организации и проведению АСР и Аварийный план.</p> <p>3. Псковскому центру ОВД создать условия для визуального наблюдения за ВПП с рабочего места диспетчера КДП.</p> <p>4. Московскому зональному центру ЕС ОрВД устранить отмеченные недостатки.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 30.05.2017 года.</p>	
06.03. 2017 г.	<p><b>A-319</b> <b>АО</b> <b>«Авиакомпания</b> <b>«Россия»</b></p>	<b>VP-BVT</b>	Аэропорт Краснодар	<p><b>Обстоятельства.</b> После выполнения рейса SDM-6225 по маршруту: Пулково – Краснодар, на стоянке аэропорта Краснодар, при установке пассажирского трапа, произошло повреждение нижней кромки передней левой входной двери (485X190X18 мм).</p> <p><b>Причиной повреждения воздушного судна на земле</b> явилось механическое воздействие площадки пассажирского трапа (АО «Международный аэропорт Краснодар») на переднюю входную дверь воздушного судна из-за нарушения руководителем подъезда Яковерко А.П. и водителем Москалёвым А.Д. требований «Стандарта работы ОКС-ВА при установке (уборке) трапа к (от) ВС».</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <p>1. Обстоятельства и причины повреждения ВС на земле изучить с работниками наземных служб, осуществляющих обслуживание воздушных судов на перронах аэродромов, с инженерно-техническим персоналом предприятий, с лётными и кабинными экипажами эксплуатантов.</p> <p>2. Руководству АО «Международный аэропорт «Краснодар»:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- организовать повторное изучение «Руководства по эксплуатации и обслуживанию пассажирского трапа с учётом конструктивных особенностей трапа;</li> <li>- внести изменения в «Стандарт работы на трапе, с учётом выявленных недостатков и конструктивных особенностей трапа;</li> <li>- дополнить перечень проверок после запуска двигателя, проверкой работоспособности страховочного башмака.</li> </ul> <p>Срок исполнения рекомендаций до 30.05.2017 года.</p>	Повреждение воздушного судна на земле
26.03. 2017 г.	<p><b>CRJ-200</b> <b>АО</b> <b>«Авиакомпания</b> <b>«Северсталь»</b></p>	<b>RA-67239</b>	Аэропорт Ереван	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса SSF-9583 по маршруту: Ереван (Армения) – Актобе (Казахстан), после взлёта, сработала сигнализация «Не уборка правой основной</p>	Авиационный инцидент

				<p>стойки шасси». Экипаж прекратил задание и произвёл посадку в аэропорту вылета Ереван. Посадка произведена благополучно.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явился отказ сигнализации выпущенного положения правой стойки шасси, обусловленное недостатками конструкции изделия в эксплуатации.</p> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обстоятельства авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим воздушные суда типа CRJ-200.</li> <li>2. Инженерно-авиационному составу увеличить частоту проверок технического состояния гидроцилиндров привода уборки-выпуска шасси и компонентов их сигнализации на воздушных судах CRJ-200.</li> </ol> <p>Срок исполнения рекомендаций до 30.05.2017 года.</p>	
26.03. 2017 г.	Ан-24 ОАО «Псковавиа»	RA-47697	Санкт-Петербург (Пулково)	<p><b>Обстоятельства.</b> При нахождении воздушного судна на месте стоянки в аэропорту Пулково, инженерно-техническим персоналом обнаружено сквозное повреждение обтекателя локатора воздушного судна (размером 60X18мм.).</p> <p><b>Причиной повреждения воздушного судна на земле</b> явилось столкновение багажной тележки с воздушным судном из-за совокупности следующих факторов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- принятие информации об опасных метеоусловиях (сильные порывы ветра) службой обработки багажа;</li> <li>- нарушение технологии работы операторами средств перронной механизации Службы обработки багажа, выраженное в установке багажной тележки на стояночный тормоз.</li> </ul> <p><b>Рекомендации комиссии.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Материалы расследования изучить с ИТП и специалистами, занятыми в работах по обслуживанию ВС.</li> <li>2. Руководству ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» рассмотреть возможность расширения зон качественного видеонаблюдения за местами стоянок ВС для контроля операционной деятельности.</li> <li>3. Руководству ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» предусмотреть возможность закрепления средств механизации на период штормового предупреждения с помощью специальных приспособлений к искусственному покрытию перронов.</li> <li>4. Руководству ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» закрепить в нормативных и организационных документах обязанность сменных руководителей операционных подразделений подтверждать принятие информации об опасных метеоусловиях и своевременно принимать соответствующие меры обеспечения безопасности.</li> <li>5. Сотрудникам дирекций по обслуживанию ВС повторно изучить раздел 16 «Организация и</li> </ol>	Повреждение воздушного судна на земле

				<p>проведение работ при сложных МУ и стихийных бедствиях РНО ВС.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 30.05.2017 года.</p>	
--	--	--	--	--	--

### Общие сведения

В апреле 2017 года, с воздушными судами эксплуатантов коммерческой гражданской авиации, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло шесть авиационных инцидентов.

Одно повреждение воздушного судна на земле произошло с воздушным судном эксплуатанта коммерческой гражданской авиации КНР в аэропорту Санкт-Петербург (Пулково).

Шесть авиационных инцидентов в апреле произошли с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» (В-737, В-747-400, А-319), в аэропортах Санкт-Петербург (Пулково) и Москва (Внуково). Четыре из шести авиационных инцидентов, произошедших в апреле, связаны с отказами авиационной техники.

С воздушными судами АОН в апреле авиационных инцидентов не зарегистрировано.

Произошло одно нарушение порядка использования воздушного пространства РФ вертолётом АОН Gazelle SA-341G на посадочной площадке Гостилицы в Санкт-Петербургской зоне ответственности УВД.

В апреле закончены расследования (в таблице 2) одного авиационного происшествия с воздушным судном АОН, двух авиационных инцидентов, двух повреждений воздушных судов на земле.

### Распределение общего количества авиационных инцидентов с ВС подведомственными СЗ МТУ Росавиации в апреле 2015-2017 годов

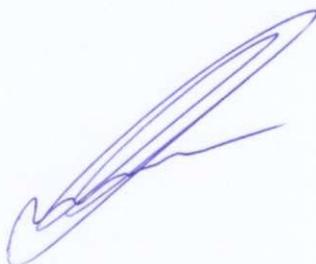


### Рекомендации

Руководителям эксплуатантов и собственникам воздушных судов:

1. Бюллетень № 04 довести до лётных экипажей, инженерно-технического персонала, специалистов служб обеспечения полётов и специалистов организаций воздушного движения.
2. Проанализировать обстоятельства и причины авиационных инцидентов, происшедших на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации в апреле 2017 года.
3. Оценить риски (выявленные в ходе расследования) опасных факторов и рассмотреть в рамках собственных систем управления безопасностью полетов (СУБП). Организовать проведение профилактических мероприятий (по снижению рисков) в соответствии с внедрённой СУБП.
4. Руководителям эксплуатантов, после окончания расследования авиационных инцидентов, организовать выполнение рекомендаций комиссий с последующим представлением отчёта в СЗ МТУ Росавиации.

Начальник отдела ИБП



Г.А. Белоусов