



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ № 11

Ноябрь 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
01.11.2017	A-319 АО «Авиакомпания Россия»	VP- BWG	Симфери- поль	<p>Обстоятельства. При выполнении рейса ФВ-6130 по маршруту: Ростов-на-Дону - Симферополь, после посадки в аэропорту Симферополя, при проведении послеполётного осмотра, обнаружено повреждение воздушного судна статическим электричеством (повреждены: разрядник статического электричества, законцовка левого полукрыла. и оплавление головки винта крепления разрядника на обтекателе локатора).</p> <p>Расследование не закончено. Расследование проводит Южное МТУ Росавиации. Председатель комиссии – ведущий эксперт отдела Южного МТУ Росавиации в Республике Крым Шастин В.В.</p>	Авиационный инцидент
01.11.2017	B-737-800 АО «Авиакомпания Россия»	VQ- BPK	Симфери- поль	<p>Обстоятельства. При выполнении рейса ПЛ-6143 по маршруту: Москва (Внуково) - Симферополь, после посадки в аэропорту Симферополя, при проведении послеполётного осмотра воздушного судна, обнаружены следы разряда атмосферного электричества на обшивке вертикального и горизонтального стабилизаторов и обтекателе локатора.</p> <p>Расследование не закончено. Расследование проводит Южное МТУ Росавиации. Председатель комиссии – старший специалист первого разряда отдела Южного МТУ Росавиации в Республике Крым Баженов Е.А.</p>	Авиационный инцидент
03.11.2017				<p>Обстоятельства. При выполнении рейса FV-6031 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулков) - Москва (Внуково), после посадки в аэропорту</p>	Авиационный инцидент

	<p>A-319</p> <p>АО «Авиакомпания Россия»</p>	<p>VP- BIQ</p>	<p>Москва (Внуково)</p>	<p>Внуково, при проведении послеполётного осмотра воздушного судна обнаружена трещина на основном цилиндре уборки левой основной стойки шасси по всему периметру с максимальной толщиной раскрытия 5 мм.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явился конструктивный недостаток основного цилиндра уборки левой основной опоры шасси, допускающий возникновение коррозии во внутренней полости гидроцилиндра и приводящий к развитию трещин в месте коррозионного поражения (под действием давления гидрожидкости) при уборке / выпуске шасси.</p> <p>Рекомендации комиссии.</p> <p>1. Обстоятельства авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом АО «Авиакомпания «Россия», с инженерно-техническим персоналом ООО «А-Техникс».</p> <p>2. Департаменту авиационно-технического обеспечения АО «Авиакомпания «Россия» направить отказавший гидроцилиндр уборки / выпуска шасси предприятию – изготовителю или в специализированную организацию на исследование с целью сбора статистических данных по отказам гидроцилиндров.</p> <p>3. Департаменту авиационно-технического обеспечения АО «Авиакомпания «Россия» при плановых и внеплановых заменах гидроцилиндров уборки / выпуска шасси (стандарт 201590xxx), производить их установку только в конфигурации с внедрёнными бюллетенями производителя.</p> <p>4. Рекомендовать АО «Авиакомпания «Россия» проинформировать производителя воздушного судна о произошедшем авиационном инциденте в установленном порядке.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 05.12.2017</p>	
03.11.2017	<p>Б-737-800</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	<p>VQ- BUE</p>	<p>Москва (Внуково)</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса СДМ-5707 по маршруту: Москва (Внуково) – Ларнака, после посадки в аэропорту Ларнака, при проведении послеполётного осмотра воздушного судна, обнаружен в открытом положении сервисный лючок системы заправки водой. Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Председатель комиссии – государственный инспектор ОИКБП в аэропорту Внуково Центрального МТУ Росавиации Лозович А.Ю.</p>	Авиационный инцидент
05.11.2017	<p>Л-410</p> <p>АО</p>	<p>RA- 67021</p>	<p>Сыктывкар (Международный Аэропорт)</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса КМА-49, по маршруту: Сыктывкар – Ухта, после взлёта,</p>	Нарушение порядка использования

	«Комиавиатранс»		Сыктывкар)	<p>экипаж доложил о наличии воздушного объекта (похожем на квадрокоптер), который находился по курсу взлёта между ближним и дальним приводом на высоте 100 м.</p> <p>Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось использование воздушного пространства (неустановленным летательным аппаратом) без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД (на использование воздушного пространства).</p> <p>Рекомендации комиссии.</p> <p>1. Материалы расследования нарушения порядка использования воздушного пространства РФ направить в адрес:</p> <ul style="list-style-type: none"> - филиалов «Аэронавигация Северного Урала» и «Аэронавигация Северо-Запада»; - в УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора; - УМВД России по республике Коми. <p>Срок исполнения рекомендаций до 05.12.2017</p>	воздушного пространства РФ
13.11.2017	<p>A-320</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BFM	Симферополь (Республика Крым)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса ФВ 6895 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Симферополь, на эшелоне 360 сработала сигнализация «разгерметизация зелёной гидросистемы». Экипаж оценил обстановку и продолжил полёт до аэродрома назначения. Посадка в аэропорту Симферополь благополучно.</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит Южное МТУ Росавиации. Председатель комиссии – начальник отдела Южного МТУ Росавиации в республике Крым Николаевский Н.И.</p>	Авиационный инцидент
13.11.2017	<p>E-145M</p> <p>АО «Комиавиатранс»</p>	VQ-BWL	Санкт-Петербург (Пулково)	<p>Обстоятельства.</p> <p>После выполнения рейса КМА-701 по маршруту: Усинск – Санкт-Петербург (Пулково), при проведении послеполётного осмотра воздушного судна в аэропорту Пулково, обнаружено повреждение внутреннего колеса правой основной стойки шасси.</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии – государственный инспектор ОИБП в аэропорту Пулково Демешкин А.А.</p>	Авиационный инцидент
14.11.2017	<p>A-319</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BAS	Новосибирск (Толмачёво)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении технического обслуживания воздушного судна по форме «С-Chek», самолёт получил повреждения нижней панели №3 правой половины крыла.</p> <p>Причиной повреждения воздушного судна явилось нарушение технологи выполнения процедуры разгрузки альтернативным оборудованием ООО «Сибирь Техник», что привело к превышению максимально допустимых значений нагрузки в данной точке и использования оборудования, не</p>	Повреждение воздушного судна на земле

				<p>предусмотренного руководством по ТО ВС А-320.</p> <p>Решение о возможности использования комплекта измерительного инструмента ХК3118Т1 № 1310091168 с тензодатчиком SQB-AKN№8K22947 принято при отсутствии технологии работы с данным комплектом оборудования в ООО «Сибирь Техник».</p> <p>Рекомендации комиссии.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Материалы расследования авиационного инцидента изучить с инженерно-техническим персоналом ООО «Сибирь Техник» и ООО «С 7 Инжиниринг». 2. Данное авиационное событие рассмотреть в СУБП ООО «Сибирь Техник». 3. Рассмотреть необходимость дальнейшего использования комплекта альтернативного измерительного инструмента ХК3118Т1 № 1310091168 при обслуживании воздушных судов в ООО «Сибирь Техник». <p>Срок исполнения рекомендаций до 12.12.2017</p>	
20.11.2017	<p>A-320</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BFM	<p>Санкт-Петербург (Пулково)</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>После выполнения рейса СДМ-6636 по маршруту: Париж (Шарль-де-Голь) – Санкт-Петербург (Пулково), при проведении послеполётного технического обслуживания воздушного судна, обнаружены следы разряда атмосферного электричества на обшивке капотов левого двигателя с повреждением лакокрасочного покрытия ВС.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явилось поражение воздушного судна разрядом атмосферного статического электричества, из-за непреднамеренного попадания в условия образования статического электричества в полёте.</p> <p>Рекомендации комиссии.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Материалы расследования данного авиационного инцидента изучить с лётным, ИТ персоналом авиакомпаний, сотрудниками аэропортов, специалистами ОрВД. 2. Департаменту производства полётов АО «Авиакомпания «Россия» рассмотреть необходимость изменения технологии работы полётного диспетчера в части предоставления экипажам актуальной метеоинформации. 3. Лётному составу авиакомпаний повторить рекомендации п.3.119 – 3.122 ФАП-128и РПП в части действий экипажа в случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества. <p>Срок исполнения рекомендаций до 26.12.2017</p>	Авиационный инцидент
23.11.2017	<p>A-320</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BWI	<p>Воздушное пространство Латвийской республики</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса SDM-6641 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Берлин (Шенефельд), на эшелоне 10950м, в воздушном пространстве Латвийской республики, экипаж самолёта наблюдал пересечение курса полёта воздушного судна двумя военными истребителями. Экипаж выполнил рекомендации TCAS. О выполнении манёвра доложил диспетчеру органа ОВД.</p>	Авиационный инцидент

				Расследование не закончено. Расследование проводит ФА ВТ.	
23.11.2017	A-319-111 АО «Авиакомпания «Россия»	VQ- BAR	Самара (Курумоч)	Обстоятельства. После выполнения рейса ПЛ-6331 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Самара (Курумоч), после посадки в аэропорту Курумоч и заруливания на место стоянки, при подъезда амбулифта к воздушному судну, произошло повреждение нижней кромки правой передней входной двери. Расследование не закончено. Расследование проводит Приволжское МТУ Росавиации. Председатель комиссии – государственный инспектор ОИБП Приволжского МТУ Росавиации Пичугин А.А.	Повреждение воздушного судна на земле
29.11.2017	B-737-800 ПАО «Аэрофлот»	VB- BRF	Санкт-Петербург (Пулково)	Обстоятельства. При выполнении рейса AFL-042 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Санкт-Петербург (Пулково), при выполнении захода на посадку в аэропорт Пулково, на высоте 300 м, произошло столкновение воздушного судна с птицей. На послеполётном осмотре было обнаружено повреждение обтекателя метеолокатора воздушного судна. Расследование не закончено. Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации. Председатель комиссии – старший государственный инспектор ОИБП в аэропорту Пулково Советов С.П.	Авиационный инцидент

Таблица 2

Закончены расследования авиационных событий

Дата	Тип ВС, принадлежность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
1	2	3	4	5	6
06.10.2017	Неизвестное ВС	-	Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД	Обстоятельства. При выполнении рейса АФЛ-043 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Шереметьево), экипаж воздушного судна А-321 ПАО «Аэрофлот», проинформировал диспетчера ОрВД о наблюдении неопознанного воздушного судна выше высоты полёта в районе точки МАНИБ. Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства явилось нарушение требований п. 147, п.п. б ФП ИВП РФ воздушным судном государственной авиации, выполнявшим полёт с аэродрома Хотилово. из-за уклонения от установленного маршрута полёта, вследствие отказ навигационного оборудования воздушного судна. Рекомендации комиссии. 1. Организовать изучение материалов по результатам расследования с персоналом	Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ

				<p>ОВД филиалов «Аэронавигация Северного Урала» и «Аэронавигация Северо-Запада».</p> <p>2. Материалы расследования направить в адрес командующего бармии ВВС и ПВО; в адрес УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 05.12.2017</p>	
11.10.2017	<p>A-319</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BAT	<p>Санкт-Петербург (Пулково)</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>После выполнения рейса ФВ-6037 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Внуково), по данным средств полётной информации выявлено, что на этапе посадки в аэропорту Внуково, на высоте 9 футов, экипаж перевёл РУД в режим реверса тяги до момента касания воздушного судна ИВПП.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явилось нарушение вторым пилотом стандартных эксплуатационных процедур включения реверса двигателей, выразившееся в переводе РУД в положение «режим реверса тяги» до обжатия основных опор шасси из-за ошибки визуального определения высоты ВС на выравнивании.</p> <p>Рекомендации комиссии.</p> <p>1. Обстоятельства авиационного инцидента изучить с лётным составом и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим воздушные суда семейства А-320.</p> <p>2. В лётно-технической службе департамента производства полётов АО «Авиакомпания «Россия» разработать программу дополнительной подготовки для второго пилота.</p> <p>Срок исполнения рекомендаций до 05.12.2017</p>	Авиационный инцидент
13.10.2017	<p>B-737-800</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BVU	<p>Москва (Внуково)</p>	<p>Обстоятельства.</p> <p>После выполнения рейса СДМ-6640 по маршруту: Ницца (Франция)– Москва (Внуково), по данным средств полётной информации выявлена посадка с вертикальной перегрузкой, превышающей установленные ограничения.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явилась ошибка в технике пилотирования допущенная командиром воздушного судна, вследствие отвлечения экипажа на включение стеклоочистителей при попадании в зону осадков на высоте близкой к высоте выравнивания.</p> <p>Рекомендации комиссии.</p> <p>1. Отчёт о расследовании авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом АО «Авиакомпания «Россия».</p> <p>2. При прохождении лётной подготовки отработать с лётным составом методику включения стеклоочистителей при попадании в зону осадков на высотах ниже высоты принятия решения.</p> <p>3. Руководству департамента производства полётов АО «Авиакомпания «Россия»</p>	Авиационный инцидент

				<p>разработать в отношении лётного экипажа (участников данного события) индивидуальную программу для предотвращения грубых посадок ВС (с перегрузкой, выходящей за допустимые ограничения).</p> <p>4. Экипажам воздушных судов при превышении эксплуатационных ограничений обеспечивать сохранность данных речевого регистратора согласно п. 3.3.2. ПРАПИ-98. Рекомендации выполнены.</p>	
15.10.2017	<p>B-747-400</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	EI-XLC	<p>Москва (Внуково)</p>	<p>Обстоятельства. При выполнении рейса СДМ-5876 по маршруту: Пхукет – Москва (Внуково), на эшелоне FL 300, произошёл отказ гидросистемы № 4.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явился отказ гидросистемы № 4 вследствие её разгерметизации в полёте. Падение уровня гидрожидкости произошло по причине нарушения герметичности (трещина) корпуса гидронасоса гидросистемы № 4.</p> <p>Эксплуатация гидронасоса осуществлялась по техническому состоянию. На основании проанализированной статистики по отказам аналогичных компонентов, отказ гидронасоса мог произойти из-за его длительной эксплуатации, которая привела к внутреннему разрушению качающего узла.</p> <p>Рекомендации комиссии.</p> <p>1. Отчёт и материалы по результатам расследования авиационного инцидента довести до лётного и инженерно-технического персонала АО «Авиакомпания «Россия», эксплуатирующего B-747-400, а также до инженерно-технического персонала обслуживающей компании ООО «А-Техникс».</p> <p>2. Департаменту авиационно-технического обеспечения АО «Авиакомпания «Россия» самостоятельно направить отказавший гидронасос заводу-изготовителю или в специализированную организацию на исследование с целью определения причин отказа.</p> <p>3 . Рекомендовать АО «Авиакомпания «Россия» проинформировать собственника воздушного судна о произошедшем инциденте в установленном порядке. Рекомендации выполнены.</p>	Авиационный инцидент

Общие сведения

В ноябре 2017 года, с воздушными судами эксплуатантов коммерческой гражданской авиации, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло девять авиационных инцидентов – с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» (четыре с А-319, три с А-320 и два с В-737), в аэропортах Москва (Внуково)-2, Санкт-Петербург (Пулково)-1, Самара (Курумоч) - 1, Новосибирск (Толмачёво)-1, Симферополь – 3.

Два авиационных инцидента произошло на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации с воздушными судами ПАО «Аэрофлот» и АО «Комиавиатранс».

На подведомственной управлению территории, произошло одно нарушение порядка использования воздушного пространства РФ.

Закончены расследования (смотри таблицу 2) трёх авиационных инцидентов, одного нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

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



Рекомендации

Руководителям эксплуатантов и собственникам воздушных судов:

1. Бюллетень № 11 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 ноябре 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 и аэропортов, владельцам воздушных судов, после окончания расследования авиационных событий, организовать выполнение рекомендаций комиссий с последующим представлением отчётов (в установленной форме) в СЗ МТУ Росавиации.

Начальник отдела ИБП

Г.А. Белоусов