



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

Отдел инспекции по безопасности полётов

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ № 06

ИЮНЬ 2019 год

Таблица 1

Статистика авиационных событий					
№ / Дата	Тип ВС, принадлежност ь	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
1	2	3	4	5	6
01 / 05.06.2019	B-777-300 АО «Авиакомпания «Россия»	EI-GEU	Москва (Шереметьево)	Обстоятельства. При выполнении рейса FV-6273, по маршруту: Москва (Шереметьево) – Южно-Сахалинск (Хомутово), произошло срабатывание сигнализации о неисправности в работе системы электронного управления двигателем № 1. Расследование не закончено. Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации.	Авиацион ный инцидент
02 / 07.06.2019	R-66/L Частное ВС	RA- 05786	Зона ответственности Санкт- Петербургского РЦ ЕС ОрВД	Обстоятельства. Частное воздушное судно совершило посадку на незапланированную посадочную площадку «Старая Слобода». Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства явилась личная недисциплинированность командира воздушного судна и ненадлежащее исполнение им требований документов, регламентирующих порядок использования воздушного пространства РФ. Рекомендации комиссии по расследованию: 1. Организовать изучение материалов по результатам расследования с персоналом ОВД филиалов «Аэронавигация Северного Урала» и «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». 2. Материалы расследования направить в адрес УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора. Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 19.07.2019.	Нарушение порядка использова ния воздушного пространст ва РФ
03 / 08.06.2019	R-66/L Частное ВС	RA- 05786	Зона ответственности Санкт- Петербургского РЦ ЕС ОрВД	Обстоятельства. Частные пилоты ВС самовольно изменили маршруты полётов и пересекли зону действия временного режима.	Нарушение порядка использова ния воздушного

	R-66/L Частное ВС	RA-06382		<p>Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства явилась личная недисциплинированность командиров воздушных судов и ненадлежащее исполнение ими требований документов, регламентирующих порядок использования воздушного пространства РФ.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Организовать изучение материалов по результатам расследования с персоналом ОВД филиалов «Аэронавигация Северного Урала» и «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». 2. Материалы расследования направить в адрес УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора. <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 26.07.2019.</p>	пространст ва РФ
04 / 08.06.2019	Airbus-320 ОАО «Авиакомпания Уральские авиалинии»	VQ- BFW	Санкт-Петербург (Пулково)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса SVR-2256, по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Екатеринбург (Кольцово), после взлёта, произошло падение давления в зелёной гидросистеме с уходом гидрожидкости.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явилась разгерметизация «зелёной» гидросистемы ВС из-за рассоединения шланга цилиндра механизма распора с фланцем основной опоры шасси. Причиной рассоединения шланга явилась недостаточная опрессовка в месте резьбового соединения при его изготовлении на заводе – изготовителе.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отчёт о расследовании авиационного инцидента изучить с лётным составом и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний. 2. Подразделениям авиакомпаний по поддержанию лётной годности ВС Airbus-319/320/321 выполнить анализ надёжности гидрошлангов гидроцилиндра механизма распора основного шасси p/n 201655 196. 3. Авиационно-техническому центру ОАО «Авиакомпания Уральские авиалинии» направить информационное письмо производителю ВС, фирме «Airbus» по данному событию для анализа и при необходимости выработки мероприятий по повышению надёжности гидрошлангов. 4. ОАО «Авиакомпания Уральские авиалинии» рассмотреть материалы по расследованию авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полётов. <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 26.07.2019.</p>	Авиацион ный инцидент
05 / 11.06.2019	Boeing-777-300 АО «Авиакомпания «Россия»	EI-UNN	Владивосток (Кневичи)	<p>Обстоятельства.</p> <p>После выполнения рейса ФВ-6281, по маршруту: Москва (Шереметьево) – Владивосток (Кневичи), при обработке данных ССПИ, зафиксирован факт посадки ВС с вертикальной перегрузкой 2,15G.</p> <p>Причиной авиационного инцидента грубого приземления ВС с вертикальной перегрузкой, требующей (согласно Руководства по технической эксплуатации Boeing 777)</p>	Авиацион ный инцидент

				<p>проведения работ по дополнительному осмотру ВС, явилось пилотирование с повышенной вертикальной скоростью снижения в момент посадки, недостаточное время выравнивания ВС на скорости менее минимально рекомендованной FCTM пилотом-стажёром и позднее вмешательство КВС-инструктора в управление самолётом на посадке.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию:</p> <p>1. Отчёт по расследованию авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний, эксплуатирующих ВС Boeing 777.</p> <p>2. Эксплуатанту АО «Авиакомпания «Россия» рассмотреть материалы расследования авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полётов.</p> <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 26.07.2019.</p>	
06 / 12.06.2019	<p>Boeing-747-400</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	EI-XLC	Москва (Внуково)	<p>Обстоятельства.</p> <p>После выполнения рейса СДМ-5857, по маршруту: Анталья (Турция) – Москва (Внуково), при проведении технического обслуживания ВС, произошло повреждение закрылка правой плоскости крыла о стремянку.</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации.</p>	Повреждение воздушного на земле
07 / 14.06.2019	<p>Boeing-737-800</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ- BUF	Москва (Шереметьево)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса FV-6138, по маршруту: Краснодар (Пашковский) – Москва (Шереметьево), произошла посадка ВС с минимальным количеством топлива.</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации.</p>	Авиационный инцидент
08 / 16.06.2019	Легкомоторное воздушное судно	-	Зона ответственности Санкт- Петербургского РЦ ЕС ОрВД	<p>Обстоятельства.</p> <p>Неизвестное ВС без связи выполняло взлёты и посадки в / на посадочной площадке «Горелово», Ленинградская область.</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации.</p>	Нарушение порядка использова ния воздушного пространст ва РФ
09 / 17.06.2019	<p>Ми-8МТВ</p> <p>АО ЮТэйр «Вертолётные услуги»</p>	RA- 25568	Петрозаводск (Бесовец)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса NFT-9954, по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Архангельск (Талаги), сработала сигнализация табло «Стружка главного редуктора». Посадка произведена благополучно на запасном аэродроме Петрозаводск (Бесовец).</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации.</p>	Авиационный инцидент
10 / 20.06.2019	<p>Boeing-747-400</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	EI- XLH	Симферополь (Крым)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса ФВ-5620, по маршруту: Симферополь – Санкт-Петербург (Пулково), после взлёта, произошла неуборка правой крайней секции предкрылков.</p> <p>Расследование не закончено.</p> <p>Расследование проводит Южное МТУ Росавиации в Республике Крым.</p>	Авиационный инцидент
11 / 23.06.2019	Boeing-737-800	VQ- BSR	Подгорица (Черногория)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса SDM-5774, по маршруту: Подгорица (Черногория) – Санкт-</p>	Авиационный инцидент

	АО «Авиакомпания «Россия»			Петербург (Пулково), на взлёте произошло столкновение ВС с птицами. <i>Расследование не закончено.</i> Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации.	
12 / 23.06.2019	Airbus-319 АО «Авиакомпания «Россия»	VQ- BAQ	Санкт-Петербург (Пулково)	<i>Обстоятельства.</i> При выполнении рейса ФВ-6472, по маршруту: Омск – Санкт-Петербург (Пулково), произошло столкновение ВС с птицей в полёте. <i>Расследование не закончено.</i> Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации.	Авиацион ный инцидент

Таблица 2

Закончены расследования авиационных событий					
Дата	Тип ВС, принадлеж ность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип событ ия
1	2	3	4	5	6
18.02.2019	«Дельфин- 10М»	RA- 2833G	Ленинградская область, посадочная площадка Бычье поле	<i>Обстоятельства.</i> 05.05.2019 из Отдела МВД России по Кронштадтскому району Санкт-Петербурга, в управление поступили материалы проверки в отношении пилота, который выполнял полёт на ВС с возможными нарушениями правил безопасности эксплуатации ВС. <i>Причиной авиационного инцидента</i> явилось выкатывание ВС за пределы взлётно-посадочной полосы из-за выполнения посадки на укороченную для ВС «Дельфин-10М R-Line» ИВПП посадочной площадки «Бычье поле» с низким коэффициентом сцепления и вероятней всего при попутном ветре, выполненной с перелётом вследствие неправильного принятия решения пилотом на посадку. Неправильное принятие решения пилота на выполнение посадки могло быть обусловлено незнанием коэффициента сцепления на ИВПП и фактического направления силы ветра на посадке. <i>Рекомендации комиссии по расследованию:</i> 1. Материалы расследования авиационного инцидента с ВС изучить с владельцами ВС авиации общего назначения (АОН), эксплуатантами АОН, выполняющими авиационные работы на подведомственной управлению территории. 2. Рекомендовать доведение материалов расследования авиационного инцидента в региональных управлениях Росавиации при проведении ежеквартальных совещаний по безопасности полётов с эксплуатантами и собственниками ВС АОН. 3. Рекомендовать эксплуатантами и собственниками ВС АОН повторно изучить пункты 2.7.1, 2.17, 3.90 ФАП «Подготовка и выполнение полётов в гражданской авиации Российской Федерации», приказ Минтранса России от 31.07.2009 № 128; пункт 2.2 ФАП «Требования к членам экипажа ВС, специалистам по техническому обслуживанию ВС и сотрудникам по обеспечению полётов	Авиацио нный инциден т

				<p>(полётным диспетчерам) гражданской авиации», приказ Минтранса России № 147 от 12.09.2008.</p> <p>4. Рекомендовать эксплуатантам и собственникам ВС АОН повторно изучить разделы 1.1.4 и 3.3 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации, Постановление Правительства России от 18.06.1998, № 609.</p> <p>5. Рекомендовать старшим авиационным начальникам посадочных площадок:</p> <ul style="list-style-type: none"> - провести проверку на ВС (выполняющим полёты с посадочных площадок) обязательных бортовых документов в соответствие с п. 2.20 ФАП - 128, обратить особое внимание на наличие списка лиц, находящихся на борту ВС, оформленного согласно п. 2.21 ФАП-128; - изыскать возможность в зимних условиях (при наличии на ИВПП снежно-ледяных образований) проводить замер коэффициента сцепления; - по возможности организовать на посадочных площадках работу диспетчеров и ведение журнала вылетающих (прилетающих) ВС; - разработать на посадочных площадках специальные инструкции, определяющие порядок действий и обязанности эксплуатантов и собственников ВС АОН при авиационном происшествии и авиационном инциденте с обязательным доведением до всех владельцев ВС, базирующихся на посадочных площадках. <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 31.07.2019.</p>	
14.05.2019	<p>Airbus-319</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	<p>VQ- BBU</p>	<p>Санкт-Петербург (Пулково)</p>	<p>Обстоятельства. При выполнении рейса СДМ-6620, по маршруту: Лондон (Гатвик) – Санкт-Петербург (Пулково), на этапе снижения ВС для захода на посадку в аэропорт назначения, произошло падение давления в кабине.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явился сбой в работе системы автоматического регулирования давления из-за ухудшения контактных свойств мест пайки интегральных микросхем памяти контроллера регулирования давления в кабине в процессе эксплуатации.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отчёт по расследованию авиационного инцидента изучить с лётным, кабинным и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний. 2. АО «Авиакомпания «Россия» рассмотреть материалы по расследованию данного авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полётов. 3. Центрам поддержания лётной годности авиакомпаний оценить надёжность Cabin Pressure Controller P/N 20791-02AB и при необходимости исключить компонент с данным партийным номером из перечня устанавливаемых на ВС Airbus. 4. АО «Авиакомпания «Россия» внести соответствующие изменения в руководящие документы АО «Авиакомпания «Россия» в части действий кабинного экипажа в случае 	<p>Авиационный инцидент</p>

				аварийного снижения и не открытия аварийных кислородных блоков с кислородными масками. Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 31.07.2019.	
16.05.2019	Boeing 737-800 АО «Авиакомпания «Россия»	VQ- BUE	г. Краснодар (Пашковский)	<p>Обстоятельства. При выполнении рейса SDM-5840 по маршруту: Ларнака (Кипр) – Самара (Курумоч), в полёте, на эшелоне FL 370 сработала сигнализация засорения топливного фильтра двигателя № 1: «FUEL FILTER BYPASS ENG №1» с последующим кратковременным срабатыванием аналогичной сигнализации на двигателе № 2. Параметры работы двигателей соответствовали установленному режиму. КВС, согласно NNC QRH BOEING-737, принял решение о посадке ВС на ближайшем запасном аэродроме «Пашковский».</p> <p>Причиной авиационного инцидента явилось загорание табло «FUEL FILTER BYPASS ENG №1» из-за неисправности системы сигнализации наличия перепада давления на топливном фильтре двигателя № 1.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отчёт по результатам расследования авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим ВС семейства Boeing. 2. В Департаменте по производству полётов авиакомпания провести целенаправленные занятия с членами лётных экипажей по особенностям, порядку и правилам оформления полётной документации при возникновении на ВС нештатной ситуации в строгом соответствии с требованиями главы 11, пункта 11.1.4 и 11.1.4.1, части А Руководства по производству полётов, требований приказа от 28.03.2017 № 73 «Об утверждении СТО «Структура и порядок заполнения бортового журнала ВС», раздел № 6 «Порядок внесения записи о дефекте и инциденте», глава 13 Руководства по производству полётов, пункт 13.8, а также, повторно изучить Приложение № 1 к ПРАПИ-98. 3. Департаменту авиационно-технического обслуживания АО «Авиакомпания «Россия» проинформировать фирму изготовителя ВС о произошедшем авиационном инциденте установленным порядком. 4. Департаменту авиационно-технического обслуживания АО «Авиакомпания «Россия» направить результаты расследования в контрактную организацию ООО «Волга-Днепр Техник Москва» для ознакомления. <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 31.07.2019.</p>	Авиационный инцидент
20.05.2019	Неизвестный пароплан	-	г. Вологда	<p>Обстоятельства. При выполнении рейса VGV-2389 по маршруту: Москва (Внуково) – Вологда, экипаж ВС Як-40 RA-88251 АО «Вологодское авиапредприятие» доложил о полёте паропланериста на удалении 20 км от контрольной точки аэродрома.</p> <p>Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства, явились противоправные действия по использованию воздушного пространства без разрешения</p>	Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ

				<p>соответствующего центра ЕС ОрВД неустановленным лицом.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Организовать изучение материалов по результатам расследования с персоналом ОВД. 2. Материалы расследования направить для использования в работе в адрес филиалов «Аэронавигация Северного Урала» и «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». 3. Материалы расследования направить для использования в работе в адрес УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора. <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 31.07.2019.</p>	
29.05.2019	<p>Airbus-319</p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VQ-BOX	Санкт-Петербург (Пулково)	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении рейса СДМ-6564 по маршруту: Сочи (Адлер) – Санкт-Петербург (Пулково), произошло попадание разряда атмосферного электричества в ВС.</p> <p>Причиной авиационного инцидента явилось поражение ВС разрядом атмосферного электричества с повреждением элементов его конструкции при заходе на посадку в зоне атмосферной электрической активности, не отражающейся на метеолокаторе ВС и отсутствия возможности занятия безопасного эшелона из-за интенсивного воздушного движения в районе аэродрома «Пулково».</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отчёт об авиационном инциденте изучить с лётным, инженерно-техническим персоналом авиакомпаний, сотрудниками метеоподразделений аэропортов и авиакомпаний, диспетчерским составом ОрВД. 2. Лётному составу авиакомпаний повторно изучить требования п.п. 3.119 – 3.122 приказа Минтранса России № 128 от 31.07.2009, Руководство по производству полётов и Руководство по лётной эксплуатации, в части касающейся действий экипажа в случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества. 3. АО «Авиакомпания «Россия» рассмотреть материалы расследования авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полётов. <p>Отчёт о выполнении рекомендаций предоставить до 31.07.2019.</p>	Авиационный инцидент
20.05.2018	<p>Су-29</p> <p>Частное ВС</p>	RA-2828G	Ленинградская область, посадочная площадка Куммолово	<p>Обстоятельства.</p> <p>При выполнении полёта в личных целях на посадочной площадке «Куммолово», вблизи населенного пункта Ломаха, Ленинградской области, произошло падение ВС. В результате столкновения ВС с землёй и возникшего пожара, самолёт разрушился и сгорел, пилот погиб.</p> <p>Причины авиационного происшествия.</p> <p>Наиболее вероятно, катастрофа ЕЭВС самолёта Су-29 RA-2828G произошла из-за выхода ВС на режим сваливания с последующим переходом в штопор.</p> <p>Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:</p>	Авиационное происшествие

				<p>- невыполнении КВС предполётных процедур перед рулением и взлётом (контроль закрытия фонаря кабины);</p> <p>- отвлечение внимания КВС от контроля за скоростью полёта при попытке закрытия фонаря кабины после его открытия.</p> <p>Рекомендации комиссии по расследованию:</p> <p>Авиационным властям РФ:</p> <p>1. Обстоятельства и причины авиационного происшествия изучить с владельцами ВС авиации общего назначения.</p> <p>2. Обеспечить должный контроль за оформлением документов центрами по сертификации ЕЭВС авиации общего назначения.</p> <p>3. Рассмотреть целесообразность изменений в нормативно-правовую базу авиации общего назначения, определяющую необходимость проверки у владельцев ЕЭВС, не имеющих свидетельств специалиста по техническому обслуживанию ВС с соответствующей отметкой, наличия договоров с авиационными специалистами (организациями), обладающими правом выполнения периодических форм обслуживания и ремонта ЕЭВС.</p>	
--	--	--	--	--	--

Общие сведения

В июне 2019 года, с воздушными судами эксплуатантов коммерческой гражданской авиации, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло шесть авиационных инцидентов и одно повреждение воздушного судна на земле.

Авиационные события произошли с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» (Airbus-319 - одно, ВС Boeing-777-300 – два, Boeing-747-400 - два, Boeing -737-800 - два) в аэропортах Санкт-Петербург (Пулково), Москва (Внуково, Шереметьево), Владивосток (Кневичи), в аэропорту Симферополя и Подгорицы (Черногория).

Два авиационных инцидента произошло на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации с воздушными судами ОАО «Авиакомпания Уральские авиалинии» АО ЮТэйр «Вертолётные услуги».

На подведомственной управлению территории, произошло три нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

С воздушными судами авиации общего назначения, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, авиационных событий не произошло.

Закончены расследования (в таблице 2) одного НП ИВП, четырёх авиационных инцидентов и одного авиационного происшествия.

Распределение общего количества авиационных инцидентов с ВС подведомственными СЗ МТУ Росавиации в июне 2017-2019 годов



Рекомендации

Руководителям эксплуатантов и собственникам воздушных судов:

1. Бюллетень № 06 довести до лётных экипажей, инженерно-технического персонала, специалистов служб обеспечения полётов и специалистов организаций воздушного движения.
2. Проанализировать обстоятельства и причины авиационных событий, происшедших на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации в июне 2019 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