

УТВЕРЖДАЮ

Начальник СЗ МТУ Росавиации

О.Т. Гринченко

«12» июля 2016 г.

А Н А Л И З

**состояния безопасности полётов в организациях коммерческой ГА и АОН,
подведомственных СЗ МТУ Росавиации за первое полугодие 2016 года**

1. Общие данные о состоянии безопасности полетов

Состояние безопасности полетов в первом полугодии 2016 года характеризуется следующими данными: на всём парке воздушных судов, эксплуатантов воздушного транспорта и летательных аппаратов пользователей воздушным пространством, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло 33 авиационных событий, из которых 1 (по заключению комиссии по расследованию) не классифицировано как авиационный инцидент по установленному перечню. Из оставшихся 32 событий, имели место 2 авиационных происшествия с человеческими жертвами (катастрофы) АОН и 1 авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) АОН, 26 авиационных инцидентов (1 серьёзный АОН), 2 нарушения порядка использования воздушного пространства РФ, 2 повреждения воздушных судов на земле. По 7 событиям расследования не закончены.

Авиационные инциденты и повреждения воздушных судов происходили с ВС коммерческой авиации: АО «Авиакомпания «Россия» (18), ООО «Авиапредприятие «Северсталь» (1), ОАО «Псковавиа» (1), АО «Вологодское Авиационное Предприятие» (2), ООО «Авиакомпания «Арктика» (1), ЗАО «Авиакомпания «РУССЭЙР» (1), с эксплуатантами АОН (3).

Для сравнения, в 2015 году произошло: 30 авиационных событий, из них имели место 1 авиационное происшествие без человеческих жертв АОН, 22 авиационных инцидента (из них 1 серьезный), 6 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ и 3 повреждения воздушных судов на земле.

Таким образом, общее состояние безопасности полётов в первом полугодии 2016 года, в сравнении с первым полугодием 2015 года, ухудшилось. Произошло увеличение количества авиационных происшествий в три раза, количество авиационных инцидентов выросло на 40%.

1.1. Состояние безопасности полётов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации

За первое полугодие 2016 года с воздушными судами коммерческой гражданской авиации произошло: 23 авиационных инцидента (серьезных нет) и 2 повреждения воздушных судов на земле.

В первом полугодии 2015 года произошло 14 авиационных инцидентов (1 серьёзный) и 2 повреждения воздушных судов на земле.

Распределение событий по классам ВС, в сравнении с первым полугодием 2015 года, представлено в таблице 1.

Таблица 1

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	Коммерческая авиация				
		ВСЕГО	В том числе на:			
			САМОЛЕТАХ	ВЕРТОЛЕТАХ		
			1-3 класса	4 класса	1-2 класса	3-4 класса
КАТАСТРОФЫ	2016	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-
Погибло	2016	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2016	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-
	пассажиры	2016	-	-	-	-
		2015	-	-	-	-
АВАРИИ	2016	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-
СПИСАНО ВС	2016	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ	2016	23	20	-	3	-
	2015	14	12	-	2	-
В том числе	серьёзные	2016	-	-	-	-
		2015	1	-	-	1
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2016	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-
Погибло при ЧП	2016	-	-	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ	2016	2	2	-	-	-
	2015	2	2	-	-	-

Распределение авиационных событий по подведомственным СЗ МТУ Росавиации эксплуатантам коммерческой гражданской авиации за первое полугодие 2016 года в сравнении с первым полугодием 2015 года, представлено в таблице 2.

Таблица 2

эксплуатант	всего		в том числе							
	событий		катастрофы		аварии		инциденты		ПВС, ЧП	
	16г	15г	16г	15г	16г	15г	16г	15г	16г	15г
АО «Авиакомпания «Россия»	20 6	9 3	—	—	—	—	17 3	7 1	2 2	2 2
ООО «АП «Северсталь»	1 1	4 1	—	—	—	—	1 1	4 1	—	—
АО «Вологодское АП»	2 1	1 1	—	—	—	—	2 1	1 1	—	—
ОАО «Псковавиа»	1 1	1 1	—	—	—	—	1 1	1 1	—	—
ЗАО «АК «РУССЭЙР»	1 —	— —	—	—	—	—	1 —	— —	—	—
ООО «Авиакомпания «Арктика»	1 —	1 1	—	—	—	—	1 —	1 1	—	—
Всего:	26 9	16 7	—	—	—	—	23 6	14 5	2 2	2 2

Примечание: В числителе – всего, в знаменателе – авиационные инциденты, связанные с деятельностью авиационного персонала.

1.2. Состояние безопасности полётов в авиации общего назначения (АОН)

В первом полугодии 2016 года с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошло 8 авиационных событий. Из них: 2 авиационных происшествия с человеческими жертвами (катастрофы), 1 авиационное происшествие без человеческих жертв (авария), 3 авиационных инцидента (1 серьёзный), 2 нарушения порядка использования воздушного пространства РФ.

За первое полугодие 2015 года с воздушными судами АОН произошло 10 авиационных событий. Из них: 1 авиационное происшествие без человеческих жертв (авария), 2 авиационных инцидента (серьезных нет), 6 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ, 1 повреждение воздушного судна на земле.

Распределение событий по классам воздушных судов АОН в сравнении с 2015 годом представлено в таблице 3.

Таблица 3

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	АОН					
		ВСЕГО	В том числе:				
			Со свидетельством Эксплуатанта		Без свидетельства Эксплуатанта		
			Самолёты	Вертолёты	Самолёты	Вертолёты	

КАТАСТРОФЫ	2016 2015	2 -	- -	2 -	- -	- -
Погибло	2016 2015	3 7	- -	3 -	- -	- -
В том числе:	экипаж	2016 2015	2 -	- -	2 -	- -
	пассажиры	2016 2015	2 -	- -	2 -	- -
АВАРИИ	2016 2015	1 1	- 1	1 -	- -	- -
СПИСАНО ВС	2016 2015	2 -	- -	2 -	- -	- -
ИНЦИДЕНТЫ	2016 2015	3 2	3 -	- -	- 2	- -
В том числе серьёзные	2016 2015	1 -	1 -	- -	- -	- -
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2016 2015	- -	- -	- -	- -	- -
Погибло при ЧП	2016 2015	- -	- -	- -	- -	- -
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ	2016 2015	- 1	3 -	- 1	- -	- -

2. Состояние безопасности полётов на самолётах 1-3 класса

В первом полугодии 2016 года с самолётами 1-3 классов (комерческой гражданской авиации) произошло 20 авиационных инцидентов (серьезных нет), 2 повреждения ВС на земле.

В первом полугодии 2015 года произошло 12 авиационных инцидентов (серезных нет) и 2 повреждения воздушных судов на земле.

Таким образом, количество авиационных событий в первом полугодии 2016 года увеличилось на 46%.

2.1. Причины возникновения авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе

Авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, по типам самолётов 1-3 классов за первое полугодие 2016 года произошло 2. В первом полугодии 2015 года - 2.

Таким образом, количество авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, осталось на прежнем уровне.

Основными причинами авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, явилось нарушение технологии работы экипажей воздушных судов.

Распределение числа авиационных инцидентов, связанных с недостатками в работе лётного состава, по типам самолётов 1-3 классов за первое полугодие 2016 года представлены в таблице 4.

Таблица 4

Тип события	Тип ВС		Всего
	B-737	Ан-24	
Нарушение технологии работы экипажа	1	1	2

2.2. Обстоятельства авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, произошедших на самолётах 1-3 класса.

29 января 2016 года, аэропорт Архангельск, воздушное судно Ан-24 RA-46651 ОАО «Псковавиа». При выполнении заказного рейса ЛП-1957 по маршруту: Архангельск - Соловки, при выруливании ВС на исполнительный старт, произошло выкатывание воздушного судна за пределы ИВПП на 5 метров.

Причиной авиационного инцидента явились:

- сложные метеорологические условия и отсутствие возможности измерить коэффициент сцепления на торце ИВПП;
- малый опыт самостоятельных полётов командира воздушного судна, который не смог оценить сложности условий руления воздушного судна в нестандартной ситуации и не прекратил руление.

16 апреля 2016 года, аэропорт Внуково (Москва), воздушное судно B-737-800 VQ-BPX АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса SDM 6637, по маршруту: Москва (Внуково) – Париж (Орли), при увеличении режима работы двигателей на исполнительном старте, сработала сигнализация системы предупреждения о неготовности к взлёту воздушного судна. Экипаж оценил обстановку и зарулил на стоянку перрона.

Причиной авиационного инцидента явилось прекращение взлёта воздушного судна из-за срабатывания сигнализации «К взлёту не готов» при невыпущенном положении механизации крыла воздушного судна, вследствие ошибки экипажа, выразившееся в пропуске выполнения операционных действий предусмотренных установленной процедурой.

2.3. Причины авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники

В первом полугодии 2016 года произошло 13 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники по типам самолётов 1-3 классов. В первом полугодии 2015 года произошло 8 авиационных инцидентов.

Количество авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники увеличилось на 40% в сравнении с первым полугодием 2015 года.

Основными причинами авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники, явились конструктивно-производственные недостатки и некачественное оперативно-техническое обслуживание воздушных судов.

Распределение числа событий, связанных с отказами авиационной техники, по типам самолетов 1-3 класса представлены в таблице 5.

Таблица 5

Система ВС	Тип ВС						
	A-319	A-320	CRJ-200	FA-7X	B-737-800	B-747-400	B-777-200
Двигатель	-	-	-	1	-	1	-
Навигационная система	-	-	-	-	-	-	-
Гидросистема	1	1	-	-	-	-	-
Система кондиционирования кабины	1	-	-	-	-	-	-
Механизация крыла	-	-	-	-	3	-	-
Шасси	-	-	1	-	-	-	-
Система автоматического управления ВС	1	-	-	-	-	-	-
Система ППД	-	-	-	-	1	-	-
Входные двери, люки, иллюминаторы	-	-	-	-	1	-	1
Всего	3	1	1	1	5	1	1

2.4. Обстоятельства авиационных инцидентов на самолётах 1-3 класса, произошедших из-за отказов авиационной техники

6 января 2016 года, воздушное судно CRJ-200 RA-67240, ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении регулярного рейса Д-2/160 по маршруту: Череповец - Ярославль, после взлёта и уборки шасси, сработала сигнализация «Не уборка шасси». Экипаж оценил обстановку, прекратил задание и произвёл посадку в аэропорту вылета. Посадка в аэропорту Череповец произведена благополучно. Причиной авиационного инцидента явилась не уборка передней стойки шасси из-за неполного выхода зеркальной части штока передней амортизаторной стойки шасси после взлёта и, не снятие сигнала «Weight On Wheel», вследствие не выявления

недостаточного выхода зеркальной части штока передней амортизатора шасси на земле ИТП ООО «Авиапредприятие «Северсталь» при проведении оперативно-технического обслуживания ВС.

12 января 2016 года, воздушное судно A-320 VQ-BCG АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса SDM 6276, по маршруту: Рим – Санкт – Петербург, после взлёта из аэропорта Рим, на дисплее ECAM появилось сообщение экипажу о низком уровне гидрожидкости и низком давлении в жёлтой гидросистеме воздушного судна. Экипаж выполнил действия согласно FCOM и продолжил полёт до аэропорта назначения. Посадка в аэропорту Пулково - благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился отказ жёлтой гидросистемы, вследствие возникновения трещины на резьбовой части переходника к клапану.

16 февраля 2016 года, воздушное судно A-319 EL-EZD АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6304 по маршруту: Архангельск – Санкт – Петербург (Пулково), на этапе снижения (160 эшелон) в районе аэродрома Пулково, на дисплее ECAM, появилось сообщение экипажу о низком давлении «HYD B SYS LO PR» в «СИНЕЙ» гидросистеме ВС. Экипаж выполнил действия согласно FCOM и продолжил полёт до аэродрома назначения. Посадка в аэропорту Пулково произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился отказ гидросистемы из-за перегрева электрического насоса, вследствие нарушения изоляции электрического мотора и внутреннего износа элементов гидравлической части насоса.

29 февраля 2016 года, воздушное судно A-319 VQ-BAS АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6741 по маршруту: Санкт – Петербург – Уфа, после взлёта, на этапе набора заданного эшелона, в салоне ВС появился запах и признаки задымления. Командир оценил обстановку, прекратил задание и произвёл нормальную посадку в аэропорту вылета Пулково.

Причиной авиационного инцидента явилось появление постороннего запаха и дымки в пассажирском салоне из-за поступления в систему кондиционирования ВС остатков моющей смеси, вследствие несовершенства технологического процесса промывки двигателей, в части отсутствия процедуры проверки отбираемого воздуха на наличие посторонних запахов на режимах работы СУ более 60%.

9 мая 2016 года, воздушное судно A-319 VQ-BCG АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6461 по маршруту: Санкт – Петербург – Челябинск, после взлёта из аэропорта Пулково, при пересечении 220 эшелона произошло отключение

системы автоматического управления ВС. Экипаж прекратил задание, доложил диспетчеру УВД и произвёл посадку в аэропорту вылета Пулково.

Причиной авиационного инцидента явился отказ автопилота и автомата тяги из-за потери данных инерциальных систем IRS1/2/3, вследствие отказа IRS1 и сопутствующий ему сбой в IRS3.

14 мая 2016 года, воздушное судно B-737-800 VQ-BFY АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6152 по маршруту: Симферополь – Москва (Внуково), при заходе на посадку в аэропорту Внуково, не произошёл выпуск закрылков на угол в посадочное положение. Посадка произведена благополучно. Причиной авиационного инцидента явился не выпуск закрылков в посадочное положение 30 градусов, из-за понижения сопротивления изоляции резинового изолятора установки пинов внутри штепсельного разъёма, вследствие естественного старения материала и воздействия агрессивной среды.

15 мая 2016 года, воздушное судно ФАЛЬКОН FA-7X RA-09010 ЗАО «Авиакомпания «РУССЭЙР». При выполнении рейса PA-09010 по маршруту: Сочи – Санкт – Петербург (Пулково), при взлёте на разбеге произошёл резкий заброс ТВГ второго двигателя выше допустимого значения и сработала сигнализация об отказе второго двигателя. Экипаж прекратил взлёт, выключил двигатель и зарулил на стоянку перрона.

Причиной авиационного инцидента явился помпаж двигателя из-за сбоя в работе электронного компьютера управления двигателем.

15 мая 2016 года, воздушное судно B-737-800 VQ BUF АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6011 по маршруту: Москва (Внуково) – Санкт – Петербург (Пулково), при взлёте с аэродрома Внуково, на разбеге экипаж прекратил взлёт из-за отсутствия индикации скорости на дисплее командира воздушного судна.

Причиной авиационного инцидента явилось отсутствие роста показаний приборной скорости на дисплее КВС из-за нарушения работоспособности блока системы воздушных сигналов.

6 июня 2016 года, воздушное судно B-737-800 VQ BSR АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса СДМ 6764 по маршруту: Симферополь – Оренбург, на взлёте после отрыва сработала сигнализация о не закрытии входной двери. Экипаж оценил обстановку и принял решение произвести посадку на аэродроме вылета Симферополь.

Причиной авиационного инцидента явилось не плотное прилегание левой передней входной двери к уплотнителю дверного проёма, обусловленное попаданием заднего верхнего запорного ролика в замок, вследствие самопроизвольного нарушения регулировки кинематики заднего верхнего замка передней левой входной двери.

19 июня 2016 года, воздушное судно B-737-800 VQ-BJC АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса FV 5751 по маршруту: Москва – остров Кос (Греция), в процессе снижения на предпосадочной прямой, произошёл отказ механизма тrimмирования стабилизатора. Экипаж оценил обстановку и принял решение произвести посадку в аэропорту острова Кос. Посадка произведена благополучно.

Расследование проводит МТУ ЦР Росавиации. Материалы расследования авиационного инцидента не поступили.

20 июня 2016 года, воздушное судно B-747-400 EI XLE АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6487 по маршруту: Москва (Внуково) - Хабаровск, в наборе высоты произошёл помпаж двигателя № 2. Экипаж оценил обстановку, прекратил задание и произвёл посадку в аэропорту вылета Москва «Внуково».

Расследование проводит МТУ ЦР Росавиации. Материалы расследования авиационного инцидента не поступили.

20 июня 2016 года, воздушное судно B-737-800 EI XLE АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6487 по маршруту: Оренбург – Внуково, при послеполётном осмотре воздушного судна обнаружено повреждение (оплавление) заклёпок на фюзеляже.

Расследование проводит МТУ ЦР Росавиации. Материалы расследования авиационного инцидента не поступили.

25 июня 2016 года, воздушное судно B-777-200ER VP-BLA АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса FV 6483 по маршруту: Москва – Южно-Сахалинск, после посадки при техническом обслуживании воздушного судна, обнаружен повреждённый с внешней стороны иллюминатор. Размер повреждения 180Х150 мм.

Расследование проводит Дальневосточное МТУ Росавиации. Материалы расследования авиационного инцидента не поступили.

27 июня 2016 года, воздушное судно B-737-800 VP-BLA АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6859 по маршруту: Казань – Симферополь, при

заходе на посадку в аэропорту Симферополь, при выпуске закрылков в посадочное положение, закрылки остались в положении 25 градусов.

Расследование проводит Южное МТУ Росавиации. Материалы расследования авиационного инцидента не поступили.

2.5. Обстоятельства авиационных инцидентов на самолётах 1-3 класса, произошедших из-за поражения разрядом атмосферного электричества.

3 июня 2016 года, воздушное судно B-777 VQ BNU АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ-6490, по маршруту: Магадан – Москва (Внуково) после посадки воздушного судна в аэропорту Внуково, на послеполётном осмотре обнаружены следы поражения воздушного судна атмосферным электричеством (оплавление заклёпок на фюзеляже).

Причиной авиационного инцидента явилось повреждение воздушного судна в полёте из-за попадания разряда атмосферного электричества, вследствие выполнения полёта в зоне атмосферной электрической активности (кучево-дождевой облачности).

3. Анализ состояния безопасности полётов на самолётах 4 класса

В первом полугодии 2016 года с самолётами 4 класса в коммерческой гражданской авиации авиационных инцидентов не было.

В первом полугодии 2015 года так же авиационных инцидентов не было.

4. Анализ состояния безопасности полетов на вертолётах

В первом полугодии 2016 года при эксплуатации вертолётов коммерческой гражданской авиации произошло 3 авиационных инцидента. Первый связан с ошибочным решением экипажа по выбору места посадки, два авиационных инцидента связаны с отказами авиационной техники в полёте.

В первом полугодии 2015 года произошло 2 авиационных инцидента (из них один серьёзный).

4.1. Обстоятельства авиационных инцидентов

18 января 2016 года, воздушное судно Ми-8 RA-22989 АО «Вологодское авиационное авиапредприятие». При выполнении заказного рейса ЖГЗ-9560 по облёту трассы газопровода по маршруту: Рыбинск – Череповец, после посадки на п/п, на двух лопастях несущего винта, обнаружено повреждение двух отсеков с разрывом металла.

Причиной авиационного инцидента явились неграмотное и ошибочное решение экипажа по выбору места приземления воздушного судна вблизи свалки мусора.

19 января 2016 года, воздушное судно Ми-8 RA-06136 АО «Вологодское авиационное авиапредприятие». При выполнении санитарного задания по маршруту: Мурманск – Островной (Гремиха), при выполнении взлёта на высоте 50 метров, произошёл отказ правого двигателя. Экипаж прекратил задание и произвёл вынужденную посадку на боковую полосу безопасности аэропорта Мурманска. Посадка произведена без последствий.

Расследование продлено по причине отправки двигателя на исследование.

12 февраля 2016 года, воздушное судно Ми-8 RA-22830 ООО «Авиакомпания «Арктика». При выполнении заказного рейса по заявке администрации Варгуза по маршруту: Ловозеро – Умба, на маршруте сработал речевой информатор РИ-65 «Пожар в отсеке обогревателя». Экипаж оценил обстановку, убедился в отсутствии пожара, определил ложное срабатывание сигнализации и произвёл посадку на п/п Умба. Посадка произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось ложное срабатывание звуковой информации РИ-65Б о пожаре в отсеке из-за кратковременного замыкания сети и подачи напряжения на соединение в штекельном разъёме 10-Ш1, вследствие наличия влаги на нём и конструктивных особенностей.

5. Анализ состояния безопасности полетов в авиации общего назначения

В первом полугодии 2016 года с воздушными судами АОН произошло 2 авиационных происшествия с человеческими жертвами (катастрофы), одно авиационное происшествие без человеческих жертв (авария), три авиационных инцидента (из них 1 серьёзный), 2 нарушения порядка использования воздушного пространства РФ.

В первом полугодии 2015 года с воздушными судами АОН произошло 1 авиационное происшествие без человеческих жертв (авария), 2 авиационных инцидента, 6 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ, 1 повреждение воздушного судна на земле.

5.1. Авиационные происшествия с человеческими жертвами

24 февраля 2016 года, воздушное судно Angstrom F-28 RA-2348G, принадлежащее частному лицу. При выполнении полёта в районе посадочной площадки Гостилицы, по поиску большегрузного автомобиля, произошло падение вертолёта в районе

населённого пункта Глобицы. В результате падения вертолёт получил значительные повреждения, командир воздушного судна погиб, пассажир с травмами средней тяжести доставлен в городскую больницу.

Расследование авиационного происшествия не закончено.

14 мая 2016 года, воздушное судно AS-350 RA-07259 принадлежащее МДВ «Недвижимость». При выполнении полёта по маршруту: п/п Сосны – п/п Лепсари, в личных целях, при полёте на предельно-малой высоте над озером Суходольским, вертолёт полозьями шасси зацепил провод ЛЭП на высоте 20-22 метра, что привело к потере скорости вертолёта и столкновению с водной поверхностью. В результате столкновения вертолёт затонул, пилот и пассажир погибли.

Расследование авиационного происшествия не закончено.

5.2. Авиационные происшествия без человеческих жертв

3 мая 2016 года, воздушное судно Robinson R44 RA-06364, принадлежащее ООО «Меркурий». При выполнении полёта в районе п/п Лахта, в целях восстановления навыков техники пилотирования после длительного перерыва пилота Акулова О.Н., командир ВС Каменюк В.Н. выполнил посадку на п/п с подбором с воздуха (1 км. от п/п Лахта). После выполнения посадки на поляну и сброса шаг-газа, из-за непрочности грунта посадочной площадки, вертолёт завалился назад и на правый борт. В результате опрокидывания произошло повреждение хвостовой балки, несущего и хвостового винта. Экипаж выключил двигатель и покинул воздушное судно.

Расследование авиационного происшествия не закончено.

5.3. Серьёзные авиационные инциденты

29 июня 2016 года, воздушное судно ВС Ан-2 А-33525 принадлежащее ВГЦ Дзержинец. При выполнении учебно-тренировочного полёта на посадочной площадке «Сиворицы-2» Ленинградской области, после взлёта произошло разрушение главного цилиндра правой стойки шасси, вследствие чего колесо повисло на подкосе. Посадка выполнена на два колеса без последствий.

Причиной серьёзного авиационного инцидента явилось разрушение правой стойки шасси воздушного судна в полёте, из-за отсоединения стакана амортизатора от штока, вследствие нарушения технологии ремонта на заводе, выразившейся в установке контролочных винтов недостаточной длины для фиксации гайки от отворачивания и нарушения технологии оперативно-технического обслуживания воздушного судна.

5.4. Авиационные инциденты

27 мая 2016 года, воздушное судно «Чайка» (Як-18) А-1267G, принадлежащее частному лицу. При выполнении рейса по заявке РА-1267Г по маршруту: Череповец – Ярославль, в процессе полёта командир воздушного судна не смог установить связь с диспетчером УВД зоны аэродрома Череповец. Экипаж прекратил задание и произвёл посадку на аэродроме вылета Череповец.

Причиной авиационного инцидента явилась потеря радиосвязи в полёте из-за снижения сопротивления изоляции радиочастотного кабеля, вследствие попадания влаги в разъём на антенном кабеле радиостанции, приведшее к нестабильной работе станции и обусловленное недостатками изделия в эксплуатации.

25 июня 2016 года, воздушное судно ВС Ан-2 А-02236 принадлежащее городу Санкт-Петербургу. При выполнении полёта на посадочной площадке «Сиворицы» Ленинградской области, при зарулевании воздушного судна на стоянку, в процессе разворота, произошло капотирование воздушного судна. Экипаж выключил двигатель.

Причиной авиационного инцидента явилось капотирование воздушного судна из-за руления по лётному полю, не обеспечивающему безопасное руление (не позволяющее экипажу определить наличие препятствий на подстилающей поверхности и плотность грунта), вследствие нарушений требований ФАП – 128.

5.5. Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ

5 февраля 2016 года, воздушное судно Вертолёт АС-50 RA-07243 АОН. В адрес МЗЦ поступило сообщение от командира войсковой части о пролёте района аэродрома Клин воздушного судна АС-50, где в указанное время выполнялись парашютные прыжки с использованием вертолёта Ми-8 войсковой части.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось не выполнение команд руководителя полётов командиром воздушного судна АС-50.

7 мая 2016 года, воздушное судно вертолёт R-44 RA-04236 АОН. По докладу РПА Фаязова Р.И. вертолёт произвёл посадку на посадочную площадку Гостилицы в зоне класса «С», без утверждённого плана на маршрут полёта.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось отсутствие запроса-разрешения на использование воздушного пространства класса «С», вследствие личной недисциплинированности командира воздушного судна.

6. Состояние безопасности полетов при организации воздушного движения

В первом полугодии 2016 года произошёл один авиационный инцидент, связанный с недостатками в организации воздушного движения.

В первом полугодии 2015 года авиационных инцидентов, связанных с недостатками в организации воздушного движения, не было.

6.1. Авиационные инциденты

17 мая 2016 года, воздушное судно A-320 VQ-BRW ПАО «Аэрофлот», воздушное судно A-319 EI-EYM, «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса воздушным судном A-320 АФЛ 1009 по маршруту: Гагарин – Москва (Шереметьево) и воздушным судном A-319 рейса СДМ6025 по маршруту: «Арсеп – Ивановское» в районе ОПРС Ивановское произошло срабатывание СПОС.

Причиной авиационного инцидента явилось срабатывание СПОС из-за нарушения минимального интервала вертикального и горизонтального эшелонирования между ВС вследствие выполнения экипажем ВС A-320 ошибочного указания диспетчера РЛУ сектора М2 на снижение до эшелона 100 с пересечением эшелона 110, занятого ВС A-319.

7. Чрезвычайные происшествия, повреждения воздушных судов и инциденты, связанные с недостатками в наземном обеспечении

7.1. Чрезвычайные происшествия

В первом полугодии 2016 года чрезвычайных происшествий не было.

В первом полугодии 2015 года также чрезвычайных происшествий не было.

7.2. Повреждения воздушных судов на земле

В первом полугодии 2016 года произошло 2 повреждения воздушных судов на земле.

В первом полугодии 2015 года так же произошло 2 повреждения воздушных судна на земле.

19 апреля 2016 года, воздушное судно A-319 VQ-BCG, АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса SDM-6627 по маршруту: Санкт – Петербург (Пулково) – Тель-Авив, после посадки в аэропорту Тель-Авив и зарулевании на стоянку, телескопическим трапом повреждена обшивка входной пассажирской двери 1L.

Повреждение передней входной двери воздушного судна (предположительно) произошло вследствие соприкосновения нижней части двери с верхней площадкой трапа при коммерческом обслуживании.

18 июня 2016 года, воздушное судно A-320 VQ-BCG, АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении коммерческого обслуживания воздушного судна к выполнению рейса FL 6243 по маршруту: Минеральные Воды – Санкт-Петербург (Пулково), в аэропорту Минеральные Воды, при подъезде к воздушному судну спецавтомобиля для загрузки бортового питания, произошло повреждение левой входной двери воздушного судна.

Расследование повреждения ВС на земле не закончено.

7.4. Неблагоприятная эколого-орнитологическая обстановка

В первом полугодии 2016 года произошло 2 авиационных инцидента из-за столкновения воздушного судна с птицей в полёте. В первом полугодии 2015 года так же произошло 2 авиационных инцидента.

7.4.1. Обстоятельства авиационных инцидентов.

10 февраля 2016 года, воздушное судно A-320 VP-BIQ АО «Авиакомпания «Россия», при выполнении рейса ПЛ 6402 по маршруту: Екатеринбург – Санкт – Петербург (Пулково), после посадки в аэропорту Пулково, при послеполётном осмотре воздушного судна, обнаружены следы крови на нижней части фюзеляжа, и вмятина на левом предкрыльке воздушного судна.

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение воздушного судна с птицей на пробеге, приведшее к повреждению левого внутреннего предкрылка ВС.

22 мая 2016 года, воздушное судно A-319 VP-BQK АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении рейса ПЛ 6201 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Анапа, при взлёте на разбеге, КВС наблюдал попадание птицы в фюзеляж воздушного судна. После взлёта и набора заданного эшелона, произошёл отказ системы автоматического управления воздушным судном. Командир ВС оценил обстановку, прекратил задание и произвёл посадку на аэродроме вылета Пулково. Посадка выполнена без последствий. На послеполётном осмотре ВС выявлены следы от столкновения с птицей и повреждение датчика-приёмника ТНВ с левой стороны фюзеляжа.

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение воздушного судна с птицей на взлёте, что привело к аварийному отключению автопилота AP1, автомата

тяги (AT) и отказу компьютера FAC1 (из-за закупорки фрагментами птицы левого ТАТ сенсора воздушного судна), вследствие недостаточного орнитологического обеспечения полётов на аэродроме Санкт-Петербург (Пулково).

8. Выводы

1. По сравнению с первым полугодием 2015 года, общее состояние безопасности полётов в первом полугодии 2016 года ухудшилось из-за увеличения количества авиационных происшествий с одного до трёх.

2. Количество авиационных инцидентов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации в первом полугодии 2016 года (23 АИ), по сравнению с 2015 годом (14 АИ), увеличилось на 40%.

3. 11 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники (с ВС коммерческой гражданской авиации) произошли с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия», что составляет 47% от общего числа авиационных инцидентов.

4. Количество авиационных инцидентов, связанных с нарушениями и ошибками, допущенными лётным составом (с воздушными судами коммерческой гражданской авиации) осталось на прежнем уровне (в первом полугодии 2016 года 2 авиационных инцидента, в первом полугодии 2015 года – 2).

5. Общее количество повреждений воздушных судов на земле (с воздушными судами коммерческой гражданской авиации) в первом полугодии 2016 года (в сравнении с первым полугодием 2015 года) осталось на прежнем уровне, по 2 повреждения ВС на земле.

6. В первом полугодии 2016 года, как и в первом полугодии 2015 года, чрезвычайных происшествий в коммерческой гражданской авиации не было.

7. В первом полугодии 2016 года произошёл один авиационный инцидент, связанный с недостатками в организации воздушного движения (в первом полугодии 2015 года авиационных инцидентов не было).

8. Количество авиационных происшествий с воздушными судами авиации общего назначения в первом полугодии 2016 года увеличилось с 1 до 3 (на 60%), количество авиационных инцидентов увеличилось с 2 до 3 (на 30%), а количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ уменьшилось на 60% (с 6 до 2).

9. В первом полугодии 2016 года в АОН чрезвычайных происшествий и повреждений воздушных судов на земле не было.

10. В первом полугодии 2016 года на базе СЗ МТУ Росавиации были проведены 2 совещания по безопасности полётов с эксплуатантами АОН и эксплуатантами, выполняющими авиационные работы; одно выездное совещание по

внедрению системы управления безопасности полётов в аэропортах; одно методическое совещание по результатам готовности авиакомпаний и авиапредприятий СЗ МТУ Росавиации к работе в весенне-летний период 2016 года.

11. Рекомендации

В целях предупреждения авиационных происшествий, инцидентов и повреждений воздушных судов на земле, исключения случаев нарушения нормативных документов по всем направлениям деятельности:

1. Изучить настоящий Анализ с руководящим, командно-лётным, лётным составом, инженерно-техническим персоналом, работниками наземных служб эксплуатантов, авиапредприятий и пользователями воздушного пространства АОН.

2. Руководителям эксплуатантов:

– организовать контроль (по средствам полётной информации) за выполнением требований технологии работы экипажей воздушных судов на всех этапах полёта в соответствие с требованиями «Руководства по организации сбора, обработки и использования полётной информации в авиапредприятиях ГА РФ» утверждённого Распоряжением Минтранса РФ от 31.07.2001 г. № НА-296-р;

– организовать контроль за соблюдением режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов в соответствие с требованиями «Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ГА РФ» утверждённого приказом Минтранса РФ от 21 ноября 2005 года № 139;

3. Руководителям аэропортов:

– организовать выполнение орнитологических мероприятий согласно требованиям «Руководства по орнитологическому обеспечению полётов в ГА» (РООП ГА-89);

– для исключения повреждений воздушных судов на земле, со специалистами наземных служб и водительским составом, выполняющим работы на территории аэропортов, провести дополнительные занятия по знанию и соблюдению требований «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ», утвержденной приказом Минтранса РФ от 13 июля 2006 года № 82.

4. Эксплуатантам и собственникам воздушных судов авиации общего назначения АОН организовать систематическое изучение Информаций по

безопасности полетов и выполнение рекомендаций Росавиации по итогам проведения расследований авиационных происшествий, размещенные на сайте СЗ МТУ Росавиации.

Начальник отдела ИБП

Г.А. Белоусов

