



Северо-Западное Межрегиональное Территориальное Управление  
Воздушного Транспорта Федерального Агентства Воздушного Транспорта

Отдел инспекции по безопасности полётов

# ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

Ноябрь 2016 год

## Статистика авиационных событий

Дата	Тип ВС	№ ВС	Место события	Причина	Тип события
1	2	3	4	5	6
03.11. 2016 г.	A-320 АО «Авиакомпания «Россия»»	VP-BWI	Аэропорт Ростов-на-Дону	<p><i>Обстоятельства.</i> При выполнении рейса СДМ-6617 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Ларнака, в полёте произошёл отказ электропитания освещения салона и бытового оборудования.</p> <p><i>Расследование не закончено.</i> Расследование проводит ОИБП Южного МТУ Росавиации.</p>	Авиационный инцидент
05.11. 2016 г.	A-319 АО «Авиакомпания «Россия»	VP-BNN	Аэропорт Санкт-Петербург (Пулково)	<p><i>Обстоятельства.</i> При выполнении рейса СДМ-6018 по маршруту: Москва (Внуково) – Санкт-Петербург (Пулково), при заходе на посадку, экипаж выполнил команду диспетчера об уходе на второй круг из-за появления отметки на мониторе КСА НКАД «Вега».</p> <p><i>Причиной авиационного инцидента</i> явилась угроза столкновения ВС с неустановленным объектом на ВПП 28L из-за появления на мониторе КСА НКАД «Вега» активной метки на рабочей ВПП 28L, наблюдаемой по индикатору локатора обзора лётного поля между РД А-4 и А-2 и одновременного появления транспарантов «ВПП занята» и «Конфликт № 542 мешают СДМ 6018».</p> <p>Наиболее вероятной причиной появления ложной отметки, по заключению представителей АО «НПО «ЛЭМЗ», является ошибка работы программного обеспечения КСА НКАД «Вега», возникшая из-за морального и физического износа компьютера.</p>	Авиационный инцидент
07.11. 2016 г.	CRJ-200 ООО «Авиапредприятие «Северсталь»	RA-67230	Аэропорт Москва (Домодедово)	<p><i>Обстоятельства.</i> При выполнении рейса Д-2/32 по маршруту: Москва (Домодедово) – Апатиты (Хибины), после отгона амбулифта, обнаружено повреждение тяги откидного трапа левой двери воздушного судна.</p> <p><i>Расследование не закончено.</i> Расследование проводит ОИКБП в аэропорту Домодедово.</p>	Повреждение воздушного судна
11.11. 2016 г.				<p><i>Обстоятельства.</i> При выполнении рейса ВП-9603 по облету средств РТОП полосы 28R аэропорта «Пулково» Санкт-Петербург, при выполнении захода на посадку, экипаж попал</p>	Серьёзный авиационный инцидент

	<b>Ан-26</b> Филиал «Аэроконтроль» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	<b>RA-26521</b>	Аэропорт Санкт- Петербург (Пулково)	<p>в зону сильного обледенения. На высоте 400 м при дovskyпуске закрылков на 30 градусов, появились признаки «клевка». Командир воздушного судна принял решение об уборке закрылков в положение 10 градусов согласно РЛЭ ВС Ан-26 и произвёл благополучную посадку. После посадки и заруливания на стоянку, в ходе послеполётного осмотра ВС инженерно-техническим персоналом контрактной организации по ТО ЗАО «Лётные проверки и системы», было обнаружено сквозное отверстие размером 20x20 мм на левом стабилизаторе (без повреждения силовых элементов).</p> <p><b>Причиной серьёзного авиационного инцидента</b> явилось попадание воздушного судна в зону опасных метеоусловий (длительное нахождение ВС в условиях обледенения от слабого до умеренного), что привело к отказу анероидно-мембранных приборов полного и статического давления (из-за закупорки ПВД и ППД), началу срыва потока на стабилизаторе (из-за его обледенения), повреждению обшивки носка левого стабилизатора (предположительно в полёте) вследствие попадания льда, сошедшего с крыла воздушного судна.</p>	
13.11. 2016 г.	<b>RRJ-95</b> ПАО «Аэрофлот»	<b>RA-89041</b>	Аэропорт г. Мурманск	<p><b>Обстоятельства.</b> После выполнения рейса SU-1324 по маршруту: Москва (Шереметьево) - Мурманск, на послеполётном осмотре воздушного судна, обнаружено повреждение обтекателя винтового механизма внутреннего закрылка правого полукрыла.</p> <p><b>Расследование не закончено.</b> Продлен срок расследования до получения результатов исследования элементов конструкции воздушного судна.</p>	Авиационный инцидент
17.11. 2016 г	<b>CRJ-200</b> ООО «Авиапредприятие «Северсталь»	<b>RA-67239</b>	На маршруте	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса Д-2/31 по маршруту: Череповец – Москва (Домодедово), в полёте сработала сигнализация «ANTY-ICE DUCT» (неисправность противообледенительной системы). Экипаж выполнил действия согласно QRH и принял решение на возврат в аэропорт вылета Череповец. Посадка произведена благополучно.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось уменьшение сопротивления изоляции чувствительного элемента (Loop) поз. A41WK из-за попадания влаги в разъём J43WK.</p>	Авиационный инцидент
17.11. 2016 г	<b>CRJ-200</b> АО «ЮВТ АЭРО»	<b>VQ-BOK</b>	На маршруте	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ЮВ-371 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) - Бугульма, после взлёта, при выполнении штатных процедур, не убралась передняя опора шасси. Экипаж принял решение на возврат в аэропорт вылета Пулково. Посадка произведена благополучно.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилась разрегулировка сенсорного датчика PS1GA p/n 8-642-02 Proximity sensor NOSE GEAR DOWNLOCK вследствие подмерзания влаги с дальнейшим заклиниванием (сенсора датчика) на верхнем пределе срабатывания.</p>	Авиационный инцидент

20.11. 2016 г	<b>Вертолёт Е-120</b> Частное лицо	RA-07248		<b>Обстоятельства.</b> По докладу руководителя полётов района, с посадочной площадки Девяткино, вылетел вертолёт (владелец - частное лицо) ранее срока действия заявки. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации.	Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ
23.11. 2016 г	<b>В-737-800</b> ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	VQ-BJF	Аэропорт Санкт-Петербург (Пулково)	<b>Обстоятельства.</b> После посадки ВС рейса UT-9026 по маршруту: Лиссабон – Мурманск, при рулении по ВПП, КВС доложил о неудовлетворительном состоянии ВПП, выключил двигатели и запросил буксир. Буксировка ВС на место стоянки произведена благополучно. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит СЗ МТУ Росавиации.	Авиационный инцидент
25.11. 2016 г	<b>Ми-8</b> АО «Вологодское авиапредприятие»	RA-25227	Аэропорт Вологда	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ЖГ-9560, патрулирование газопровода, после посадки при сруливании с ВПП, произошёл отказ тормозной системы вертолёта. Экипаж запросил буксир. Буксировка ВС на место стоянки произведена благополучно. <b>Расследование не закончено.</b> Продлён срок расследования до окончания исследования агрегатов тормозной системы на авиаремонтном заводе ОАО «СПАРК».	Авиационный инцидент

## Общие сведения

В ноябре 2016 года, с воздушными судами эксплуатантов (комерческой гражданской авиации), подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло пять авиационных инцидентов.

Три авиационных инцидента произошли с воздушными судами эксплуатантов коммерческой гражданской авиации (не подведомственных СЗ МТУ Росавиации) но в аэропортах, подведомственных СЗ МТУ Росавиации.

Один серьёзный авиационный инцидент произошёл с воздушным судном эксплуатанта, выполняющего авиационные работы на подведомственной СЗ МТУ Росавиации территории.

Из пяти авиационных инцидентов в ноябре, два авиационных инцидента произошли с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» (A-319, A-320), два – с воздушными судами АО «Авиапредприятие «Северсталь» (CRJ-200) и один авиационный инцидент произошёл с вертолётом АО «Вологодское авиапредприятие».

Авиационные инциденты, произошедшие в ноябре, связанны:

- с отказом авиационной техники – 5;
- с отказом радиотехнического оборудования (РЛС ОЛП) на аэродроме Пулково - 1;
- повреждение воздушного судна на земле – 1;
- повреждение воздушного судна в полёте – 1;
- приём воздушного судна на неподготовленную ВПП – 1.

В ноябре 2016 года произошло одно нарушение порядка использования воздушного пространства РФ при выполнении полёта воздушным судном авиации общего назначения (АОН).

С воздушными судами АОН авиационных инцидентов в ноябре не зарегистрировано.

По сравнению с ноябрём 2015 года, количество авиационных инцидентов с воздушными судами эксплуатантов (комерческой гражданской авиации), подведомственных СЗ МТУ Росавиации, увеличилось с четырёх до пяти, что составляет 25%.

**Распределение общего количества авиационных инцидентов  
с ВС подведомственными СЗ МТУ Росавиации в ноябре 2014-2016 г.г.**



**Рекомендации**

1. Руководителям эксплуатантов и собственникам воздушных судов:
  - 1.1. Проанализировать обстоятельства и причины авиационных инцидентов, произошедших на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации.
  - 1.2. 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.
  - 1.3. Руководству ООО «Авиапредприятие «Северсталь» и АО «Вологодское авиапредприятие» организовать техническое обслуживание воздушных судов в соответствие с требованиями руководящих документов и повысить контроль за качеством технического обслуживания воздушных судов.
2. Филиалу «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» ускорить проведение запланированного ремонта и модификации КСА НКАД «Вега» в аэропорту Пулково.

Начальник отдела ИБП

Белоусов Г.А.