



АНАЛИЗ состояния безопасности полётов в организациях коммерческой ГА и АОН, подведомственных СЗ МТУ Росавиации за 2018 год

1. Общие данные о состоянии безопасности полетов

Состояние безопасности полетов в 2018 году характеризуется следующими данными: на всём парке воздушных судов, эксплуатантов воздушного транспорта и летательных аппаратов пользователей воздушным пространством, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло 96 авиационных событий, из которых имели место: 1 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа в АОН), 56 авиационных инцидентов (из них один серьёзный), 23 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ (22 в АОН и 1 в авиации других ведомств) и 16 производственных происшествий (1 чрезвычайное происшествие и 15 повреждений воздушных судов на земле).

Авиационные инциденты и производственные происшествия происходили с воздушными судами коммерческой авиации: АО «Авиакомпания «Россия» (56), ООО «Авиапредприятие «Северсталь» (7), АО «Вологодское авиационное предприятие» (3/1 серьезный), ОАО «Псковавиа» (1), с эксплуатантами АОН (2), (3 с а/к др. МТУ)

Для сравнения, в 2017 году, произошло 116 авиационных событий, из которых имели место: 1 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа в АОН), 1 авиационное происшествие без человеческих жертв (авария в АОН), 83 авиационных инцидента (из них 5 серьёзных), 16 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ (12 в АОН, 2 в коммерческой авиации и 2 в авиации других ведомств) и 15 повреждений воздушных судов на земле.

Таким образом, общее состояние безопасности полётов в 2018 году, в сравнении с 2017 годом, улучшилось, из-за уменьшения авиационных

происшествий в АОН на 50%. Количество авиационных инцидентов уменьшилось на 33%, а серьезных уменьшилось на 80%, количество повреждений ВС на земле также уменьшилось на 7%. Необходимо отметить, что количество чрезвычайных происшествий увеличилось в два раза, а количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ увеличилось на 41%.

1.1. Состояние безопасности полётов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации

В 2018 году с воздушными судами коммерческой гражданской авиации произошло: 54 авиационных инцидентов (1 серьезный) и 16 производственных происшествий (1 ЧП и 15 ПВС).

В 2017 году с воздушными судами коммерческой гражданской авиации произошло: 74 авиационных инцидента (из них 2 серьезных), и 15 повреждений воздушных судов на земле.

Распределение событий по классам ВС, в сравнении с 2017 годом, 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		2018	-	-	-	-
2017		-	-	-	-	-
Погибло		2018	-	-	-	-
2017		-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2018	-	-	-	-
	пассажиры	2018	-	-	-	-
2017		-	-	-	-	-
АВАРИИ		2018	-	-	-	-
2017		-	-	-	-	-
СПИСАНО ВС		2018	-	-	-	-
2017		-	-	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ		2018	54	53	1	-
2017		74	71	-	3	-
В том числе		2018	-	-	1	-
серьёзные		2017	2	1	1	-
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2018	1	1	-	-
2017		-	-	-	-	-
Погибло при ЧП		2018	-	-	-	-
2017		-	-	-	-	-
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ		2018	15	15	-	-
2017		15	15	-	-	-

Распределение авиационных событий по подведомственным СЗ МТУ Росавиации эксплуатантам коммерческой гражданской авиации за 2018 год, в сравнении с 2017 годом, представлено в таблице 2.

Таблица 2

эксплуатант	всего		в том числе							
	событий		катастрофы		аварии		инциденты		ПВС, ЧП	
	18г	17г	18г	17г	18г	17г	18г	17г	18г	17г
АО «Авиакомпания «Россия»	<u>55</u> 18	<u>78</u> 30	—	—	—	—	<u>40</u> 2	<u>64</u> 16	<u>16</u> 16	<u>14</u> 14
ООО «АП «Северсталь»	<u>7</u> 2	<u>5</u> 2	—	—	—	—	<u>7</u> 2	<u>5</u> 2	—	—
АО «Вологодское АП»	<u>3</u> 3	<u>3</u> 2	—	—	—	—	<u>3</u> 3	<u>3</u> 2	—	—
ОАО «Псковавиа»	<u>1</u> 1	<u>2</u> 1	—	—	—	—	<u>1</u> 1	<u>1</u> -	—	<u>1</u> 1
Всего:	<u>66</u> 24	<u>89</u> 35	—	—	—	—	<u>51</u> 8	<u>74</u> 20	<u>16</u> 16	<u>15</u> 15

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

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

В 2018 года с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошло 25 авиационных событий. Из них: 1 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа), 2 авиационных инцидента (серьёзных нет) и 22 нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

В 2017 году с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошло 17 авиационных событий. Из них: 1 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа), 1 авиационное происшествие без человеческих жертв (авария), 3 авиационных инцидента (из них 2 серьёзных) и 12 нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Таким образом, в сравнении с 2017 годом, произошло уменьшение авиационных происшествий на 50%, количество авиационных инцидентов уменьшилось на 33%, а количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ увеличилось на 40%.

Распределение событий по типам воздушных судов АОН в сравнении с 2017 годом представлено в таблице 3.

Таблица 3

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	АОН					
		ВСЕГО	В том числе:				
			Со свидетельством Эксплуатанта		Без свидетельства Эксплуатанта		
КАТАСТРОФЫ	2018	1	1	-	-	-	-
	2017	1	-	1	-	-	-
Погибло	2018	1	1	-	-	-	-
	2017	1	-	1	-	-	-
В том числе:	экипаж	2018	1	1	-	-	-
		2017	1	-	1	-	-
пассажиры	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
АВАРИИ	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
СПИСАНО ВС	2018	1	1	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ	2018	2	-	1	-	-	1
	2017	3	2	1	-	-	-
В том числе	серьёзные	2018	-	-	-	-	-
		2017	2	2	-	-	-
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
Погибло при ЧП	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-

2. Состояние безопасности полётов на самолётах 1-3 класса

В 2018 году с самолётами 1-3 классов (коммерческой гражданской авиации) произошло 53 авиационных инцидента (серьезных нет) и 16 производственных происшествий (1 ЧП и 15 ПВС).

В 2017 году с самолётами 1-3 классов (коммерческой гражданской авиации) произошёл 71 авиационный инцидент (1 серьезный) и 15 повреждений ВС на земле. Таким образом, количество авиационных событий в 2018 года уменьшилось на 16%, в сравнении с 2017 годом.

10 июня 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLG АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса СДМ 5804 по маршруту: Ларнака (Кипр) – Екатеринбург (Кольцово) на маршруте, в районе н.п. Балаково произошел отказ двухсторонний радиосвязи.

Причиной авиационного инцидента явилась временная потеря радиосвязи при выполнении полета по маршруту в зоне ответственности РЦ ЕС ОрВД Самара из-за отсутствия контроля, за каналом связи со стороны экипажа воздушного судна.

08 августа 2018 года, воздушное судно B-737 VP-BGQ АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса ФВ 5803 по маршруту: Екатеринбург – Ларнака (Кипр), по средствам полётной информации выявлено превышение максимальной скорости полета в момент выпуска шасси при заходе на посадку.

Причиной авиационного инцидента явились:

- ошибка командира воздушного судна в технике пилотирования, связанная с неправильной эксплуатацией шасси при выпуске;
- ошибочное принятие командира воздушного судна Vextend=320knt, как «Extend», вследствие недостаточной концентрации внимания. (КВС ошибочно принял максимальную скорость полета с выпущенными шасси за максимальную скорость полета при выпуске шасси).

09 августа 2018 года, воздушное судно B-737 VP-BOA АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса СДМ 5840 по маршруту: Екатеринбург – Ларнака (Кипр), командир воздушного судна сделал запись в бортжурнале о наличии потертости на предохранительной «пяте» хвостовой части фюзеляжа.

Причиной авиационного инцидента явилось касание ВПП хвостовой пятой самолета при посадке из-за неправильных действий экипажа по исправлению повторного отделения («козла») и невыполнение рекомендаций FCOM Boeing 737 по исправлению ошибки на посадке (решение об уходе на второй круг после первого касания ВПП).

26 августа 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BIS АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса СДМ 6472 по маршруту: Омск (Центральный) – Санкт-Петербург (Пулково), экипаж произвел взлет с ИВПП аэродрома Омск при видимости 200 метров.

Причиной авиационного инцидента явилось неправильное принятие решения на вылет командиром воздушного судна, основанное только на минимуме экипажа для взлета без учета эксплуатационного минимума аэродрома.

09 ноября 2018 года, воздушное судно Як-40 RA-88231 АО «Вологодское авиационное предприятие». При выполнении чартерного рейса по перевозке пассажиров ЖГЖ 9575 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Вологда, при ухудшении метеоусловий и малом остатке топлива командир воздушного судна выполнил посадку ниже установленного минимума аэродрома.

Причиной авиационного инцидента явилась посадка воздушного судна, ниже установленного эксплуатационного метеоминимума, из-за недооценки сложившейся метеорологической обстановки экипажем в районе аэродромов Вологда и Череповец, вследствие неоправдавшегося прогноза погоды на запасном аэродроме Череповец.

2.3. Причины авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники

В 2018 году произошло 27 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники по типам самолётов 1-3 классов. В 2017 году произошло 38 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники по типам самолётов 1-3 классов

Количество авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники уменьшилось на 29% в сравнении с 2017 годом.

Основными причинами авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники, явились конструктивно-производственные недостатки, нарушение технологии проведения регламентных работ 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	Ан-26Б	Як-40	B-737	B-747	B-777	всего
Двигатель		2	-	4	-	-	-	1	-	7
Гидросистема		3	-	1	-	-	-	-	-	4
Герметизация кабины		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Механизация крыла		-	-	-	-	-	-	5	-	5
Система управления		-	-	-	-	-	1	-	-	1
Шасси		2	-	2	-	-	-	1	-	5
Двери, лючки, панели, остекление		1	-	-	1	1	-	2	-	5
Всего		8	-	7	1	1	1	9	-	27

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 в 2018 году произошло 6 (серьезных нет). Авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, по типам самолётов 1-3 классов в 2017 году произошло 9 (из них 1 серьезный).

Таким образом, количество авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, уменьшилось на 33%.

Основными причинами авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, явились нарушение стандартных операционных процедур, технологии работы и требований Федеральных авиационных правил экипажами воздушных судов.

Распределение числа авиационных инцидентов, связанных с недостатками в работе лётного состава, по типам самолётов 1-3 классов за 2018 год представлены в таблице 4.

Таблица 4

Тип ВС	В-737	В-747	А-319	Як-40	Всего
Тип события Нарушение стандартных операционных процедур, технологии работы и требований ФАП экипажами воздушных судов	3	1	1	1	6

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

Авиационные инциденты.

29 мая 2018 года, аэропорт Родос (Греция), воздушное судно В-737 VP-BOB АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса по перевозке пассажиров ФВ 5787 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Родос (Греция), командир ВС сделал запись в бортжурнале о подозрении на грубую посадку. По данным средств полётной информации перегрузка составила 2,43 g.

Причиной авиационного инцидента явилась ошибка в технике пилотирования, допущенная командиром воздушного судна и выразившаяся в преждевременном уменьшении режима работы двигателей, несоразмерном взятии штурвала на себя и резком опускании передней стойки шасси.

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

03 января 2018 года, воздушное судно CRJ-200 RA-67240 ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении заказного рейса ССФ 9561 по маршруту: Череповец - Сочи (Адлер), после взлёта в наборе эшелона 140, сработала сигнализация не закрытия замка реверса правого двигателя. Экипаж прекратил задание и после выработки топлива произвёл посадку в аэропорту вылета. Посадка в аэропорту Череповец произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось внутреннее короткое замыкание на корпус концевого выключателя сигнализации положения замка реверса правого двигателя в PDU, с выдачей сообщения «R REV UNLOCK».

09 января 2018 года, воздушное судно Як-40 RA-88251 АО «Вологодское авиационное предприятие». При выполнении регулярного рейса ВГ 2390, по маршруту: Вологда - Москва (Внуково), в полете произошло растрескивание левого лобового стекла. Командир воздушного судна оценил обстановку и принял решение прекратить задание и произвести посадку в аэропорту вылета Вологда. Посадка произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось растрескивание стекла в полете из-за усталостного напряжения и изменения температурных режимов (неравномерного прогрева его поверхности и изменения электрических параметров), вследствие естественного старения при длительной эксплуатации.

09 января 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLG АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса ФВ 5876, по маршруту: Пхукет (Тайланд) - Москва (Внуково), при послеполётном осмотре воздушного судна обнаружено отсутствие лючка доступа к пylonу СУ 1 с правой верхней стороны.

Причиной авиационного инцидента явилась потеря лючка на пylonе двигателя №1 из-за ослабления момента затяжки винтов фиксации гаек-замков лючка в процессе эксплуатации.

01 февраля 2018 года, воздушное судно Ан-26Б RA-26142 АО «Псковавиа». При выполнении заказного рейса PSW 9553, по маршруту: Краснодар - Москва (Внуково), после взлета в наборе высоты образовалась трещина на внешнем стекле в крайнем правом иллюминаторе грузового отсека. Экипаж прекратил задание и принял решение выполнить посадку в аэропорту вылета. Посадка в аэропорту Краснодар произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось разрушение органического наружного стекла окна грузовой кабины вследствие:

- установки на ВС при капитальном ремонте на заводе некондиционного стекла с применением неориентированных стекол с низкими физико-механическими характеристиками «серебростойкостью»;
- образованием на наружной поверхности стекла трещин «серебра», превышающих по глубине предельно-допустимые значения. Первой причиной образования микротрещин «серебра» явились исходные повышенные растягивающие напряжения в поверхностных слоях стекла, возникшие вероятнее всего из-за нарушения технологического процесса его изготовления.

06 февраля 2018 года, воздушное судно A-319 EI-EZC АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса ФВ 6541 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Новосибирск (Толмачёво), в полёте на маршруте кратковременно сработала сигнализация «Отказ управления передней стойкой шасси». После посадки на пробеге, сигнализация сработала вновь. Экипаж воздушного судна освободил ИВПП и остановился на РД. Воздушное судно было отбуксировано на стоянку тягачом.

Причиной авиационного инцидента явился отказ агрегата управления разворотом колес передней опоры шасси, вследствие конструктивно – производственного недостатка.

07 февраля 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLF АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса СДМ 5875, по маршруту: Москва (Внуково) - Пхукет (Таиланд), в процессе уборки механизации крыла сработала сигнализация о неисправности системы уборки/выпуска закрылков. Экипаж выработал топливо в зоне ожидания и произвел нормальную посадку в аэропорту вылета Внуково.

Причиной авиационного инцидента явился возврат воздушного судна на аэродром вылета из-за срабатывания сигнализации о рассогласовании в системе уборки/выпуска предкрылок, вызванное неисправностью привода PDU R1 системы управления предкрылками.

14 февраля 2018 года, воздушное судно CRJ-200 RA-67234 ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении регулярного рейса ССФ 151 по маршруту: Череповец – Москва (Шереметьево), произошло срабатывание сигнализации отсутствия фиксации реверса в убранном положении левого двигателя. Экипаж прекратил задание и принял решение произвести посадку в аэропорту вылета. Посадка в аэропорту Череповец произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился отказ концевого выключателя сигнализации положения тормоза гибкого вала, привода реверса левого двигателя.

23 февраля 2018 года, воздушное судно CRJ-200 RA-67234 ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении регулярного рейса ССФ 19 по маршруту: Череповец – Санкт-Петербург (Пулково), на эшелоне 280 сработала сигнализация о падении давления масла правого двигателя. Экипаж прекратил задание и принял решение произвести посадку в аэропорту вылета. Посадка в аэропорту Череповец произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось изменение заданных параметров работы правого двигателя, вследствие нарушения работы масляной системы из-за неисправности маслонасоса.

25 февраля 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BIU АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса ФВ 6462 по маршруту: Челябинск - Санкт-Петербург (Пулково), после посадки, на рулении сработала сигнализация о низком уровне гидрожидкости в «желтой» гидросистеме.

Причиной авиационного инцидента явилось уменьшение уровня гидрожидкости в резервуаре желтой гидросистемы (разгерметизация), на этапе пробега по ВПП, из-за не герметичности резиновых уплотнений Check Valve, вследствие их разрушения, ввиду естественного старения материала.

27 февраля 2018 года, воздушное судно B-737 VQ-BPX АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса ФВ 6111 по маршруту: «Москва (Внуково) – Краснодар, после взлета на этапе набора высоты произошел отказ системы триммирования стабилизатора в основном режиме управления. Экипаж перешел на резервный режим управления и продолжил полет до аэропорта назначения. Посадка выполнена в аэропорту Краснодара с закрылками 15 градусов благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился отказ в системе управления перекладкой горизонтального стабилизатора в полете из-за кратковременного сбоя в работе системы.

25 марта 2018 года, воздушное судно CRJ-200 RA-67234 ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении регулярного рейса ССФ 162 по маршруту: Москва (Домодедово) – Апатиты, на эшелоне 360 сработала сигнализация о падении давления масла правого двигателя до минимального

значения. Экипаж выключил правый двигатель и принял решение о посадке на запасном аэродроме Череповец. Посадка выполнена благополучно.

Причиной авиационного инцидента, приведшего к выключению правого двигателя и посадке на запасной аэродром, явились изменения заданных параметров работы правого двигателя, из-за нарушения в работе масляной системы, вследствие загрязнения фильтра грубой очистки, клапана магнитной пробки маслобака 2 и отказом маслонасоса.

14 апреля 2018 года, воздушное судно A-319 VQ-BAV АО «Авиакомпания «Россия». При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения регулярного рейса ФВ 6023 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Внуково), обнаружено отсутствие панели в сопряжении фюзеляжа с левой плоскостью крыла.

Причиной авиационного инцидента явилось ослабление прочности композитного материала на передней кромке панели, ввиду длительной эксплуатации, приведшей к отворачиванию двух винтов крепления данной панели по причине отсутствия в узлах крепления необходимого крепежа (гаек) либо, из-за наличия скрытых повреждений в данных узлах крепления, что в последствии могло привести к уменьшению удерживающих свойств резьбового соединения в процессе эксплуатации ВС и к последующей потере 2-х гаек и 2-х винтов крепления панели. Достоверно установить период времени не представилось возможным.

15 апреля 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLE АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении технического рейса (после выполнения формы 1C-Check) СДМ 5406 по маршруту: Шарджа (Турция) – Москва (Внуково), после взлета произошел отказ механизации крыла. Экипаж прекратил задание и принял решение произвести посадку в аэропорту вылета. Посадка произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилась неисправность в работе механизации крыла из-за неправильной установки штепсельного разъема (на четвёртом левом приводном блоке системы механизации крыла) при выполнении технического обслуживания, вследствие расстыковки от штатной вибрации в процессе набора высоты.

16 мая 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLH АО «Авиакомпания «Россия». При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения регулярного рейса СДМ 5663 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) –

Анталия (Турция), обнаружено повреждение кронштейна крепления тяги внешнего закрылка левого полукрыла.

Причиной авиационного инцидента явилось рассоединение рычага, соединяющего среднюю и заднюю секции левого внешнего закрылка из-за разрушения кронштейна навески рычага в месте крепления его к средней секции закрылка вследствие потери двух нижних болтов (коррозийное разрушение) крепления кронштейна к лонжерону на неустановленном этапе эксплуатации ВС с возникновением повышенных нагрузок на верхнюю проушину кронштейна.

05 июня 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BIV АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса ФВ 6201 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Анапа, после посадки на этапе пробега, произошло срабатывание сигнализации неисправности в системе управления реверсом СУ № 2.

Причиной авиационного инцидента явилось не включение реверса, выразившееся в появлении информации о неисправности реверса двигателя № 2, из-за отказа одного из концевых выключателей сигнализации установки створок реверса ДВ № 2 на замок открытого положения.

10 июня 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLG АО «Авиакомпания «Россия».

После выполнения регулярного рейса СДМ 5804 по маршруту: Ларнака (Кипр) – Екатеринбург (Кольцово), при послеполетном осмотре обнаружено отсутствие лючка доступа к системе наземного кондиционирования.

Причиной авиационного инцидента явился отрыв панели (люка) доступа к левой системе кондиционирования при разбеге, для выполнения взлета, из-за не закрытия (некачественного закрытия) четырех из девяти замков крепления данной панели персоналом обслуживающей компании Swissport Cyprus Limited, при выполнении подготовки ВС к вылету.

18 июня 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BNB АО «Авиакомпания «Россия».

При выполнении регулярного рейса ФВ 1007 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Ростов-на-Дону (Платов), на этапе пробега появились признаки помпажа с последующим самовыключением двигателя № 2.

Расследование не закончено, проводит Росавиация.

06 июля 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BIU АО «Авиакомпания «Россия».

При выполнении регулярного рейса ФВ 6304 по маршруту: Архангельск (Талаги) - Санкт-Петербург (Пулково), в процессе снижения в районе аэродрома Пулково сработала сигнализация низкого уровня гидрожидкости в желтой гидросистеме.

Причиной авиационного инцидента явилось разгерметизация желтой гидросистемы из-за разрушения уплотнительного кольца переходника COUPLING HALF агрегата MANIFOLD PTU, вследствие естественного износа, в процессе длительной эксплуатации.

16 июля 2018 года, воздушное судно В-747 EI-XLF АО «Авиакомпания «Россия».

Послеполетным осмотром воздушного судна после выполнения регулярного рейса ФВ 5619 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) - Симферополь, обнаружено

повреждение обтекателя тяги крепления рельса закрылка №4 левого полукрыла и повреждение самого закрылка в районе обтекателя №4.

Расследование не закончено, проводит Южное МТУ.

13 августа 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BNN АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного рейса СДМ 6619 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Лондон (Гатвик) на дисплее появилось сообщение о неисправности системы управления передней опоры шасси. После посадки ВС в а/п Гатвик и окончания пробега неисправность подтвердилась.

Причиной авиационного инцидента явился отказ системы управления передней опоры шасси из-за неисправности агрегата управления разворотом колес ПОШ.

14 августа 2018 года, воздушное судно В-747 EI-XLF АО «Авиакомпания «Россия».

При выполнении воздушным судном регулярного рейса СДМ 5731 по маршруту: Москва (Внуково) – Барселона (Эль-Пратт) экипажем выявлена невозможность управления разворотом ПОШ. Выполнена буксировка ВС тягачом.

Причиной авиационного инцидента явилось разрушение элементов системы управления разворотом ПОШ ВС, вследствие неправильного (не по технологии) монтажа правого «COLLAR IN» при замене гидроцилиндра инженерно-техническим персоналом «А-Техникс» в аэропорту Внуково.

14 августа 2018 года, воздушное судно В-747 EI-XLE АО «Авиакомпания «Россия».

При выполнении воздушным судном регулярного рейса СДМ 5812 по маршруту: Ларнака (Кипр) - Москва (Внуково) после взлёта в наборе эшелона

появились признаки неисправности двигателя №2. Экипаж принял решение выключить двигатель и продолжил полет на 3-х двигателях.

Причиной авиационного инцидента явилась повышенная вибрация двигателя №2 (по ротору №2 до 5 единиц), обусловленная обрывом лопатки 1-ой ступени ТВД и последующим каскадным воздействием оборванной части лопатки на элементы проточной части турбины, вызвавшим последующее повреждение элементов конструкции ТНД двигателя №2.

10 сентября 2018 года, воздушное судно CRJ-200 RA-67240 ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении регулярного рейса ССФ 131 по маршруту: Череповец - Симферополь, при выпуске шасси сработала сигнализация «ПОШ не встала на замок выпущенного положения». Экипаж применил аварийный выпуск шасси. Посадка произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилась неисправность сигнализации положения передней опоры шасси (несоответствие НТП бесконтактного датчика S22, сигнализации замка убранного положения ПОШ).

14 сентября 2018 года, воздушное судно CRJ-200 RA-67231 ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении регулярного рейса ССФ 151 по маршруту: Череповец – Москва (Шереметьево), сработала сигнализация о падении давления в 3-ей гидросистеме. Экипаж оценил обстановку и принял решение произвести посадку в аэропорту вылета. Посадка произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилась срабатывание сигнализации падения давления в 3-ей гидросистеме ниже нормы, из-за убывания гидроожидкости, вследствие разгерметизации резервуара (гидробака) 3-ей гидросистемы, из-за недостатков конструкции изделия в эксплуатации.

21 сентября 2018 года, воздушное судно CRJ-200 RA-67230 ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении чартерного рейса ССФ 9580 по маршруту: «Череповец – Уфа» в процессе уборки шасси сработала сигнализация не уборки левой стойки шасси. Экипаж оценил обстановку и принял решение произвести посадку в аэропорту вылета. Посадка в а/п Череповец произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось ложное срабатывание сигнализации «Gear Disagree» вследствие заедания (отсутствия перемещения) мишени бесконтактного датчика замка убранного положения левой стойки шасси.

27 октября 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLG АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса СДМ 5876 по маршруту: Пхукет

(Таиланд) - Москва (Внуково), при заходе на посадку в процессе выпуска механизации крыла из положения «F1» в положение «F5», внешние секции закрылков не выпустились в заданное положение, внутренние секции работали в штатном режиме. Экипаж выполнил действия согласно QRH и произвел нормальную посадку. Внешним осмотром выявлено, что внутренние секции закрылков выпустились на 25 градусов, а внешние на 1 градус.

Причиной авиационного инцидента явился не выпуск внешних левых и правых закрылков в посадочное положение, вследствие отказа левого датчика положения внешних закрылков (Left RVDT Transmitter at the Flap Transmission)

22 ноября 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BBT АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного рейса ФВ 6032 по маршруту: Москва (Внуково) – Санкт-Петербург (Пулково) в полёте сработала сигнализация низкого уровня гидроожидкости в «желтой» гидросистеме. Экипаж продолжил выполнение полета. Посадка в а/п Пулково произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось разгерметизация «желтой» гидросистемы, с последующим снижением давления из-за разрушения трубопровода в линии высокого давления в месте его крепления отбортовочным хомутом. Наиболее вероятной причиной разрушения явилось истончение стенки трубопровода в месте контакта с металлической частью хомута из-за истирания фторопластовой втулки отбортовочного хомута, ввиду недостатка конструкции изделия в эксплуатации.

2.5. Причины авиационных инцидентов на самолётах 1-3 класса, произошедших из-за воздействия внешних факторов.

В 2018 году произошло 7 авиационных инцидентов из-за воздействия внешних факторов на самолётах 1-3 классов. В 2017 году произошло 7 авиационных инцидентов из-за воздействия внешних факторов на самолётах 1-3 классов. Количество авиационных инцидентов из-за воздействия внешних факторов осталось на прежнем уровне.

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

27 апреля 2018 года, воздушное судно A-319 VQ-BAV АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса СДМ 6654 по маршруту: Гамбург (Германия) – Санкт-Петербург (Пулково), на послеполетном осмотре, инженерно-техническим персоналом обнаружены следы попадания разряда

статического электричества в районе центроплана с повреждением сотовой конструкции панели заправки топливом, обшивки правого зализа (крылофюзеляж) и капота двигателя

№ 1.

Причиной авиационного инцидента явилось поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества на этапе захода на посадку, приведшее к повреждениям элементов конструкции воздушного судна при полете в кучево-дождевой облачности с повышенной электрической активностью, не отражающейся на метеолокаторе воздушного судна как зона опасных метеоявлений.

04 мая 2018 года, воздушное судно В-777 EI-UNN АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса ФВ 6290 по маршруту: Магадан – Москва (Внуково), на послеполетном осмотре, инженерно-техническим персоналом обнаружены следы попадания разряда статического электричества в виде повреждения двух болтов (панели 197), трёх заклепок (стрингеры 37-39L), обшивки фюзеляжа в двух местах, статического разрядника левой полуплоскости крыла, нижней АТС антенны.

Причиной авиационного инцидента явилось попадание разряда атмосферного электричества при полете в кучево-дождевой облачности с повышенной электрической активностью, не отражающейся на метеолокаторе воздушного судна как зона опасных метеоявлений.

31 мая 2018 года, воздушное судно В-777 EI-UNM АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса ФВ 6284 по маршруту: Южно-Сахалинск – Москва (Внуково), на послеполетном осмотре обнаружены следы разряда атмосферного электричества на обшивке воздушного судна, обтекателе радиолокатора, элементах крепления стекла №1 кабины экипажа.

Причиной авиационного инцидента явилось попадание разряда атмосферного электричества при полете в кучево-дождевой облачности с повышенной электрической активностью, не отражающейся на метеолокаторе ВС, как зона опасных явлений.

03 июня 2018 года, воздушное судно В-737 VP-BOD АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса СДМ 5686 по маршруту: Анталья (Турция) – Москва (Внуково), на послеполетном осмотре обнаружены следы разряда атмосферного электричества и незначительное оплавление внутренней кромки законцовки левого и правого полукрыла, повреждение ЛКП крепежных элементов (заклепок) обшивки фюзеляжа.

Причиной авиационного инцидента явилось поражение ВС разрядом атмосферного электричества при полете в зоне кучево-дождевой облачности с повышенной электрической активностью, не отражающейся на пилотажно-информационных дисплеях в кабине пилотов при включенном локаторе, как зона опасных метеоявлений. По мнению комиссии, поражение ВС произошло на этапе снижения ВС в Московской воздушной зоне.

10 августа 2018 года, воздушное судно B-737 VQ-BUE АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса СДМ 5736 по маршруту: Бургас (Болгария) – Москва (Внуково), на послеполетном осмотре обнаружены следы разряда атмосферного электричества на законцовке правого полукрыла и оплавление разрядника на левой половине стабилизатора.

Причиной авиационного инцидента явилось воздействие разряда атмосферного статического электричества на конструкцию ВС. Место и время точно установить не удалось. На основании экспертного заключения предположительно ВС получило разряд при проходе вблизи мощного кучево-дождевого облака с критическим уровнем потенциала, образованного теплым фронтом в районе побережья Черного моря (район Сочи).

04 ноября 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLC АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса СДМ 5884 по маршруту: Гоа (Индия) – Москва (Внуково), на послеполетном осмотре обнаружены следы разряда атмосферного электричества на обшивке фюзеляжа (на обтекателе погодного радара, носовой части фюзеляжа с правой стороны) и внешнем предкрылке правого полукрыла.

Причиной авиационного инцидента явилось воздействие разряда атмосферного статического электричества на конструкцию ВС. Достоверно определить момент воздействия не представилось возможным.

10 ноября 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLJ АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения регулярного рейса СДМ 5884 по маршруту: Гоа (Индия) – Москва (Внуково), на послеполетном осмотре обнаружены следы разряда атмосферного электричества на обшивке WINGLET правого полукрыла в виде трещины размерами 15Х3 ММ.

Причиной авиационного инцидента явилось воздействие разряда атмосферного статического электричества на конструкцию ВС.

3. Анализ состояния безопасности полётов на самолётах 4 класса

В 2018 году с самолётами 4 класса в коммерческой гражданской авиации авиационных инцидентов не было.

В 2017 году также не было.

4. Анализ состояния безопасности полетов на вертолётах

В 2018 году при эксплуатации вертолётов коммерческой гражданской авиации произошел 1 серьезный авиационный инцидент.

В 2017 году при эксплуатации вертолётов коммерческой гражданской авиации произошло 3 авиационных инцидента (из них 1 серьезный). Таким образом, количество авиационных инцидентов уменьшилось на 66%, а серьезных осталось на прежнем уровне.

4.1. Обстоятельства серьезного авиационного инцидента

22 февраля 2018 года, посадочная площадка Пача Мурманской области, воздушное судно Ми-8Т RA-24251 АО «Вологодское авиационное авиапредприятие».

При выполнении заказного рейса ЖГЖ 9551 по маршруту: пп. Сосново – пп. Пача – пп. Ловозеро, в процессе взлета вертолета с пп Пача, в условиях образования снежного вихря, произошло столкновение вертолёта с отдельно стоящим деревом. Экипаж оценил обстановку и принял решение продолжить полет до пп Ловозеро. Посадка произведена благополучно. При осмотре воздушного судна были обнаружены повреждения остекления кабины пилотов, правого ПВД, обшивки фюзеляжа, тросовой антенны радиостанции.

Причиной серьезного авиационного инцидента явилось повреждение вертолета при выполнении посадки на посадочную площадку, подобранную с воздуха (не предусмотренную заданием на полет), из-за столкновения с деревьями при попадании вертолета в условия снежного вихря на висении, вследствие нарушения экипажем требований Руководства по летной эксплуатации вертолета Ми-8.

5. Анализ состояния безопасности полетов в авиации общего назначения

В 2018 года с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошло 25 авиационных событий. Из них: 1 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа), 2 авиационных инцидента (серьёзных нет) и 22 нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

В 2017 году с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошли: 1 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа), 1 авиационное происшествие без человеческих жертв (авария), 3 авиационных инцидента (из них 2 серьёзных) и 12 нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

5.1. Авиационное происшествие с человеческими жертвами

20 мая 2018 года, воздушное судно Су-29 RA-2828G, принадлежащее частному лицу. При выполнении полёта в интересах собственника (в зоне класса G) на посадочной площадке Куммолово, после взлёта с ВПП с МК-10 градусов, в наборе высоты 50 метров, самолёт перешёл на снижение, столкнулся с землёй, разрушился и сгорел. Пилот погиб.

Расследование не закончено, проводит МАК.

5.2. Авиационные инциденты

19 февраля 2018 года, воздушное судно R-44 RA-06219, принадлежащее частному лицу. При выполнении полета по маршруту: посадочная площадка Черные камни (Карелия) – посадочная площадка Гостилицы (Ленинградская область) из-за неустойчивой работы двигателя, командир вертолета принял решение о посадке на площадку с подбором в трёх километрах от посадочной площадки Черные камни. Посадка произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилась неустойчивая работа двигателя (вынужденная посадка и изменение плана полета) из-за изменения угла опережения зажигания, вследствие частичного выкрашивания зубьев фторопластовой шестерни привода правого магнето из-за потери эластичности материала шестерни в условиях низких температур окружающего воздуха и недостаточного прогрева двигателя перед запуском.

10 августа 2018 года, воздушное судно Gazelle SA-341G RA-0682G, принадлежащее частному лицу. Полет выполнялся с посадочной площадки «Бычье поле» без подачи заявки на выполнение полета и без разрешения ОрВД. Пилот выполнил пролет под вантовым мостом ЗСД города Санкт-Петербурга. Причиной авиационного инцидента явилась угроза столкновения ВС с конструкцией вантового моста через Петровский фарватер, из-за нарушения требований ФАП пилотом Кузовлёвым Е.Ю.:

- выполнение полета на вертолете, не имеющем государственной регистрации и сертификата летной годности;
- выполнение полета без действующего медицинского освидетельствования, без действующего пилотского свидетельства, не имеющего подготовки на данном типе ВС;
- выполнение полета без подачи заявки на ИВП и без разрешения органа ОВД на ИВП, вследствие личной недисциплинированности и из хулиганских побуждений.

5.3. Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ в АОН

03 января 2018 года, два параплана. Зона ответственности Ухтинского центра ОВД. По информации, поступившей от начальника Ухтинского железнодорожного вокзала, наблюдали два параплана синего и красного цвета в районе железнодорожного вокзала Ухта.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились незаконные действия неустановленных лиц.

06 января 2018 года, воздушное судно DV-20 «KATANA» RA-01964. У диспетчера аэропорта Пулково появилась метка от неизвестного воздушного судна (курс 50-60°, скорость 106 узлов), метка пропала в районе посадочной площадки Горелово.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явился полёт воздушного судна в воздушном пространстве класса «G» без уведомления органа обслуживания воздушного движения из-за нарушения пунктов м, л, з, статьи 147 Федеральных правил ИВП в РФ, командиром воздушного судна АОН Солдатовым В.М.

15 февраля 2018 года, воздушное судно C-177R/L IATAQ принадлежащее частному лицу. По докладу начальника полигона, зафиксирован пролет зоны ограничения УРЛЗ без разрешения лиц, в интересах которых установлена данная зона.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились недостаточная (некачественная) подготовка экипажа воздушного судна к выполнению полётного задания.

02 марта 2018 года, два параплана. Зона ответственности Сыктывкарского РЦ ЕС ОрВД. По информации от диспетчера КДП аэродрома Воркута, он наблюдал два параплана на удалении 4 км. южнее аэродрома.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились незаконные действия гражданина Сандрацкого В.М. по использованию парашютного купола при катании на лыжах без разрешения центра Единой системы УВД на использование воздушного пространства.

05 марта 2018 года, блестящий шар. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации поступившей от РП АКДП, обнаружен блестящий шар с цифрой 5 на юге между аэродромом Пушкин и посадочной площадкой Горелово на высоте 150-200 м. Далее сместился на юг и пропал из виду. Оповещены органы ПВО и полиция.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке ИВП, по причине противоправных действий неустановленных лиц.

04 апреля 2018 года, квадрокоптер. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации поступившей от командира вертолета Bell-407 RA-01615, в районе «Лахта центр» (парк 300-летия Санкт-Петербурга) наблюдал квадрокоптер на высоте до 300 м. Оповещены органы ПВО и полиция.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке ИВП по причине противоправных действий неустановленных лиц.

23 мая 2018 года, R-44 RA-04177. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации поступившей от диспетчера УВД аэродрома Псков, командир воздушного судна не выполнил указание диспетчера и в дальнейшем на связь не выходил.

Причиной нарушения порядка использования ВП РФ явилась личная недисциплинированность командира ВС R-44 Данилова И.А. по выполнению посадки на незапланированный аэродром.

25 мая 2018 года, шар-зонд. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации командира воздушного судна A-321 VP-BAY, при снижении для захода на посадку на F100 наблюдал справа от себя летающий объект.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились использование воздушного пространства без разрешения

соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке ИВП по причине противоправных действий неустановленных лиц.

27 мая 2018 года, квадрокоптер. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По докладу командира вертолета Ми-8 RA-24100 выполняющего экскурсионные полеты с посадочной площадки «Петропавловская крепость», он наблюдал полет квадрокоптера в восточной части Петропавловской крепости на высоте 20-30 м.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке ИВП по причине противоправных действий неустановленных лиц.

03 июня 2018 года, квадрокоптер. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По докладу командира экипажа А-321 VP-BTK, после взлета из аэропорта Пулково справа в 1 км от себя наблюдает квадрокоптер большого размера на FL50/

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке ИВП по причине противоправных действий неустановленных лиц.

20 июня 2018 года, орган ПВО в 08:35 (UTC) объявил сигнал «КОВЕР» по неопознанной цели, пересекшей государственную границу со стороны РПИ Таллинн с курсом 090 и скоростью 220 к/ч, высота неизвестна. Приняты меры по выводу всех воздушных судов из обозначенного района. В 09:58 (UTC) сигнал «КОВЕР» снят.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось
использование воздушного пространства неизвестным ВС без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

26 июля 2018 года, воздушный шар. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. Во время несения дежурства смены диспетчеров с АКДП визуально обнаружен воздушный шар южнее КТА Пулково.

Факт нарушения порядка использования воздушного пространства не установлен.

15 августа 2018 года, мотопараплан. Зона ответственности КДП Петрозаводского центра ОВД. В 15:45 (UTC) РП по телефону получил информацию частного лица о полетах мотопараллана над населенным пунктом Деревянное (A140, Д 39 км от КТА Петрозаводск). Плановой и иной информации по данному объекту в оперативных органах не было.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились
противоправные действия неустановленных лиц.

22 августа 2018 года, беспилотный ЛА. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. В 09:30 (UTC) частное лицо сообщил, что наблюдает полет БЛА, в районе Сулажгора, высота 200 М (A140, Д 10 КМ от а/п Петрозаводск).

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились
противоправные действия по использованию воздушного пространства В.П. Егоровым

06 сентября 2018 года, квадрокоптер. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. После посадки на ИВПП 10П командир ВС рейса MJF007 доложил о наблюдаемом квадрокоптере красного цвета в 1,2 мили от торца ИВПП и на высоте 20 футов.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились
противоправные действия неустановленных лиц.

07 сентября 2018 года, квадрокоптер. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации поступившей 07.09.2018, в районе ЗСД на высоте 150-200 метров КВС вертолета, взлетевшего с п/п «Яхт-клуб» в непосредственной близости от себя наблюдал большой серый квадрокоптер с красными огнями.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились
противоправные действия неустановленных лиц.

11 октября 2018 года, НЛА. Зона ответственности Архангельского УВД. По информации, поступившей 11.10.2018 (ALD 110825) в 08:12 (UTC), обнаружен НЛА на удалении 37 км от КТА аэродрома Архангельск (Талаги) со смещением с северо-запада на юго-восток без разрешения на ИВП.

Факт нарушения порядка использования воздушного пространства РФ подтвердить не представилось возможным.

25 октября 2018 года, отметка НЛО на локаторе. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. РП АКДП и диспетчером ОНУВД АКДП пункта «Вышка» (сектор В-1) а/д Санкт-Петербург (Пулково), на мониторе отображения воздушной обстановки КСА УВД «Галактика», была обнаружена радиолокационная отметка с кодом ВРЛ 1200, вошедшая в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) с юго-западного направления. Отметка появилась на мониторе в 15:23 (UTC) на удалении 34 км и азимуте 246 градусов.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленных лиц.

29 октября 2018 года, вертолет темно-серого цвета. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По докладу РП в 10:38 (UTC) вертолет темно-серого цвета на высоте 100-200 метров пересек зону действия МР2065 с северо-востока на юго-запад.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленных лиц.

02 ноября 2018 года, мотодельтаплан. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. В 08:12 (UTC) поступил доклад от гражданина о том, что на прилегающих к улице полях производится взлет и посадка неопознанного мотодельтаплана, на который нет заявки на полет.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленных лиц.

04 ноября 2018 года, вертолет AS-355 RA-04107. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По сообщению очевидцев вертолет AS-355 RA-04107 произвел посадку вблизи ресторана «Наша дача» в районе населенного пункта Репино.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось

совершение посадки командиром воздушного судна на посадочную площадку, сведения о которой не опубликованы в документах аeronавигационной информации и без разрешения соответствующих органов исполнительной власти.

19 ноября 2018 года, мотопарашют. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. Командир ВС Ми-8 RA-28520 сообщил в 08:48 (UTC), что наблюдает полет мотопарашютиста зеленого цвета на высоте 150м в районе н.п. Мелиоративный (A120 Дб км) от аэродрома Бесовец. Планов и разрешений на выполнение данного полета не было. Информация доведена по схеме.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленных лиц.

5.4. Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ воздушными судами других ведомств

28 февраля 2018 года, неопознанное воздушное судно. Использование воздушного пространства полигона «Пугачёво» без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились несоблюдение требований воздушного законодательства РФ, по использованию воздушного пространства, личным составом УТК «Пугачёво» вследствие личной недисциплинированности.

6. Состояние безопасности полетов при организации воздушного движения и радиотехническом обеспечении полетов

6.1. Авиационные инциденты при организации воздушного движения

В 2018 году произошли 6 авиационных инцидентов, связанных с недостатками в организации воздушного движения.

В 2017 году произошло также 6 авиационных инцидентов (из них 1 серьёзный) связанных с недостатками в организации воздушного движения.

Таким образом количество авиационных инцидентов осталось на прежнем уровне, но количество серьезных авиационных инцидентов уменьшилось на 100%.

07 марта 2018 года, воздушное судно B-737 VP-BFW ПАО «ЮТэйр». При взлете воздушного судна, выполняющего рейс УТА 382 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Внуково) с ИВПП 10Л, на ИВПП выехал автомобиль группы орнитологического обеспечения аэропорта Пулково.

Причиной авиационного инцидента, явилось несанкционированное занятие ВПП автомобилем группы авиационной орнитологии аэропорта из-за совокупности допущенных нарушений:

- не выполнение диспетчером АКДП сектора «Вышка-1» требований нормы п. 8.7.1 «Технологии взаимодействия аэродромной службы ООО «ВВСС» со службой движения СПб центра ОВД и другими службами, обеспечивающими полеты на аэродроме Пулково».

10 апреля 2018 года, воздушное судно A-319 VQ-BAT АО «Авиакомпания «Россия», рейс СДМ 6271 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Ростов-на-Дону и воздушное судно A-320 VP-BKC ПАО «Аэрофлот» рейс АФЛ 1546 по маршруту: Ростов-на-Дону - Москва (Шереметьево).

При снижении воздушного судна рейса СДМ 6271 с эшелона 190 в районе под Константиновский, произошло срабатывание наземной СПОС. Воздушное судно рейса АФЛ 1161 выполнял набор высоты на пересекающемся курсе эшелон 180.

Причиной авиационного инцидента явилось нарушение норм эшелонирования из-за не выполнения диспетчером ДПП требований Технологии работы диспетчера ДПП, выразившихся в неудовлетворительном анализе воздушной обстановки на наличие потенциальной конфликтной ситуации и выдаче разрешения на снижение с пересечением эшелона, занятого другим ВС.

24 июля 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BNB АО «Авиакомпания «Россия», рейс СДМ 6631 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Берлин (Шенефельд).

При заходе на посадку на аэродром Шенефельд экипаж доложил о срабатывании TCAS в режиме RA. Посадка благополучно.

Расследование проводят авиационные власти Германии.

26 августа 2018 года, воздушное судно B-737 VQ-BSS АО «Авиакомпания «Россия», воздушное судно B-737 VQ-BTD ООО «Авиакомпания «Победа».

При снижении ВС рейса РВД 182 под ЛАБЕН с эшелона 340 до 180 сработала сигнализация TCAS на попутное ВС рейса СДМ 5710 на снижении с эшелона 360 до 200 сзади выше на удалении 10 км, вертикальный интервал 300 футов на эшелоне 210.

Причиной авиационного инцидента явилось нарушение минимально-допустимых интервалов между ВС рейсов СДМ 5710 и РВД 182, которое произошло из-за сочетания следующих факторов:

- из-за не выполнения экипажем РВД 182 указания органа ОВД по выдерживанию V_U около 10 м/с, тем самым экипаж не выполнил требование п.3.34.3. ФАП-128, в части: «КВС при выполнении полета по ППП выдерживает установленные в аeronавигационной информации и органом ОВД эшелоны (высоты) и маршрут полета, траектории и параметры полета»;

- экипаж рейса ПБД 182 не уведомил диспетчера ОВД об изменении, установленного диспетчером РЛУ, режима снижения с 10м/с до 5 м/с, тем самым экипаж не выполнил требование п.4.3.6. ФАП-293, в части: «При невозможности обеспечить заданную скорость набора высоты или снижения экипаж обязан доложить об этом органу ОВД. В этом случае орган ОВД должен применить другой метод эшелонирования».

11 сентября 2018 года, воздушное судно B-777 EI-UNP АО «Авиакомпания «Россия», воздушное судно BD-700 T7OKY «Global express». В районе ОПРС Ивановское на Ф190 произошло срабатывание наземной системы безопасности в режиме «КС» ВС рейса СДМ6286 с ВС рейса T7OKY. Экипаж рейса СДМ6286 принял указание, адресованное ВС рейсу СДМ6162 VQ-BAR.

Причиной авиационного инцидента явилось срабатывание сигнализации «КС» на КСА УВД «Синтез-АР4» между ВС BD-700 «Global express» рейса T7OKY и ВС B-777 АО «Россия» рейса СДМ6286 и произошло в соответствии с алгоритмом, реализованным в КСА УВД «Синтез-АР4», по причине сокращения установленных минимальных интервалов эшелонирования между ВС, вследствие несанкционированного диспетчером УВД снижения ВС B-777 рейса СДМ 6286 по причине ошибочного принятия диспетчерского указания экипажем ВС на снижение экипажу ВС A-319, рейса СДМ6162.

18 ноября 2018 года, воздушное судно A-320 VP-BIP ПАО «Аэрофлот» и воздушное судно A-319 VP-BBT АО «Авиакомпания «Россия».

При выполнении ВС рейса AFL 1007 Калининград (Храброво) – Москва (Шереметьево) на эшелоне 3550 метров в 19:35 (UTC), срабатывание TCAS в режиме RA, при наличии пересекающего рейса СДМ 6024 Внуково – Пулково, на эшелоне 3350 метров, у которого также произошло срабатывание TCAS в режиме RA. ВС разошлись на вертикальном интервале 200 метров и горизонтальном 5 км. Экипаж рейса AFL 1007 ошибочно принял указание на снижение адресованное другому ВС.

Причиной авиационного инцидента и срабатывания БСПС TCAS в режиме «RA» на ВС рейса АФЛ1007 и рейса СДМ 6024, явилось сокращение вертикального и горизонтального интервалов эшелонирования между ВС, вследствие снижения ВС A-320, рейса АФЛ 1007 из-за ошибочного принятия диспетчерского указания экипажем ВС на снижение, переданного экипажу ВС A-320, рейса АФЛ1107, а диспетчер ПК не исправил ошибку экипажа ВС A-320 рейса АФЛ1007.

6.2. Авиационные инциденты при радиотехническом обеспечении полетов

В 2018 году произошел 1 авиационный инцидент, связанный с отказом радиотехнического оборудования.

В 2017 году также произошел 1 авиационный инцидент, связанный с отказом радиотехнического оборудования.

28 августа 2018 года, аэропорт Пулково, воздушное судно В-737 VP-BKN ПАО «Аэрофлот». По команде диспетчера воздушное судно рейса АФЛ 029 Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Шереметьево) прекратил взлет на ВПП 10Л, из-за появления активной метки в районе РД Б2 на радиолокаторе обзора летного поля.

Причиной авиационного инцидента явилась угроза столкновения ВС с неустановленным объектом на ИВПП 10Л из-за появления на мониторе КСА НКАД «Вега» активной метки на рабочей ВПП 10Л, наблюдаемой по индикатору локатора обзора летного поля (РЛС ОЛП-1) в районе РД «В2» и одновременного появления транспарантов «ВПП занята AFL029, №392» (что привело к прекращению взлета ВС по команде диспетчера).

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

При наземном обеспечении полетов в 2018 году произошло:

- 1 чрезвычайное происшествие (аэропорт «Гатвик» Великобритания);
- 15 повреждений воздушных судов на земле. Все повреждения связаны с нарушением руководящих документов при наземном обслуживании воздушных судов (10 повреждений в аэропорту Внуково, 3 повреждения в аэропорту Пулково и по одному в аэропортах Кольцово и Пунта-Кана (Доминиканская Республика));
- 2 авиационных инцидентов, связанных с процедурами наземного обслуживания;

7.1. Чрезвычайные происшествия

В 2018 году произошло 1 (одно) чрезвычайное происшествие.

В 2017 году чрезвычайных происшествий не было.

7.1.1. Обстоятельства чрезвычайного происшествия

28 марта 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BWG, АО «Авиакомпания «Россия». При подготовке к выполнению регулярного рейса СДМ 6620 по

маршруту: Гатвик (Англия) - Санкт-Петербург (Пулково), в аэропорту Гатвик, при отсоединении буксировочного устройства от воздушного судна, нога агента выполнившего данную процедуру попала под буксировочное устройство и под колесо передней стойки шасси. В процессе освобождения ноги агента с помощью домкрата, произошло повреждение кронштейна передней стойки шасси воздушного судна.

Причиной чрезвычайного происшествия явилось:

- применение для подъема передней опоры шасси ВС нестандартного оборудования и приложения штока домкрата в не предусмотренную эксплуатационной документацией точку ВС спасательной службой при освобождении зажатой ноги агента по наземному обслуживанию компании «DNATA».
- зажатие ноги агента произошло из-за нарушения агентом по наземному обслуживанию компании «DNATA» требований Стандартной операционной процедуры буксировки ВС «Aircraft Pushback – Process and Procedure».

7.2. Повреждения воздушных судов на земле

В 2018 году произошло 15 повреждений воздушных судов на земле.

В 2017 году также было 15 повреждений воздушных судов на земле.

06 февраля 2018 года, воздушное судно В-737 VQ-BSR, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При послеполетном осмотре воздушного судна, выполняющего рейс СДМ 5502 по маршруту: Сочи (Адлер) – Москва (Внуково), обнаружено повреждение сотовой конструкции нижней панели в районе выходного клапана агрегата СКВ с правой стороны фюзеляжа. Размеры повреждения 60Х3Х2 мм.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явился механический контакт обшивки панели воздушного судна с неустановленным предметом.

15 февраля 2018 года, воздушное судно A-319 EI-EZD, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Пулково. При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения рейса СДМ 6040 по маршруту: Москва (Внуково) – Санкт-Петербург (Пулково), обнаружено повреждение левого внутреннего закрылка в виде рваной вмятины длиной 16 мм.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явилось (предположительно) попадание постороннего твёрдого предмета в воздушное судно при выполнении рейса по маршруту: Москва – Санкт-Петербург. Время, аэропорт, обстоятельства повреждения ВС, по имеющимся материалам, установить не представилось возможным.

17 мая 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLC, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Пунта-Кана. При обслуживании воздушного судна перед выполнением рейса СДМ 5880 по маршруту: Пунта-Кана (Доминиканская Республика) – Москва (Внуково), произошло повреждение облицовочной накладки между правым полукрылом и второй правой дверью воздушного судна сервисной машиной аэропорта Пунта-Кана.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явился прямой (непосредственный) механический контакт выдвижной платформы сервисной машины бортового питания с зализом фюзеляжа ВС (передним обтекателем между фюзеляжем и правой плоскостью крыла в районе второй правой двери) при движении подъемной рамы сервисной машины вниз по завершении работ по выгрузке/загрузке бортового питания с неубранным положением выдвижной платформы (рампы), вследствие отсутствия контроля со стороны персонала CCS, ответственного за подъезд/отъезд сервисной машины бортового питания к ВС.

26 мая 2018 года, воздушное судно B-777 EI-UNL АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При техническом обслуживании воздушного судна после выполнения рейса СДМ 6172 по маршруту: Сочи (Адлер) – Москва (Внуково), при подъёме гидравлической стремянки, произошло касание клети стремянки лобовой поверхности стабилизатора с повреждением передней кромки.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явились действия аиатехника Быстрова Ю.Е., допустившего непреднамеренный (механический) контакт элемента конструкции подъемной рабочей площадки стремянки АС-3 при ее поднятии с обшивкой передней кромки левой плоскости стабилизатора, вследствие ненадлежащего выполнения им п. 3.24 должностной инструкции.

04 июня 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLI, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения рейса ФВ 5502 по маршруту: Сочи (Адлер) – Москва (Внуково), обнаружена вмятина и царапины с левой стороны фюзеляжа в районе основной пассажирской двери «5 L/H». Размер повреждения фюзеляжа шириной 80 мм и глубиной 4,5 мм.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явился механический контакт неустановленного предмета с обшивкой фюзеляжа.

05 июля 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLJ, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Кольцово. При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения рейса ФВ 5514 по маршруту: Екатеринбург (Кольцово) – Москва (Внуково), обнаружено повреждение правой нижней части фюзеляжа с размерами 6,78 ММ X 200 ММ X 160 ММ.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явилось механическое воздействие при просадке фюзеляжа ВС под весом заправляемого топлива на авиационную стремянку, по причине не выполнения инженером по ТО АТ (ЛА и Д и ЭО) ЛСТО АО «АК «Россия» Веденеевым А.Э. п.9 «Инструкции по заправке топливом ВС B-747, п. 4.1. РОНО АО «Авиакомпания «Россия» по организации, контролю и безопасности заправки ВС B-747 EI-XLJ в течение всего процесса заправки.

31 июля 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLG, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения рейса СДМ 5520 по маршруту: Симферополь – Москва (Внуково), обнаружено повреждение окантовки заднего БГО с разрывом металла.

Причиной повреждения воздушного судна на земле предположительно явился механический контакт элемента проема окантовки заднего БГО со средством пакетирования при осуществлении разгрузки/загрузки багажа в а/п Симферополь.

18 августа 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLE, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения рейса СДМ 5748 по маршруту: Родос (Греция) – Москва (Внуково), обнаружено повреждение в виде вмятины наружной обшивки люка заднего БГО на правой нижней его части, размерами 150X75X13 мм.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явился механический контакт неустановленного транспортного средства или оборудования с дверью заднего БГО ВС.

21 августа 2018 года, воздушное судно B-777 EI-GEU, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При выполнении предполетного осмотра ВС после выполнения рейса СДМ 6289 по маршруту: Москва (Внуково) – Магадан, командир ВС обнаружил повреждение левого стабилизатора.

Причиной повреждения воздушного судна на земле (нижней уплотнительной панели) явился механический контакт панели с птицей (которая находилась в плоскости РВ).

15 сентября 2018 года, воздушное судно A-319 VQ-BAQ, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Пулково. При подготовке ВС к рейсу ФВ 6413 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Уфа на МС 108 «В» аэропорта Пулково при подъезде задним ходом к переднему БГО ВС, автомашиной ЗИЛ (АО «Грузовой терминал «Пулково») поврежден воздухозаборник двигателя №2. Осмотром выявлено повреждение носка воздухозаборника.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явилось нарушение водителем-грузчиком и перронным грузчиком АО «Грузовой терминал Пулково» п.п. 29-30 «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Пулково» и п.п.4.5 и 4.6 производственных (должностных) инструкций водителя-грузчика и перронного грузчика АО «ГТП».

25 октября 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLJ, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения рейса СДМ 5860 Анталья (Турция) – Москва (Внуково), обнаружены повреждения: вмятина в левом верхнем углу проема заднего БГО размером 90Х35ММ, с разрывом материала и по одной царапине на нижних панелях левой и правой плоскостях крыла.

Причиной повреждения воздушного судна на земле, вероятнее всего явился механический контакт между элементом уплотнения проема БГО №2 и средством пакетирования в ходе его перемещения при выполнении погрузочно-разгрузочных работ. Точное место и время данного события определить в ходе расследования не представилось возможным.

14 ноября 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLJ, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения рейса СДМ 5884 по маршруту: Гоа (Индия) – Москва (Внуково) обнаружено повреждение фюзеляжа в районе 2-ой левой пассажирской двери: поврежден верхний зализ левого полукрыла и фюзеляжа, с разрывом композитного материала размерами 140Х100 мм и царапиной 60Х30 мм.

Материалы расследования не поступали.

Причиной повреждения воздушного судна на земле, явился предположительно, механический контакт обшивки обтекателя с углом вертикальной балки правой стороны телетрала при его первоначальном некорректном подводе ко второй входной двери ВС в аэропорту Гоа после выполнения рейса.

14 ноября 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLH, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При послеполетном осмотре воздушного судна, после выполнения рейса СДМ 5860 по маршруту: Анталья (Турция) – Москва (Внуково) обнаружено повреждение обшивки обтекателя в месте соединения левого полукрыла и фюзеляжа в районе 2-ой левой двери, панель 291 GL, с размерами 88X120 мм.

Материалы расследования не поступали.

2 декабря 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BQK, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Пулково. При подготовке воздушного судна к рейсу ФВ-6303 Санкт-Петербург (Пулково) – Архангельск, при загрузке груза произошло повреждение проема переднего БГО.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явилось столкновение подъемной платформы автомобиля АПК-10, принадлежащего АО «Грузовой терминал Пулково» с проемом люка переднего БГО и расположенными рядом элементами конструкции ВС в процессе подъема (при наземном обслуживании ВС).

27 декабря 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLD, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Внуково. При подготовке воздушного судна к выполнению технического рейса СДМ 5456 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Москва (Внуково) обнаружено сквозное повреждение передней кромки внешней секции закрылков правого полукрыла в районе SPOILER №10.

Материалы расследования не поступали.

7.3 Авиационные события, связанные с наземным обеспечением полетов

В 2018 году произошли 2 авиационных инцидента, связанных с угрозой столкновения воздушных судов с автомобилями. Один в аэропорту Пулково и 1 авиационный инцидент, связанный с нарушением требований «Инструкции по швартовке и загрузке багажа в а/п Пулково» и отсутствия контроля надежности фиксации замка при визуальном осмотре диспетчером по контролю загрузки и подготовки ВС АО «Авиакомпания «Россия».

В 2017 году произошли 8 авиационных инцидентов.

Таким образом, количество авиационных инцидентов связанных с наземным обеспечением полетов уменьшилось на 62%.

7.3.1. Обстоятельства авиационных инцидентов

12 февраля 2018 года, воздушное судно А-319 VP-BWJ, АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса ФВ 6413 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Уфа, при начале руления воздушного судна (с места запуска), маршрут движения ВС (на большой скорости) пересек автомобиль самосвал.

Причиной авиационного инцидента явилась угроза столкновения воздушного судна с транспортным средством вследствие нарушения водителем автомобиля требований п.16 «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ» и требований п.4.1.11 И СООДП 528-2018.

07 марта 2018 года, воздушное судно В-737 VP-BFW ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр». При выполнении рейса УТА 382 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Внуково), при взлёте с ВПП 10Л, после получения экипажем разрешения на взлет, на ИВПП выехал автомобиль группы орнитологического обеспечения полётов.

Причиной авиационного инцидента, явилось несанкционированное занятие ВПП автомобилем группы авиационной орнитологии аэропорта Пулково, из-за совокупности допущенных нарушений:

- не выполнение водителем-орнитологом требований пп. 4.2, 9.2 и 9.4 «Технологии взаимодействия аэродромной службы ООО «ВБСС» со службой движения СПб центра ОВД и другими службами, обеспечивающими полеты на аэродроме Пулково».

07 марта 2018 года, воздушное судно А-321 VP-BKR ПАО «Аэрофлот», аэропорт Шереметьево. После выполнения рейса АФЛ 031 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Шереметьево и заруливания на МС перрона аэропорта Шереметьево, перед началом разгрузки переднего БГО наземным персоналом обнаружено, что ограничительный стопорный замок на позиции 23 не зафиксирован в закрытом положении, что привело к перемещению контейнера с позиции 23 на 22. Замок исправен, повреждений ВС нет.

Причиной авиационного инцидента (смещение багажного контейнера в полете) явилось не закрытия фиксирующего замка оператором СПМ ООО «ВБСС», вследствие нарушения требований «Инструкции по швартовке и загрузке багажа в а/п Пулково» и отсутствия контроля надежности фиксации замка при визуальном осмотре диспетчером по контролю загрузки и подготовки ВС АО «Авиакомпания «Россия».

7.4. Неблагоприятная эколого-орнитологическая обстановка

В 2018 году с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» произошло 103 случая столкновений воздушных судов с птицами. Из них 1 авиационный инцидент (при заходе в аэропорту Пулково), 3 авиационных инцидента на неустановленном этапе и 99 случаев без последствий.

В 2017 году с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» произошел 101 случай столкновений ВС с птицами, из них 10 были классифицированы как авиационные инциденты. В 91 случае, столкновения не привели к повреждениям воздушных судов.

События/АИ На этапах	Всего событий/АИ		На взлете/посадке АИ		При осмотре АИ		С повреждением ВС (АИ)	
Эксплуатант	18г	17г	18г	17г	18г	17г	18г	17г
АК «Россия»	103/4	101/10	1	4	3	6	4	10

7.4.1. Обстоятельства авиационных инцидентов.

20 мая 2018 года, воздушное судно A-319 VQ-VAQ АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения рейса ФВ 6402 по маршруту: Екатеринбург (Кольцово) – Санкт-Петербург (Пулково), при послеполётном осмотре воздушного судна, обнаружено попадание птицы в пятую секцию обтекателя предкрылка правого полукрыла с повреждением обшивки.

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение воздушного судна с птицей, приведшее к повреждению предкрылка правого полукрыла на неустановленном этапе полета.

26 августа 2018 года, воздушное судно B-747 EI-XLG АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения рейса СДМ 5682 по маршруту: Анталья (Турция) – Москва (Внуково), при послеполётном осмотре воздушного судна, обнаружены следы (бурые пятна) от столкновения с птицами на обшивке внутреннего предкрылка правой плоскости крыла и повреждение обшивки, в виде вмятины.

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение воздушного судна, предположительно на взлете в а/п Анталья, с птицей или другим объектом животного происхождения.

4 октября 2018 года, воздушное судно A-320 VP-BWH АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения рейса ФВ 6462 по маршруту: Челябинск (Баландино) – Санкт-Петербург (Пулково), при послеполётном осмотре

воздушного судна, обнаружены множественные следы от попадания птиц в правое полукрыло. На внешнем правом закрылке ВС в районе задней кромки обнаружена вмятина размерами 120Х165Х4 мм.

Причиной авиационного инцидента явилось недостаточное орнитологическое обеспечение полетов на аэродроме Пулково, приведшее к столкновению воздушного судна со стаей птиц (куропаток) на этапе пробега после посадки на аэродроме Пулково, в результате которого ВС получило недопустимое повреждение внешнего правого закрылка.

13 октября 2018 года, воздушное судно A-320 VP-BWI АО «Авиакомпания «Россия». После выполнения рейса СДМ 6628 по маршруту: Тель-Авив (Израиль) – Санкт-Петербург (Пулково), при послеполётном осмотре воздушного судна, обнаружено повреждение (сквозной разрыв) передней кромки левого внешнего закрылка со следами от попадания птицы. Размер повреждения 220 ММ Х 70 мм.

Причиной авиационного инцидента явилось повреждение ВС из-за столкновения с птицей в полете. Этап, на котором произошло столкновение, комиссии установить не представилось возможным.

8. Служебные расследования по авиационным событиям и обращениям граждан.

В 2018 году проведено 1 служебное расследование по обращениям граждан.

В 2017 году проводилось 1 служебное расследование по авиационному событию.

17 мая 2018 года, в СЗ МТУ Росавиации, поступило обращение гражданки Хайницкой А.А. о нарушении мер безопасности работниками ЗАО «Авиакомпания «Балтийские авиалинии», выполняющими обзорные экскурсии на вертолете МИ-8Т с посадочной площадкой «Петропавловская крепость».

Причиной обращения гражданки Хайницкой А.А. явился проход вертолета на неустановленной высоте (менее допустимой), что привело к созданию сильного воздушного потока – который оказал воздействие на туристов и, недостаточная организация по выполнению полетов и выработке мер обеспечения безопасности полетов авиакомпанией в районе посадочной площадки с большим скоплением людей.

9. Выполнение рекомендаций комиссий по расследованию авиационных событий.

В СЗ МТУ Росавиации установлена система контроля за выполнением рекомендаций комиссий, проводящих расследования авиационных инцидентов. Контроль за выполнением рекомендаций производит отдел инспекции по безопасности полётов.

Отделом инспекции по безопасности полётов Управления ежемесячно отрабатываются и доводятся до всех авиапредприятий Информационные бюллетени по безопасности полётов, в которых отражены все авиационные события, произошедшие в течение месяца и все авиационные события, по которым закончены расследования, с указанием всех рекомендованных комиссиями рекомендаций (мероприятий). По всем расследуемым авиационным событиям устанавливаются сроки доклада о выполненных рекомендациях.

Каждая организация ГА (подведомственная СЗ МТУ Росавиации) информирует отдел инспекции по БП о выполнении рекомендованных комиссиями мероприятий.

Специалистами отделов Управления, производится контроль за выполнением рекомендаций комиссии по расследованию в ходе проведения плановых проверок «Базовых объектов».

В 2018 году, по расследованным авиационным событиям, получены подтверждения о выполненных рекомендациях.

10. Выводы

1. В 2018 году (в сравнении с 2017 годом), общее состояние безопасности полётов улучшилось за счет уменьшения в два раза количества авиационных происшествий (в 2018 1 авиационное происшествие (катастрофа), в 2017 – 2 авиационных происшествия (катастрофа и авария).

2. Общее количество авиационных инцидентов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации 2018 году составило 54АИ. В сравнении с 2017 годом количество авиационных инцидентов уменьшилось на 28%.

3. В 2018 году произошло 27 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники, что составляет 48% от общего количества авиационных инцидентов. 18 авиационных инцидентов из 27 произошли с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия», что составляет 66% от общего количества авиационных инцидентов, из-за отказов АТ.

4. Количество авиационных инцидентов, связанных с нарушениями и ошибками, допущенными лётным составом в полёте (с воздушными судами коммерческой гражданской авиации) составило 6АИ. В сравнении с 2017 годом количество авиационных инцидентов уменьшилось на 44%.

5. Общее количество повреждений воздушных судов на земле (с воздушными судами коммерческой гражданской авиации) в 2018 году составило 15 ПВС. В сравнении с 2017 годом количество повреждений воздушных судов на земле осталось на том же уровне.

6. В 2018 году произошло одно чрезвычайное происшествие. В сравнении с 2017 годом количество чрезвычайных происшествий в коммерческой гражданской авиации увеличилось (на одно).

7. В 2018 году произошло 6 авиационных инцидентов, связанных с недостатками в организации воздушного движения. В сравнении с 2017 годом количество авиационных инцидентов, связанных с недостатками в организации воздушного движения осталось на том же уровне.

8. В 2018 году с воздушным судном авиации общего назначения (АОН) произошло одно авиационное происшествие - катастрофа. В сравнении с 2017 годом количество авиационных происшествий уменьшилось в два раза.

9. Количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ с воздушными судами АОН составило 22. В сравнении с 2017 годом, количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ с ВС АОН увеличилось на 46%.

10. Количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ воздушными судами авиации других ведомств составило 1 нарушение ПИВП. В сравнении с 2017 годом, произошло уменьшение в два раза.

11. В 2018 году в АОН чрезвычайных происшествий и повреждений воздушных судов на земле не было.

12. В 2018 года, отделом инспекции по БП СЗ МТУ Росавиации, было организовано и проведено четыре совещания по безопасности полётов с представителями АОН, старшими авиационными начальниками посадочных площадок, частными владельцами ВС и эксплуатантами, выполняющими авиационные работы. Одно из четырёх совещаний было проведено на посадочной площадке Гостилицы.

В течении 2018 года проведено:

- одно совещание в аэропорту Апатиты по внедрению систем управления безопасности полётов (СУБП);
- одно совещание в аэропорту Калининграда по эвакуации воздушного судна с лётного поля, с отработкой практических действий при эвакуации;

- два методических совещания по результатам готовности авиакомпаний и авиапредприятий, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, к работе в весенне-летний и осенне-зимний периоды 2018-2019 годов.

Специалисты отдела инспекции по БП принимали участие в межведомственном учебно-практическом занятии со следственным комитетом в посёлке Сертолово Ленинградской области.

11. Данные о персонале отдела инспекции по БП и краткий перечень проведенных проверок в 2018 году (в соответствии с письмом ФАВТ № 02.3-1386 от 21.12.2012).

Таблица 1. Общие сведения об инспекторском составе СЗ МТУ Росавиации

	Численность состава		Средний возраст	Базовое авиационное образование				Количество специалистов, владеющих английским языком в объеме, достаточном для свободного общения и ведения официальной переписки
	по штату	по факту		летное	инженерное	ОрВД	медицинское	
Отдел инспекции по БП	8	6	45	4	1	1	-	2
Полевые инспекторы	10	9	57,4	8	-	-	1	2
Всего	18	15	51,2	12	1	1	1	4

Таблица 2. Участие в комиссии по расследованию авиационных событий

	Количество проведенных расследований авиационных событий	
	В качестве председателя комиссии СЗ МТУ Росавиации	В качестве члена комиссии Росавиации, МАК или другого ведомства
Отдел инспекции по БП	15	1
Полевые инспекторы	44	-

Таблица 3. Число проведенных внеплановых проверок авиационных предприятий в связи с произошедшими авиационными происшествиями, серьезными инцидентами и другими авиационными событиями

Количество проведенных внеплановых проверок авиационных предприятий	
2017 год	2018 год
3	3

Таблица 4. Прохождение специальной подготовки

	Наименование курсов повышения квалификации			
	Курсы по подготовке специалистов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий и инцидентов при СПб ГТУ ГА	СУБП	SAFA	Курсы инспекторов (регулярные)
Отдел инспекции центрального аппарата	-	-	-	-
Полевые инспекторы	-	-	-	-
Специалисты других отделов СЗ МТУ	-	-	-	-

Таблица 5. Численность инспекторского состава, имеющего действующие летные свидетельства

	Отдел инспекции по БП	Отдел летной эксплуатации	Другие отделы СЗ МТУ	Типы ВС, к которым имеется допуск к полетам
Пилот	-	-	-	-
Штурман	-	-	-	-
Бортинженер (бортмеханик)	-	-	-	-
Бортпроводник (бортоператор)	-	-	-	-

Таблица 6. Число проведенных проверок инспекционного контроля

	На перроне	На маршруте (в полете)	Пассажирских (грузовых) салонов и работы бортпроводников	Базовых объектов	Рамповая проверка (SAFA)
2017 год	32	32	-	18	310/24
2018 год	29	29	-	16	351/46

12. Рекомендации

В целях недопущения авиационных происшествий, инцидентов, повреждений воздушных судов на земле, нарушения порядка использования воздушного пространства РФ, исключения случаев нарушения нормативных документов по всем направлениям деятельности:

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

2. Руководителям эксплуатантов:

- организовать строгое выполнение документов, регламентирующих выполнение полётов и подготовку воздушных судов к полётам;
- организовать систематическое изучение Приказов и Информаций по безопасности полетов Росавиации, информационных бюллетеней по состоянию БП СЗ МТУ Росавиации и выполнение рекомендаций по итогам проведения расследований авиационных событий;
- усилить контроль за подготовкой авиационной техники к полётам в соответствие с требованиями Руководства по техническому обслуживанию воздушных судов;
- 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 строгое выполнение документов, регламентирующих аэропортовую деятельность;
- организовать систематическое изучение Приказов и Информаций по безопасности полетов Росавиации, информационных бюллетеней по состоянию БП СЗ МТУ Росавиации и выполнение рекомендаций по итогам проведения расследований авиационных событий;
- 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 территориях 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.
- организовать систематическое изучение Приказов Росавиации,

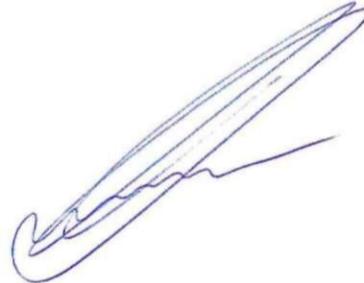
Информаций по безопасности полетов и выполнение рекомендаций по итогам проведения расследований авиационных происшествий, инцидентов и повреждений воздушных судов на земле.

4. Эксплуатантам и собственникам воздушных судов авиации общего назначения АОН:

- организовать строгое выполнение документов, регламентирующих выполнение полётов и подготовку воздушных судов АОН к полётам;
- организовать систематическое изучение Приказов и Информаций по безопасности полетов Росавиации, информационных бюллетеней по состоянию БП СЗ МТУ Росавиации и выполнение рекомендаций по итогам проведения расследований авиационных событий;
- принимать участие в ежеквартальных совещаниях по безопасности полётов с представителями АОН, старшими авиационными начальниками посадочных площадок, частными владельцами ВС и эксплуатантами, выполняющими авиационные работы.

Начальник отдела ИБП

Г.А. Белоусов



Новиков Борис Станиславович
8 (812) 313-77-95