

УТВЕРЖДАЮ

Начальник СЗ МТУ Росавиации
О.Т. Гринченко
«09» июля 2018 г.

А Н А Л И З

состояния безопасности полётов в организациях коммерческой ГА и АОН, подведомственных СЗ МТУ Росавиации за 1-ое полугодие 2018 года

1. Общие данные о состоянии безопасности полетов

Состояние безопасности полетов в первом полугодии 2018 года характеризуется следующими данными: на всём парке воздушных судов, эксплуатантов воздушного транспорта и летательных аппаратов пользователей воздушным пространством, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло 48 авиационных событий, из которых имели место: 1 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа в АОН), 29 авиационных инцидентов (из них один серьёзный), 12 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ (11 в АОН и 1 в авиации других ведомств) и 6 производственных происшествий (1 чрезвычайное происшествие и 5 повреждений воздушных судов на земле).

Авиационные инциденты и производственные происшествия происходили с воздушными судами коммерческой авиации: АО «Авиакомпания «Россия» (26), ООО «Авиапредприятие «Северсталь» (4), АО «Вологодское авиационное предприятие» (2), ОАО «Псковавиа» (1), с эксплуатантами АОН (1).

Для сравнения, в первом полугодии 2017 года произошло 51 авиационное событие, из которых имели место: 36 авиационных инцидентов (серьёзных нет), 9 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ (7 в АОН и 2 в коммерческой авиации) и 6 производственных происшествий (все ПВС на земле).

Таким образом, общее состояние безопасности полётов в первом полугодии 2018 года, в сравнении с 2017 годом, ухудшилось из-за произошедшего авиационного происшествия в АОН. Количество авиационных инцидентов уменьшилось на 20%, количество повреждений ВС на земле также уменьшилось на 17%, но количество чрезвычайных происшествий увеличилось на 100%, а количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ увеличилось на 25%.

1.1. Состояние безопасности полётов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации

В первом полугодии 2018 года с воздушными судами коммерческой гражданской авиации произошло: 28 авиационных инцидентов (1 серьезный) и 6 производственных происшествий (1 ЧП и 5 ПВС).

В первом полугодии 2017 года произошли 34 авиационных инцидента (серьезных нет), и 6 повреждений воздушных судов на земле.

Распределение событий по классам ВС, в сравнении с первым полугодием 2017 года, представлено в таблице 1.

Таблица 1

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	Коммерческая авиация					
		ВСЕГО	В том числе на:				
			САМОЛЕТАХ		ВЕРТОЛЕТАХ		
1-3 класса	4 класса	1-2 класса	3-4 класса				
КАТАСТРОФЫ	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
Погибло	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
В том числе: экипаж	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
пассажиры	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
АВАРИИ	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
СПИСАНО ВС	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ	2018	28	27	-	1	-	-
	2017	34	33	-	1	-	-
В том числе серьёзные	2018			-	1	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2018	1	1	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
Погибло при ЧП	2018	-	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-	-
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ	2018	5	5	-	-	-	-
	2017	6	6	-	-	-	-

Распределение авиационных событий по подведомственным СЗ МТУ Росавиации эксплуатантам коммерческой гражданской авиации за первое полугодие 2018 года в сравнении с первым полугодием 2017 года, представлено в таблице 2.

Таблица 2

эксплуатант	всего событий		в том числе							
			катастрофы		аварии		инциденты		ПВС, ЧП	
	18г	17г	18г	17г	18г	17г	18г	17г	18г	17г
АО «Авиакомпания «Россия»	<u>26</u> 8	<u>35</u> 11	—	—	—	—	<u>20</u> 2	<u>30</u> 6	<u>6</u> 6	<u>5</u> 5
ООО «АП «Северсталь»	<u>4</u> 2	<u>2</u> 2	—	—	—	—	<u>4</u> 2	<u>2</u> 2	—	—
АО «Вологодское АП»	<u>2</u> 2	<u>1</u> 1	—	—	—	—	<u>2</u> 2	<u>1</u> 1	—	—
ОАО «Псковавиа»	<u>1</u> 1	<u>2</u> 2	—	—	—	—	<u>1</u> 1	<u>1</u> 1	—	<u>1</u> 1
Всего:	<u>32</u> 13	<u>40</u> 16	—	—	—	—	<u>26</u> 7	<u>34</u> 10	<u>6</u> 6	<u>6</u> 6

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

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

В первом полугодии 2018 года с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошло 13 авиационных событий. Из них: 1 авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа), 1 авиационный инцидент (серьёзных нет) и 11 нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

За первое полугодие 2017 года с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошло 8 авиационных событий. Из них: 1 авиационный инцидент (серьёзных нет) и 7 нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Таким образом, в сравнении с 2017 годом, произошло увеличение авиационных происшествий на 100% (1 катастрофа), количество авиационных инцидентов осталось на прежнем уровне, а количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ увеличилось на 36%.

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

Таблица 3

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	ВСЕГО	АОН			
			В том числе:			
			Со свидетельством Эксплуатанта	Без свидетельства Эксплуатанта	Самолёты	Вертолёты
КАТАСТРОФЫ	2018	1	1	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-
Погибло	2018	1	1	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-
В том числе: экипаж	2018	1	1	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-
пассажиры	2018	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-
АВАРИИ	2018	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-
СПИСАНО ВС	2018	1	1	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ	2018	1	-	1	-	-
	2017	1	-	1	-	-
В том числе серьёзные	2018	-	-	-	-	-
	2017	-	-	-	-	-
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 первом полугодии 2018 года с самолётами 1-3 классов (коммерческой гражданской авиации) произошло 26 авиационных инцидента (серьезных нет) и 6 производственных происшествий (1 ЧП и 5 ПВС).

В первом полугодии 2017 года с самолётами 1-3 классов (коммерческой гражданской авиации) произошло 34 авиационных инцидента (серьезных нет) и 6 повреждений ВС на земле.

Таким образом, количество авиационных событий в первом полугодии 2018 года уменьшилось на 20%, в сравнении с первым полугодием 2017 года.

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 первом полугодии 2018 года произошло 1 (серьезных нет). В первом полугодии 2017 году 2 (серьезных нет).

Таким образом, количество авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, уменьшилось на 50%.

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

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

Таблица 4

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

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 B-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.

2.3. Причины авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники

В первом полугодии 2018 года произошло 18 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники по типам самолётов 1-3 классов. В первом полугодии 2017 года их было 19. Количество авиационных инцидентов,

связанных с отказами авиационной техники уменьшилось на 6% в сравнении с первым полугодием 2017 года.

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						всего
	A-319	A-320	CRJ-200	An-26Б	Як-40	B-737	
Двигатель	2	-	4	-	-	-	-
Гидросистема	1	-	-	-	-	-	-
Герметизация кабины	-	-	-	-	-	-	-
Механизация крыла	-	-	-	-	-	3	-
Система управления	-	-	-	-	1	-	-
Шасси	1	-	-	-	-	-	-
Двери, лючки, панели, остекление	1	-	-	1	1	-	2
РСНО	-	-	-	-	-	-	1
Всего	5	-	4	1	1	1	18

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 вследствие изменения температурных режимов, неравномерного прогрева его поверхности и изменения электрических параметров из-за 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 послеполетном осмотре воздушного судна обнаружено отсутствие лючка доступа к пилону СУ 1 с правой верхней стороны.

Причиной авиационного инцидента явилась потеря лючка на пилоне 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. Первичной 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 жидкости 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) – Анталья (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».

При выполнении регулярного рейса СДМ 5804 по маршруту: Ларнака (Кипр) – Екатеринбург (Кольцово), в районе Балаково, произошел двухсторонний отказ радиосвязи.

Расследование не закончено.

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.

Расследование не закончено.

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.

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

В первом полугодии 2018 года произошло 4 авиационных инцидента из-за воздействия внешних факторов на самолётах 1-3 классов. В первом полугодии 2017 года произошло 3 авиационных инцидента из-за воздействия внешних факторов на самолётах 1-3 классов.

Количество авиационных инцидентов из-за воздействия внешних факторов увеличилось на 25% в сравнении с первым полугодием 2017 года.

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-технически персоналом обнаружены следы попадания разряда статического электричества в районе центроплана с повреждением сотовой конструкции панели заправки топливом, обшивки правого зализа (крыло-фюзеляж) 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 B-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 B-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.

Расследование не закончено.

03 июня 2018 года, воздушное судно B-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.

Расследование не закончено.

3. Анализ состояния безопасности полётов на самолётах 4 класса

В первом полугодии 2018 года с самолётами 4 класса в коммерческой гражданской авиации авиационных инцидентов не было.

В первом полугодии 2017 года, также не было.

4. Анализ состояния безопасности полетов на вертолётах

В первом полугодии 2018 года при эксплуатации вертолётов коммерческой гражданской авиации произошел 1 серьезный авиационный инцидент. В первом полугодии 2017 года, произошел 1 авиационный инцидент (серьезных нет).

4.1. Обстоятельства серьезного авиационного инцидента

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

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 первом полугодии 2018 года с воздушными судами АОН произошло одно авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа), один авиационный инцидент (серьёзных нет) и 11 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ.

В первом полугодии 2017 года с воздушными судами АОН произошёл один авиационный инцидент (серьёзных нет) и 7 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ.

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 Кумолово, после взлёта с ВПП с МК-10 градусов, после набора 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.

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 УРЛЗ0 без разрешения лиц, в интересах которых установлена данная зона.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилась 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, 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 явилось 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, что 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 явилось 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, что командир воздушного судна не выполнил указание диспетчера и в дальнейшем на связь не выходил. По докладу экипажа вертолёта R-66 RA-07355, вертолёт R-44 RA-04177 находится на посадочной площадке Середка.

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 А-321 VP-BAY, при снижении для захода на посадку на F100 наблюдал справа от себя летающий объект.

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.

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.

20.06.2018 года, орган ПВО в 08:35 (UTC) объявил сигнал «КОВЕР» по неопознанной цели, пересекшей государственную границу со стороны РГИ 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. Расследование не закончено.

5.4. Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ воздушным судном авиации 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 явилось 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 первом полугодии 2018 года произошли 2 авиационных инцидента, связанных с недостатками в организации воздушного движения.

В первом полугодии 2017 года также произошли 2 авиационных инцидента, связанных с недостатками в организации воздушного движения.

07 марта 2018 года, воздушное судно В-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 «ВБСС» 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.

6.2. Авиационные инциденты при радиотехническом обеспечении полетов

В первом полугодии 2018 года, как и в первом полугодии 2017 года инцидентов, связанных с радиотехническим обеспечением полетов не было.

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

7.1. Чрезвычайные происшествия

В первом полугодии 2018 году произошло 1 (одно) чрезвычайное происшествие. В первом полугодии 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 первом полугодии 2018 года произошло 5 повреждений воздушных судов на земле.

В первом полугодии 2017 года произошло 6 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 А-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 В-747 EI-XLC, АО «Авиакомпания «Россия», аэропорт Пунта-Кана. При обслуживании воздушного судна перед выполнением рейса СДМ 5880 Пунта-Кана – 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 В-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.

Расследование не закончено.

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.

Расследование не закончено.

7.3 Авиационные события, связанные с наземным обеспечением полетов

При наземном обеспечении полетов в первом полугодии 2018 года, произошло одно чрезвычайное происшествие и 5 повреждений воздушных судов на земле, связанные с нарушением приказов и инструкций (по одному в аэропортах Пулково, Пунта-Кана, Адлер и 2 в аэропорту Внуково) и 2 авиационных инцидента, связанных с угрозой столкновения с автомобилями в аэропорту Пулково.

7.3.1. Авиационные инциденты

12 февраля 2018 года, воздушное судно A-319 VP-BWJ, АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении регулярного рейса ФВ 6413 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Уфа, при начале руления воздушного судна (с точки 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 B-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 взлёт, на ИВПП выехал автомобиль группы орнитологического обеспечения полётов.

Причиной авиационного инцидента, явилось несанкционированное занятие ВПП автомобилем группы авиационной орнитологии аэропорта 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»

7.4. Неблагоприятная эколого-орнитологическая обстановка

В первом полугодии 2018 года с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия» произошло 27 случаев столкновений воздушных судов с птицами. Из них 1 авиационный инцидент (при заходе в аэропорту Пулково) и 26 случаев без последствий. В первом полугодии 2017 года, было 23 случая (2 авиационных инцидента и 21 столкновений без последствий).

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»	27/1	23/2	-	2	1	-	1	2

7.4.1. Обстоятельства авиационных инцидентов.

20 мая 2018 года, воздушное судно A-319 VQ-BAQ 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 предкрылька правого полукрыла с повреждением обшивки.

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

8. 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 инспекционных проверок «Базовых объектов».

В первом полугодии 2018 года, по расследованным авиационным событиям, получены подтверждения о выполненных рекомендациях.

9. Выводы

1. По сравнению с первым полугодием 2017 года, общее состояние безопасности полётов в первом полугодии 2018 года ухудшилось из-за произошедшего авиационного происшествия (в первом полугодии 2017 – не было).

2. Количество авиационных инцидентов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации в первом полугодии 2018 года (28), по сравнению с первым полугодием 2017 года (34), уменьшилось на 18%.

3. 12 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники, произошли с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия», что составляет 42% от общего числа авиационных инцидентов.

4. Количество авиационных инцидентов, связанных с нарушениями и ошибками, допущенными лётным составом (с воздушными судами коммерческой гражданской авиации), уменьшилось на 50%, в первом полугодии 2018 года – 1 авиационный инцидент, в первом полугодии 2017 года – 2 авиационных инцидента.

5. Общее количество повреждений воздушных судов на земле (с воздушными судами коммерческой гражданской авиации) в первом полугодии 2018 года (в сравнении с первым полугодием 2017 года) уменьшилось на 17%, с 6 до 5 повреждений ВС на земле.

6. В первом полугодии 2018 года произошло 1 чрезвычайное происшествие. В первом полугодии 2017 года чрезвычайных происшествий в коммерческой гражданской авиации не было.

7. В первом полугодии 2018 года произошло 2 авиационных инцидента, связанных с недостатками в организации воздушного движения (в первом полугодии 2017 года авиационных инцидентов также было 2).

8. В 2018 году в АОН произошло 1 авиационное происшествие с воздушным судном авиации общего назначения (катастрофа). В первом полугодии 2017 года авиационных происшествий не было. Количество авиационных инцидентов осталось на прежнем уровне – по одному, а количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ, увеличилось на 36% (с 7 до 11).

9. Количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ воздушными судами авиации других ведомств, уменьшилось на 50%, в первом полугодии 2018 года их было 1, в первом полугодии 2017 года было 2.

10. В первом полугодии 2018 года в АОН чрезвычайных происшествий и повреждений воздушных судов на земле не было.

11. В первом полугодии 2018 года, на базе СЗ МТУ Росавиации, были проведены 2 (два) совещания по безопасности полётов (одно выездное на посадочной площадке Гостилицы) с представителями АОН, старшими авиационными начальниками посадочных площадок, частными владельцами ВС и эксплуатантами, выполняющими авиационные работы. Проведено одно выездное совещание в аэропорту Апатиты по внедрению СУБП и одно выездное совещание в аэропорту Калининграда (Храброво) по эвакуации воздушных судов с лётного поля. Проведено на базе СЗ МТУ Росавиации 1 (одно) методическое совещание по результатам готовности авиакомпаний и авиапредприятий подведомственных СЗ МТУ Росавиации к работе в весенне-летний период 2018 года.

10. Рекомендации

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

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

2. Руководителям эксплуатантов:

– организовать контроль (по средствам полётной информации) за выполнением требований технологии работы экипажей воздушных судов на всех этапах полёта, в соответствие с требованиями «Руководства по организации сбора,

обработки и использования полётной информации в авиапредприятиях ГА РФ» утверждённого Распоряжением Минтранса РФ от 31.07.2001 г. № НА-296-р;

– усилить контроль за подготовкой авиационной техники к полётам в соответствие с требованиями Руководства по техническому обслуживанию воздушных судов;

– 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;

– организовать систематическое изучение Приказов Росавиации, Информаций по безопасности полетов и выполнение рекомендаций по итогам проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов.

3. Руководителям аэропортов:

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

– для исключения повреждений воздушных судов на земле, со специалистами наземных служб и водительским составом, выполняющим работы на 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 и инцидентов.

4. Эксплуатантам и собственникам воздушных судов авиации общего назначения АОН организовать систематическое изучение Информаций по безопасности полетов и выполнение рекомендаций Росавиации по итогам проведения расследований авиационных происшествий, размещенных на сайте СЗ МТУ Росавиации.

Начальник отдела ИБП

Новиков Борис Станиславович
8 (812) 313-77-9

Г.А. Белоусов