

УТВЕРЖДАЮ

И.о. начальника СЗ МТУ Росавиации

Е.Ю. Платонова

» июля 2022г.



## АНАЛИЗ

### состояния безопасности полётов в организациях коммерческой ГА и АОН, подведомственных СЗ МТУ Росавиации за первое полугодие 2022 года

#### 1. Общие данные о состоянии безопасности полетов

Состояние безопасности полетов в первом полугодии 2022 года характеризуется следующими данными: на всём парке воздушных судов, эксплуатантов воздушного транспорта и летательных аппаратов пользователей воздушным пространством, подведомственных СЗ МТУ Росавиации, произошло 81 авиационное событие, из которых имели место: 3 авиационных происшествия, два в АОН (одно с человеческими жертвами (катастрофа) и одно без человеческих жертв (авария), одно (авария) при выполнении авиационных работ, 41 авиационный инцидент (серьёзных - нет), 30 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ (28 в АОН и с 1 ВС - другое МТУ и 1 ВС - другое государство) и 7 производственных происшествий (из них 1 чрезвычайное происшествие в АОН и 6 повреждений воздушных судов на земле).

Авиационные инциденты и производственные происшествия происходили с воздушными судами коммерческой авиации: АО «Авиакомпания «Россия» (41), АО «Национальная служба санитарной авиации» (4), ООО «Авиапредприятие Северсталь» (1), с эксплуатантами АОН (1) и с оператором аэродрома «Воздушные ворота северной столицы» (1).

Для сравнения, в первом полугодии 2021 года произошло 41 авиационное событие, из которых имели место: 2 авиационных происшествия в АОН (одно с человеческими жертвами (катастрофа) и одно без человеческих жертв (авария), 26 авиационных инцидентов (из них: 3 серьёзных: - 2 в АОН и - 1 в коммерческой авиации), 11 нарушений порядка использования воздушного пространства РФ (10 в АОН и 1 в другом ведомстве) и 2 повреждения воздушного судна на земле.

Таким образом, общее состояние безопасности полётов в первом полугодии 2022 года, в сравнении с первым полугодием 2021 года, ухудшилось из-за наличия трех авиационных происшествий и увеличения авиационных событий вдвое. Количество авиационных инцидентов увеличилось на 58%, количество

повреждений ВС на земле увеличилось в три раза. Количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ увеличилось в три раза. Увеличение количества авиационных событий произошло по причине роста коммерческих перевозок эксплуатантами (из-за снятия ограничений распространения коронавирусной инфекции COVID-19) в Российской Федерации, а также увеличения отказов авиационной техники (особенно с ВС типа RRJ-95, эксплуатируемых ООО «Авиакомпания «Россия» и личной недисциплинированностью пользователей воздушного пространства РФ.

### 1.1. Состояние безопасности полётов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации

В первом полугодии 2022 года с воздушными судами коммерческой гражданской авиации произошло: 41 авиационных инцидентов (серьезных нет) и 5 повреждений воздушных судов на земле.

В первом полугодии 2021 года с воздушными судами коммерческой гражданской авиации произошло: 22 авиационных инцидента (из них 1 серьезный) и 2 повреждения воздушных судов на земле.

Распределение событий по классам ВС, в сравнении с первым полугодием 2020 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
<b>КАТАСТРОФЫ</b>	2022	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-
Погибло	2022	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2022	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-
	пассажиры	2022	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-
<b>АВАРИИ</b>	2022	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-
<b>СПИСАНО ВС</b>	2022	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-
<b>ИНЦИДЕНТЫ</b>	2022	41	37	-	4	-
	2021	22	20	-	2	-
В том числе серьезные	2022	-	-	-	-	-
	2021	1	1	-	-	-
<b>ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ</b>	2022	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-

Погибло при ЧП	2022 2021	- -	- -	- -	- -	- -
<b>ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ</b>	<b>2022 2021</b>	<b>6 2</b>	<b>6 2</b>	- -	- -	- -

Распределение авиационных событий по подведомственным СЗ МТУ Росавиации эксплуатантам коммерческой гражданской авиации за первое полугодие 2022 года в сравнении с первым полугодием 2021 года, представлено в таблице 2.

Таблица 2

эксплуатант	всего		в том числе							
	событий		катастрофы		аварии		инциденты		ПВС, ЧП	
	22г	21г	22г	21г	22г	21г	22г	21г	22г	21г
АО «Авиакомпания «Россия»	$\frac{41}{8}$	$\frac{19}{3}$	=	=	=	=	$\frac{36}{3}$	$\frac{17}{1}$	$\frac{5}{5}$	$\frac{2}{2}$
ООО «АП «Северсталь»	$\frac{1}{1}$	=	=	=	=	=	=	=	$\frac{1}{1}$	=
АО «Вологодское АП»	=	$\frac{2}{2}$	=	=	=	=	=	$\frac{2}{2}$	=	=
АО «НССА»	$\frac{4}{1}$	$\frac{2}{1}$	=	=	=	=	$\frac{4}{1}$	$\frac{2}{1}$	=	=
Всего:	$\frac{46}{10}$	$\frac{24}{7}$	=	=	=	=	$\frac{40}{4}$	$\frac{22}{5}$	$\frac{6}{6}$	$\frac{2}{2}$

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

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

В первом полугодии 2022 года с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошло 31 авиационных события. Из них: 2 авиационных происшествия 1 (одно) с человеческими жертвами (катастрофа) и 1 (одно) без человеческих жертв (аварии), 1 чрезвычайное происшествие и 28 нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

В первом полугодии 2021 года с воздушными судами и летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН) произошло 16 авиационных событий. Из них: 2 авиационных происшествия (одно с человеческими жертвами (катастрофа) и одно без человеческих жертв (авария), 4 авиационных инцидента (из

них 2 серьезных) и 10 нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Таким образом, в первом полугодии 2022 года, в сравнении с 2021 годом, количество авиационных событий увеличилось в два раза. Количество авиационных происшествий увеличилось в 1,5 раза, а количество инцидентов/серьезных авиационных инцидентов уменьшилось до «0». Количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ увеличилось на 64%.

Распределение событий в первом полугодии 2022 года по классам воздушных судов АОН, в сравнении с первым полугодием 2020 года, представлено в таблице 3.

Таблица 3

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	АОН						
		ВСЕГО	В том числе:					
			Со свидетельством Эксплуатанта			Без свидетельства Эксплуатанта		
			Самолёты	Вертолёты	АВС	Самолёты	Вертолёты	АВС
КАТАСТРОФЫ	2022	1	1	-	-	-	-	-
	2021	1	1	-	-	-	-	-
Погибло	2022	2	2	-	-	-	-	-
	2021	3	3	-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2022	1	1	-	-	-	-
		2021	1	1	-	-	-	-
В том числе:	пассажиры	2022	1	1	-	-	-	-
		2021	2	2	-	-	-	-
АВАРИИ	2022	1	1	1	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-	-	-
СПИСАНО ВС	2022	-	-	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ	2022	-	-	-	-	-	-	-
	2021	4	1	2	-	-	-	1
В том числе серьёзные	2022	-	-	-	-	-	-	-
	2021	2	1	-	-	-	-	1
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2022	1	1	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-	-	-
Погибло при ЧП	2022	-	-	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-	-	-
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ	2022	-	-	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-	-	-

## 2. Состояние безопасности полётов на самолётах 1-3 класса

В первом полугодии 2022 года с самолётами 1-3 классов (коммерческой гражданской авиации) произошло 40 авиационных инцидентов (серьезных нет) и 6 повреждений воздушных судов на земле.

В первом полугодии 2021 года с самолётами 1-3 классов (коммерческой гражданской авиации) произошло 20 авиационных инцидентов (из них 1 серьезный) и 2 повреждения воздушных судов на земле.

Таким образом, количество авиационных событий на самолётах 1-3 класса (коммерческой гражданской авиации) в первом полугодии 2022 года увеличилось в 2 раза, в сравнении с первым полугодием 2021 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 2022 года произошёл 1 (серьезных нет).

Авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, по типам самолётов 1-3 классов в первом полугодии 2021 года произошло 4 (из них 1 серьезный)

Таким образом, количество авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, уменьшилось в 4 раза.

Основными причинами авиационных инцидентов, связанных с недостатками в лётной работе, явились ошибочные действия командира ВС и второго пилота на посадке, недостаточное взаимодействие в экипаже, нарушение технологии работы и требований руководства по лётной эксплуатации воздушных судов.

Распределение числа авиационных инцидентов по типам самолётов 1-3 классов за первое полугодие 2021 года представлены в таблице 4.

Таблица 4

Тип ВС	RRJ-95	Falcon-7X	B-777	Всего
количество	1			1

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

**Авиационные инциденты.**

**05 января 2022 года**, воздушное судно RRJ-95B RA-89130 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6772 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Нижневартовск, из-за превышения скорости полета с выпущенными шасси, превышающее ограничения РЛЭ по согласованию с ЦУП командир ВС произвел возврат и посадку на аэродроме вылета Шереметьево.

Причиной авиационного инцидента явилось не своевременное выполнение экипажем соответствующего пункта стандартных процедур.

### **2.3. Причины авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники**

В первом полугодии 2022 года произошло 28 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники по типам самолётов 1-3 классов.

В первом полугодии 2021 года произошло 12 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники по типам самолётов 1-3 классов..

Количество авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники увеличилось в раза, в сравнении с первым полугодием 2021 года.

Количество инцидентов с ВС RRJ-95 составило 75% от общего количества инцидентов, связанных с отказами а/т.

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**

<b>Тип ВС</b>	<b>A-319</b>	<b>A-320</b>	<b>CRJ-200</b>	<b>B-747</b>	<b>B-777</b>	<b>RRJ-95</b>	<b>всего</b>
<b>Система ВС</b>							
Двигатель	-	-	-	1	2	3	<b>8</b>
Топливная система	-	-	-	-	-	1	-
Гидросистема	-	-	-	-	-	3	<b>3</b>
Противопожарная система	-	-	-	-	-	-	-
Герметизация кабины	-	-	-	-	-	-	-
Механизация крыла	-	-	-	2	-	3	<b>5</b>
Система управления	-	-	-	-	-	1	<b>1</b>
Шасси	1	-	-	-	-	5	<b>5</b>

Двери, лючки, панели, остекление	-	-	-	-	-	-	-
Приборное оборудование	-	-	1		1	-	2
Система кондиционирования	-	-	-	-	-	4	4
<b>Всего</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>28</b>

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

**03 января 2022 года**, воздушное судно B-777 EI-GFB АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6287 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Хабаровск на эшелоне FL 330 сработала сигнализация о циркуляции масла в двигателях только через перепускной клапан. Параметры работы соответствовали заданному режиму. КВС по согласованию с ЦУП принял решение о возврате. Посадка в Шереметьево благополучно. Причиной авиационного инцидента явилось появление частиц кокса в масляных фильтрах в процессе нормальной эксплуатации двигателя, что позволяло продолжить полет.

**29 января 2022 года**, воздушное судно RRJ-95B RA-89059 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6229 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Нижний Новгород, после взлета из-за неисправности в системе выпуска и уборки шасси КВС принял решение о возврате. Выпуск шасси в штатном режиме. Посадка благополучно. Причиной авиационного инцидента явилась некорректная работа радиовысотомера №1 из-за разрушения разъемов поз. 23 и поз. 11. Наиболее вероятной причиной разрушения разъемов, явилось их повреждение в процессе выполнения т/о 1А+2А+4А Check, выполнявшегося силами ПАО «Аэрофлот» и проводившегося с 17.12.2021 по 28.01.2022, перед выполнением рейса ФВ 6229 29.01.2022.

**03 февраля 2022 года**, воздушное судно RRJ-95B RA-89032 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6067 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Махачкала при уборке шасси после взлета передняя стойка не убралась (сработала сигнализация). Командир ВС принял решение на возврат в аэропорт вылета. Выпуск шасси в штатном режиме. Посадка благополучно. Причина авиационного инцидента обусловлена закрытым замком убранного положения ПОШ, вследствие невыполнения ИТП работ, предусмотренных Руководством по технической эксплуатации ВС типа RRJ, предусматривающих контроль открытого положения ЗУП ПОШ перед полетом ВС. Момент закрытия

замка убранного положения ПОШ и исполнителя по имеющимся материалам определить не представляется возможным.

**25 февраля 2022 года**, воздушное судно RRJ-95B RA-89102 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6225 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Нижний Новгород (Стригино), после посадки на пробеге сработало табло об отказе реверса левого двигателя. Заруливание благополучно

Причиной авиационного инцидента явилось не включение реверса двигателя №1 в связи с несрабатыванием электромагнитного клапана из-за нарушения целостности электрической цепи в разъеме вследствие наличия влаги и выхода контакта провода из силиконового уплотнителя удерживающей клипсы.

**04 марта 2022 года**, воздушное судно RRJ-95B RA-89126 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6415 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Волгоград произошло повышение высоты в кабине при отсутствии CAS – сообщений об отказах функциональных систем воздушного судна.

Причиной авиационного инцидента явилась посадка на аэродроме вылета из-за отсутствия признаков герметизации ВС после взлета, вероятным источником не герметизации явился декомпрессионный клапан двери переднего БГО, не закрытый должным образом агентом перронного обслуживания аэропорта Шереметьево в ходе предполетных работ (погрузка багажа), вследствие не выполнения п. 11 раздела А «Закрытие грузовых дверей» РЭ RRJ-95 и п. 14 Контрольной карты 5.2. «Обеспечение вылета ВС» Инструкция по наземному обслуживанию RRJ-95.

**07 марта 2022 года**, воздушное судно B-777-300 EI-UNL АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса СДМ 7499 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Шарм-Эль-Шейх на крейсерском эшелоне FL340 в зоне ОВД АКТОБЕ произошел односторонний отказ (на передачу) УКВ-радиостанций. Экипаж ВС вошел в Ростовскую зону без доклада. Установил «SQUAWK» 7600 и продолжил следовать в соответствии с поданным планом полета. При подлете к ПОД GUBOR, связь полностью восстановилась. Принято решение следовать в а/п назначения. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился сбой в работе LEFT AUDIO CONTROL PANE по неустановленной технической причине.

**17 марта 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89123 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса



ФВ 6510 по маршруту: Ставрополь – Москва (Шереметьево), в наборе эшелона 220 появилось сообщение об отказе системы разворота колес ПОШ. Продолжен полет до а/п назначения. Посадка благополучно. Руление производилось. С использованием отдельного торможения.

Продлено до получения материалов исследования.

**25 марта 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89123 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6405 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Сыктывкар после взлета сработала сигнализация о неисправности системы управления поворотом передней опоры шасси.

Причиной авиационного инцидента явился отказ гидравлического агрегата поворотом ПОШ, приведший к отказу системы управления колесами ПОШ на пробеге и рулении после посадки из-за отказа перекрывного клапана гидравлического агрегата в закрытом положении, вследствие загрязнения или заедания его механизма в процессе нормальной эксплуатации.

**29 марта 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89123 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 7004 по маршруту: Ульяновск – Москва (Шереметьево), на снижении при пересечении эшелона 250 сработала сигнализация низкого уровня жидкости в гидросистеме №3. Посадка на аэродроме назначения Шереметьево благополучно.

Продлено до получения материалов исследования.

**29 марта 2022 года**, воздушное судно А-319 VP-BWH АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6325 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Калининград (Храброво) на дисплее ЕСАМ появилось сообщение о неисправности системы управления разворотом ПОШ «Wheel N/W Strg (Steering) Fault». Командир ВС принял решение о продолжении полета. Посадка ВС в аэропорту назначения Калининград благополучно. Освобождение ВПП и руление ВС после посадки на МС производилось с использованием отдельного торможения колес основных опор шасси.

Причиной авиационного инцидента явился отказ ПОШ из-за кратковременного отказа клапана управления электро-гидравлического модуля в процессе нормальной эксплуатации.

**08 апреля 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89130 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса

ФВ 6335 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Архангельск (Талаги), на эшелоне FL 350 появилось сообщение о падении давления в гидросистеме №2. Полет продолжен до аэропорта назначения Архангельск. После посадки на этапе пробега с использованием реверса тяги появилось сообщение о неисправности реверса двигателя №1. После окончания пробега двигатель №1 выключен. Руление выполнено на двигателе №2.

Продлено до получения материалов исследования.

**10 апреля 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89101 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 7004 по маршруту: Саратов – Москва (Шереметьево), на эшелоне появилось сообщение об отказе одного из 2-х каналов управления предкрылками. Полет продолжен. При заходе на посадку, в процессе выпуска механизации крыла в положение «Flaps 2» поступило сообщение об отказе одного из 2-х каналов управления закрылками. Индикация положения предкрылков соответствовала конфигурации «Flaps 1». Посадка в штатном режиме.

Продлено до получения материалов исследования.

**14 апреля 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89051 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6718 по маршруту: Сочи (Адлер) – Москва (Шереметьево) на эшелоне FL 250 появилось сообщение об отказе левой магистрали СКВ (вылет по ПМО с неисправной правой магистралью СКВ). В процессе снижения сработала сигнализация «Превышение высоты в кабине». Экипаж выполнил аварийное снижение и объявил сигнал бедствия «MAY DAY». Принято решение о посадке на запасном аэродроме Саратов (Гагарин). Посадка благополучно.

Продлено до получения материалов исследования.

**21 апреля 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89126 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6011 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Внуково) после взлета командир ВС декларировал сигнал срочности PAN. Доложил о переходе самолета в директорный режим. Запросил зону ожидания. Принял решение о возврате. Посадка благополучно.

Продлено до выполнения рекомендаций разработчика.

**24 апреля 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89061 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса СДМ 6819 по маршруту: Сочи (Адлер) – Ереван после пересечения FL 2000 футов

произошел отказ правой СКВ. Командир ВС принял решение на возврат. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось разрушение трубки (SENSE LINE) между S-образной трубкой и отсечной регулирующей заслонкой двигателя №2.

**26 апреля 2022 года**, воздушное судно CRJ-200 RA-67229 ООО «Авиапредприятие «Северсталь». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса SSF-153 по маршруту: Череповец – Москва (Шереметьево) после взлета из аэропорта Череповец произошло срабатывание индикации неисправности клапана вентиляции отсека авионики. Экипаж выполнил действия согласно QRH и принял решение о возврате. Посадка на аэродроме Череповец благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось срабатывание сигнализации неисправности системы обдува блоков авионики (сообщение EICAS “OVBD COOL”) и неполное закрытие «Overboard Exhaust Valve», что привело к неполной герметизации ВС, вследствие отсутствия контакта ножек а, б в ШР Р/J7MB.

**02 мая 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89064 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса СДМ 6766 по маршруту: Тель-Авив (Бен-Гурион) – Сочи (Адлер) после посадки и освобождения ВПП 02 в кабине экипажа на дисплее появилось сообщение о низком уровне гидрожидкости в гидросистеме №1. Экипаж продолжил руление и самостоятельно зарулил на МС. На послеполетном осмотре ВС обнаружены следы подтекания гидрожидкости под двигателем №1.

Продлено до получения материалов исследования.

**09 мая 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89052 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса СДМ 6736 по маршруту: Анталья – Сочи (Адлер) после посадки на этапе пробега с использованием реверса тяги, появилось сообщение на дисплее о неисправности реверса двигателя № 2.

Продлено до получения материалов исследования.

**09 мая 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89100 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса СДМ 6428 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Волгоград (Гумрак) в процессе захода на посадку произошло срабатывание сигнализации положения механизации крыла. Заход на посадку был прекращен. Экипажем запрошена «зона ожидания» для выполнения чек-листа. При повторном заходе предкрылки и закрылки вышли в заданное положение В, конфигурации «FLAPS 3 . Посадка ВС благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилась некорректная работа блока датчиков в ручке управления механизацией крыла, приведшая к рассогласованию командных сигналов в блоке MACE 1, MACE 2, и как следствие, кратковременному отказу в системе выпуска закрылков в положение «2».

**19 мая 2022 года**, воздушное судно В-777 RA-73279 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса СДМ 6283 по маршруту: Москва (Шереметьево) - Южно-Сахалинск, в наборе высоты (при пересечении эшелона 170) на дисплее кратковременно появилось сообщение «FIRE ENG 1». Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Параметры двигателя были в норме, двигатель не выключался. Посадка благополучно. При послеполётном осмотре ВС обнаружены следы попадания птицы в нижнюю часть левой плоскости крыла, а также в крепление левого нижнего датчика воздушного давления (ППД).

Причиной авиационного инцидента явилась комбинация дефектов:

- ранее отложенного, в соответствии с MEL 77-22-01 дефекта неисправности датчика сигнализации температуры перегрева турбины левой силовой установки, связанного с переменным контактом термодпары, вследствие коррозии, и
- с отказом логической карты контроля и сигнализации пожара/перегрева левой силовой установки в панели P85, в результате которой произошло ложное срабатывание сигнализации пожара двигателя №1.

**20 мая 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89100 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6428 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Волгоград (Гумрак) при заходе на посадку произошло срабатывание сигнализации положения механизации крыла. Заход на посадку был прекращен. Экипажем запрошена «зона ожидания» для выполнения чек-листа. При повторном заходе предкрылки и закрылки выпустились в заданное положение конфигурации «Flaps Full». Посадка ВС благополучно.

Причиной авиационного инцидента наиболее вероятно явился переменный контакт в соединительных или проходных ШР, который был устранен в процессе выполнения размена местами блоков, что привело к кратковременному отказу в системе выпуска закрылков в положение «2».

**10 июня 2022 года**, воздушное судно В-747 RA-73289 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6892 по маршруту: Сочи (Адлер) - Москва (Шереметьево) после взлета в наборе высоты при пересечении эшелона 300 экипаж зафиксировал повышенную вибрацию ротора №2 и рост температуры масла на ДВ №2. Двигатель выключен. Принято решение о

продолжении полета на 3-х двигателях. Посадка в а/п Шереметьево в режиме «AUTOLAND» благополучно.

Материалы не пришли в АМРИПП не размещены.

**11 июня 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89126 АО «Авиакомпания «Россия». Московская воздушная зона. При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6012 по маршруту Москва (Внуково) – Санкт-Петербург (Пулково), после взлета в наборе высоты сработала сигнализация о наличии посторонних частиц в топливном фильтре левого двигателя. Командир ВС принял решение о возврате. Посадка в а/п Внуково благополучно.

Продлено до получения материалов исследования

**11 июня 2022 года**, воздушное судно B-747 RA-73288 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного рейса ФВ 6893 по маршруту Шереметьево – Адлер, при заходе на посадку, при выпуске механизации крыла в положение «Flaps 30», закрылки не вышли в заданное положение. Принято решение об уходе на 2-ой круг. Посадка с механизацией крыла в положение «Flaps 25» благополучно.

Продлено до получения материалов исследования

**15 июня 2022 года**, воздушное судно B-747 RA-73288 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного рейса ФВ 6891 по маршруту Москва (Шереметьево) – Сочи (Адлер), при заходе на посадку, при выпуске механизации крыла в положение «Flaps 30», механизация не вышла в заданное положение. Принято решение об уходе на 2-ой круг. Посадка с механизацией крыла в положение «Flaps 25» благополучно. Принято решение об уходе на 2-ой круг. Посадка с механизацией крыла в положение «Flaps 25» благополучно.

Продлено до получения материалов исследования

**21 июня 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89059 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного рейса ФВ 6538 по маршруту Нурсултан – Москва (Шереметьево), при заходе на посадку, при выпуске механизации крыла в положение «Flaps 30», после посадки сработала сигнализация об отказе реверса левого двигателя. Двигатель выключен. Заруливание на одном двигателе.

Материалы не пришли в АМРИПП не размещены

**24 июня 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89108 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного рейса СДМ 9637 по

маршруту Екатеринбург (Кольцово) – Ереван, после взлета командир ВС через ОрВД доложил об отсутствии роста давления в кабине в наборе высоты. На эшелоне 100 экипаж ВС обнаружил некорректную работу САРД. Принято решение о возврате. Посадка благополучно.

Материалы не пришли в АМРИПП не размещены

**30 июня 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89059 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного рейса СДМ 6734 по маршруту Анталья – Сочи (Адлер), после посадки на пробеге сработала сигнализация об отказе реверса левого двигателя. Двигатель выключен после охлаждения.

Расследование не закончено.

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

В первом полугодии 2022 года произошел 2 авиационных инцидента, из-за воздействия внешних факторов на самолётах 1-3 классов.

В первом полугодии 2021 года произошел 1 авиационный инцидент, из-за воздействия внешних факторов на самолётах 1-3 классов.

Количество авиационных инцидентов, из-за воздействия внешних факторов увеличилось в два раза в сравнении с первым полугодием 2021 года.

### **2.5.1 Обстоятельства авиационного инцидента на самолётах 1-3 класса, произошедшего из-за поражения разрядом атмосферного электричества.**

**16 января 2022 года**, воздушное судно B-777 EI-UNM АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса СДМ 4543 по маршруту: Тель-Авив (Бен-Гурион) – Москва (Шереметьево) после взлета в наборе высоты около 1000 футов экипаж зафиксировал разряд атмосферного электричества. Работа систем и двигателей в установленном режиме. Экипаж принял решение продолжить полет. Послеполетным осмотром обнаружены точечные следы повреждения носовой части в 4-х местах обшивки.

Причиной авиационного инцидента явилось непреднамеренное попадание ВС в зону незначительной кучево-дождевой области с потенциалом критического уровня.

**18 января 2022 года**, воздушное судно A-319 VQ-BOX АО «Авиакомпания «Россия». Согласно рапорта командира ВС при выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6566 по маршруту Сочи (Адлер) – Санкт-

Петербург (Пулково) после взлета на высоте около 3000-4000 футов экипаж зафиксировал разряд атмосферного электричества. Работа систем и двигателей в установленном режиме. Экипаж принял решение продолжить полет. Послеполетным осмотром обнаружены точечные повреждения ЛКП со следами прогаров на корпусе передней и задней антенн ДМЕ, заклепках нижней и верхней поверхности фюзеляжа, створках передней опоры шасси, обшивке фюзеляжа в районе датчиков статического давления, селектора двери переднего БГО. Причиной авиационного инцидента явилось непреднамеренное попадание ВС в условия сплошной кучево-дождевой облачности с критическим уровнем электрического потенциала.

### **3. Анализ состояния безопасности полётов на самолётах 4 класса**

В первом полугодии 2022 года с самолётами 4 класса в коммерческой гражданской авиации авиационных инцидентов не было.

В первом полугодии 2021 года с самолётами 4 класса в коммерческой гражданской авиации авиационных инцидентов также не было.

### **4. Анализ состояния безопасности полетов на вертолётах**

В первом полугодии 2022 года при эксплуатации вертолётов коммерческой гражданской авиации произошло 4 авиационных инцидента.

В первом полугодии 2021 года при эксплуатации вертолётов коммерческой гражданской авиации произошло 2 авиационных инцидента. Количество авиационных инцидентов с вертолетами увеличилось в два раза в сравнении с первым полугодием 2021 года.

#### **4.1. Обстоятельства авиационных инцидентов**

**03 января 2022 года**, вертолет Ми-8 RA-22176 АО «Национальная служба санитарной авиации». При выполнении воздушным судном санитарного рейса № 22176 по маршруту а/п Кепервеем – пп Песчанка – пп Билибино – а/п Кепервеем во время выполнения вертолетом контрольного висения перед взлетом произошло искрение левого двигателя с кратковременным изменением его режима работы. Командир ВС взлет прекратил. Осмотром СУ обнаружено замятие 5-ти лопаток ВНА, обрыв 2-х лопаток 1-ой ступени ротора компрессора.

Продлено до получения результатов исследования.

**12 января 2022 года**, вертолет Ми-8 RA-22225 АО «Национальная служба санитарной авиации». При выполнении воздушным судном рейса № 22225 по перегону ВС по маршруту Магадан – Кеппервеем, по результатам обработки полетной информации установлено превышение допустимой приборной скорости полета при полетной массе 11100 кг и менее. ВС повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента явился низкий уровень подготовки экипажа к выполнению полета. Ошибка в технике пилотирования стала возможна при отсутствии четкости и слаженности взаимодействия между членами экипажа для выявления фактов отклонений от безопасных режимов полета.

**18 февраля 2022 года**, вертолет АНСАТ RA-20050 АО «Национальная служба санитарной авиации». При выполнении воздушным судном санитарного рейса № 20050 по маршруту пп ОКБ г. Ставрополь – н.п. Летняя ставка – ОКБ г. Ставрополь, после взлета, сработала сигнализация «ДВИГ 2 СТРУЖКА В МАСЛЕ». Экипаж принял решение о прекращении выполнения задания и произвел благополучную посадку.

Причиной авиационного инцидента явилось ложное срабатывание сигнализации.

**24 апреля 2022 года**, вертолет АНСАТ RA-20050 АО «Национальная служба санитарной авиации». При выполнении воздушным судном санитарного рейса № 20050 по маршруту: а/п Ставрополь – пп Зеленокумск – ОКБ г. Ставрополь – а/п Ставрополь, через 17 минут полета сработала сигнализация «ДВИГ 1 ТОПЛ ФИЛЬТР ЗАСОРЕН». Экипаж выполнил действия согласно РЛЭ. Возврат на аэродром Ставрополь. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось появление индикации «ДВИГ 1 ТОПЛ ФИЛЬТР ЗАСОРЕН» вследствие срабатывания трехфункционального топливного датчика. Точная причина срабатывания датчика будет установлена заводом-изготовителем АО «Казанский вертолетный завод».

## **5. Анализ состояния безопасности полетов в авиации общего назначения**

В первом полугодии 2022 года с воздушными судами АОН произошло 31 авиационное событие. Из них: 2 авиационных происшествия (одно с человеческими жертвами (катастрофа) и одно без человеческих жертв (аварии), 1 чрезвычайное происшествие и 28 нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

В первом полугодии 2021 года с воздушными судами АОН произошло 16 авиационных событий. Из них: 2 авиационных происшествия (одно с человеческими жертвами (катастрофа) и одно без человеческих жертв (авария), 4 авиационных



инцидента (из них 2 серьезные) и 10 нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

### **5.1. Авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа)**

**08 марта 2022 года**, воздушное судно Автожир «Казачек-07» RA-0283A, принадлежащее частному лицу. Место события: Ленинградская область, район нп Потанинское. При выполнении полета в интересах собственника ВС столкнулось с верхушками деревьев, опрокинулось и столкнулось с землей. Пилот и пассажир погибли.

Расследование проводит МАК.

### **5.2. Авиационное происшествие без человеческих жертв (авария)**

**24 апреля 2022 года**, воздушное судно Кронавиа-8 RA-0333G. Место события Ленинградская область, Ломоносовский район, п/п Гостилицы. При выполнении полета в интересах собственника при выполнении посадки на пп Гостилицы, командир ВС не справившись с управлением, допустил сход на грунт через 200 метров от торца ВПП. В процессе движения по грунту произошло разрушение ПОШ, отделение левого полукрыла от фюзеляжа с разрушением силовых элементов, повреждение СУ, несущего винта и стабилизатора. КВС получил травму головы и перелом правой руки. Госпитализирован.

Расследование проводит МАК.

### **5.3. Чрезвычайное происшествие**

**31 мая 2022 года**, Cessna-15A RA-1644G, аэродром Труфаново Вологодской области. После выполнения полета в личных целях по маршруту: посадочная площадка Гостилицы – аэродром Труфаново, при проверке работы двигателя с пробегом по ВПП, в процессе разворота в конце ВПП подломилась передняя стойка шасси ВС с последующим капотированием и опрокидыванием. ВС получило значительные повреждения. КВС и пассажир не пострадали.

Причиной чрезвычайного происшествия явилось столкновение исправного ВС с землей из-за самовольных действий командира ВС и собственника ВС по занятию ГВП и пробеге по ней с увеличением режима двигателя до взлетного, что привело к отрыву самолета на скорости меньшей скорости отрыва на высоту около 3-4 метров, приведшее к сваливанию ВС с последующим капотированием, опрокидыванием и получением значительных повреждений в нарушение п.2.1; п.2.2; п.2.3 главы 2 ФАП-128.

#### **5.4. Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ в АОН**

**15 февраля 2022 года**, неопознанные метки Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. В 07:10 (UTC) обнаружена неопознанная метка скорость 1370 км/ч, А-277, удаление 100 км, пропала А-275, удаление 54 км от КТА Архангельск (Талаги), высота неизвестна. В 09:30 (UTC) обнаружена неопознанная метка скорость 210 км/ч, А-213, удаление 112 км от КТА Архангельск (Талаги), высота 9000 м, следует с МК 90 градусов. В 10:21 (UTC) по докладу оперативного дежурного ПВО Архангельск наблюдали две метки А-099, дальность 156 км от Архангельска на высоте 10600 м и вторая на А-144, дальность 115 км, высота 7200 м в пассивном режиме. В 12:55 (UTC) обнаружено неопознанное ВС от КТА Архангельск (Талаги) в А-246, удаление 63 км, следует с юго-запада на северо-восток с курсом 60.

Факт нарушения считать установленным.

**21 февраля 2022 года**, вертолет Е-155 RA-04076. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. При выполнении полета по плану по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург экипаж доложил о входе в зону ответственности Петербург-район ПОД RALTA и сообщил расчетное время пролета ПОД ARDIG. Государственную границу РФ пересекло без предварительного согласования с органом ОВД, а также при отсутствии согласований условий пересечения государственной границы РФ между диспетчером ДП МДП (М1+М) и органом ОВД сопредельного государства (Финляндия).

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось не точное исполнение финской стороной п.п. С.1.2, С.1.2.2, D.1.1 «Letter of Agreement between ACC St. Petersburg and ATCC Finland»

**21 февраля 2022 года**, воздушное судно Cessna F 150L RA-67461. Зона ответственности Калининградского РЦ ЕС ОрВД. По заявлению, поступившему в органы МВД от гражданина Сиренко 21.02.2022 он наблюдал полеты ВС на низкой высоте в районе п. Дубровка и п. Ольшанка Зеленоградского района Калининградской области. План полета и разрешение оперативного органа ЕС ОрВД на ИВП не подавались.

Факт нарушения считать не установленным.

**27 февраля 2022 года**, неопознанный летающий объект. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По сообщению оперативного дежурного полиции РП АДЦ позвонил какой-то гражданин и сообщил о том что наблюдал НЛО в районе Пулковских высот.

Факт нарушения считать не установленным.

**06 марта 2022 года**, 4 БПЛА. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По докладу РП АДЦ Псков обнаружена работа 4 БПЛА без разрешения на ИВП.

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

**07 марта 2022 года**, неопознанная цель. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По докладу офицера по взаимодействию обнаружена неопознанная цель в районе аэродрома Псков.

Факт нарушения считать установленным.

**08 марта 2022 года**, неопознанная цель. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По докладу офицера по взаимодействию обнаружена неопознанная цель в районе аэродрома Псков.

Факт нарушения считать установленным.

**12 марта 2022 года**, мотопланерист. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. Район Харовска Вологодской области. По докладу дежурного МЧС Вологды в н.п. Харовск мотопланерист Шпаковский в полете оборвал грозозащитный провод, при этом сам не пострадал.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации явились противоправные действия по использованию воздушного пространства командиром ВС Шпаковским А.А.

**18 марта 2022 года**, пассивная метка. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По докладу диспетчера КДП он наблюдал визуально огни в небе в азимуте 210 от аэродрома Псков. На мониторе воздушной обстановки наблюдалась пассивная метка А-210 гр., удаление 6,5 км.

Факт нарушения считать установленным.

**19 марта 2022 года**, неопознанная метка. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. В 04:30 (UTC) в А-025 на удалении 25 км от КТА обнаружена неопознанная метка от неизвестного ВС, следовавшего на северо-восток со скоростью 190-200 км/час. Высота неизвестна.

Факт нарушения считать не установленным.

**21 марта 2022 года**, дроны. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. Аэродром Псков. По докладу диспетчера КДП он наблюдал 7 объектов с красными и зелеными мигающими огнями в азимутах от 330 до 230 градусов от аэродрома Псков. На мониторе воздушной обстановки метки не наблюдались.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленными пользователями воздушного пространства.

**11 апреля 2022 года**, неопознанное ВС. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. В 07:03 (UTC) неопознанное ВС со СКВОКом 1200 пересекло границу wWOZ270 в примерных координатах: 70.03.31СШ 035.07ВД на ЭП355 на вызовы диспетчера не отвечало.

Данное событие находится за рамками юрисдикции воздушного законодательства РФ. Не считать данный факт нарушением порядка ИВП РФ.

**16 апреля 2022 года**, первичная метка. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации ALD 161024 в 09:48 (UTC) обнаружена первичная метка,двигающаяся вдоль Финского залива в сторону города Сосновый Бор. Планы на ИВП в данном районе отсутствовали.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось ненадлежащее исполнение командиром ВС требований документов, регламентирующих порядок ИВП РФ.

**24 мая 2022 года**, БВС DJI Spark s/n 0ASD5Q1A1005D, учетный номер p018442.

Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. Сотрудниками Службы охраны по СЗФО ФСО России в воздушном пространстве запретной зоны ULP41 было обнаружено БВС.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились личная недисциплинированность и ненадлежащее исполнение Муштакова В.С. требований документов, регламентирующих порядок ИВП РФ.

**30 мая 2022 года**, вертолет черного цвета с желтой полосой. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По ALD начальника смены СПб ЦП и К ИВПШ ему сообщил оператор БПЛА, что в 09:35 (UTC) он наблюдал вертолет черного цвета с желтой полосой на высоте 50 метров в границах МР 1786.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленного лица.

**31 мая 2022 года**, парашютист (парапланерист). Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. При заходе на посадку на аэродром Котлас ВС рейса РЛУ 287 экипаж сообщил об обнаружении парашютиста (парапланериста) в районе БПРМ на высоте 900 метров. Заход без особенностей. Посадка благополучно. Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленного лица.

**02 июня 2022 года**, Cessna-172L RA-2074G, Невский аэроклуб. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. ВС произвел вылет с посадочной площадки Верхняя Тотьма в 08:10 (UTC) при наличии запрета на ИВП от регионального центра.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилось нарушение командиром ВС Козинским А.В. ст.51.5 ФАП-6 «Организация планирования ИВП РФ» от 16.01.2012. в части не запроса и неполучения разрешения на ИВП у оперативного органа ЕС ОрВД.

**06 июня 2022 года**, БВС (дрон). Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации, поступившей (письмо Службы охраны по СЗФО ФСО России №9/9/7-472 от 20.06.2022), 06.06.2022 сотрудники Службы охраны по СЗФО ФСО России в воздушном пространстве запретной зоны ULP39 было обнаружено БВС DJI Air2, учетный номер 03m0445.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилась личная недисциплинированность командира ВС.

**09 июня 2022 года**, БВС (дрон). Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. При выполнении ВС рейса SBI6343 по маршруту Новосибирск – Пулково в районе 10 км до точки LI 766 в снижении при пересечении эшелона 100 ЭВС доложил о наблюдении БВС (дрона) на своей высоте в 20 м от ВС. Размер примерно 1 метр.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленным лицом.

**09 июня 2022 года**, Б-5 RA-0765А, частное лицо. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По оперативной информации подразделения УФСБ России по Санкт-Петербургу и Л.О. полет выполнялся с пп «Гостилицы» в районе д. Красный Бор.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилась личная недисциплинированность командира ВС.

**11 июня 2022 года**, вертолет темного цвета с желтой полосой. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По ALD оператор БПЛА доложил о нарушении границ МР2034 в районе посадочной площадки Девяткино вертолетом темного цвета с желтой полосой на высоте около 150 метров.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленным лицом.

**11 июня 2022 года**, парапланерист. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По докладу командира вертолета RA-04376 с высоты 300 метров он наблюдал парапланериста по маршруту полета на высоте 100 метров в районе н.п. Заречье Лужского района Ленинградской области.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленным лицом.

**16 июня 2022 года**, БВС (дрон). Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По сообщению представителя полиции в районе поселка Шушары, Старорусский пр-т, дом 11, наблюдался полет БВС. Нарушители задержаны полицией.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилась личная недисциплинированность командира ВС и ненадлежащее исполнение им требований документов, регламентирующих порядок ИВП РФ.

**17 июня 2022 года**, БВС (дрон). Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. Получено сообщение от представителя полиции о том, что в в районе глиссады аэродрома Пулково наблюдали полет БВС. Нарушители задержаны органами полиции.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилась личная недисциплинированность командира ВС и ненадлежащее исполнение им требований документов, регламентирующих порядок ИВП РФ.

**19 июня 2022 года**, неопознанная метка. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. На дисплее РДЦ с 03:00 до 03:50 (UTC) наблюдалась неопознанная метка от точки DITEL в восточном направлении до точки LIGRU со скоростью 219 км/ч. Произведено оповещение. Сигнал от ПВО не поступал. В 03:50 (UTC) метка пропала, высота неизвестна.

Факт нарушения ИВП РФ не установлен

**26 июня 2022 года**, неопознанная метка. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. В 09:45 (UTC) ВС произвел взлет с аэродрома

Гостилицы без наличия FPL. После выхода на связь и информирования органами ОрВД об отсутствии плана, сразу совершил посадку обратно на аэродром Гостилицы.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явилась личная недисциплинированность командира ВС и ненадлежащее исполнение им требований документов, регламентирующих порядок ИВП РФ.

**27 июня 2022 года**, вертолет черного цвета. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации оператора БВС в границах МР 2239, в 08:30 (UTC) произвел посадку вертолет черного цвета, предположительно Робинсон. ВС находилось в зоне МР 1 минуту. Далее произведен взлет.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства РФ явились противоправные действия неустановленным лицом.

**29 июня 2022 года**, неопознанный вертолет. Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По сообщению оператора БВС через зону действия ВР 2171 пролетел неопознанный вертолет на высоте примерно 300 метров.

Проводится расследование.

#### **5.5. Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ при выполнении авиационных работ ВС другого МТУ.**

**11 апреля 2022 года**, вертолет Ми-8МТ RA-22465 Авиапредприятие «Газпромавиа». Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД.

Оператор БВС заявил о пролете ВС Ми-8 в 10:02 (UTC) через ВП МР 1101. В данном районе предположительно находился ВС Ми-8 рейса ГЗП 9348 RA-22465.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации явились отсутствие должного контроля со стороны членов экипажа вертолета Ми-8 RA-22465 ГЗП9348 за выдерживанием параметров и плана полета в условиях действующих ограничений местного режима.

#### **5.6. Нарушение порядка использования воздушного пространства РФ в коммерческой авиации ВС другого государства.**

**11 мая 2022 года**, E-195 EW400PO ОАО «Авиакомпания «Белавиа». Зона ответственности Санкт-Петербургского РЦ ЕС ОрВД. По информации ALD ВС рейса BRU 950, следуя по спрямленному маршруту, разрешенному диспетчером ОВД, вошло во временную зарезервированную зону ограничений полигона «Лужский» на эшелоне 370 и находилось в зоне в течение 36 секунд.

Причиной допущения непреднамеренного пересечения зоны ограничений явилось сочетание следующих факторов:

- не точное уяснение аэронавигационной обстановки диспетчером при подготовке и приеме дежурства;
- некорректное принятие решения о начале спрямления маршрута;
- несвоевременное обнаружение, что спрямленный маршрут проходит через зону ограничений;
- не обнаружение момента включения сигнализации «APW»;
- ошибочное восприятие информации о зоне ограничений в скоротечности развития ситуации;
- возможно, недостаточной активности к новой системе и визуализации функций системы безопасности КСА УВД «Галактика», отличающая от ранее используемой КСА УВД «Альфа»

ВС следовало на эшелоне 11300 м.

Факт нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации не подтверждается.

## **5.7 Авиационное происшествие при выполнении авиационных работ (авария)**

**11 марта 2022 года**, воздушное судно Ми-8Т RA-22681, принадлежащее ООО «Авиакомпания Баркол». Место события: Псковская область, Великие Луки, п/п «Переслегино». Экипаж выполнял авиационные работы с целью патрулирования нефтепровода. Со слов экипажа после приземления на п/п Переслегино с МК $\approx$ 300° произошло самопроизвольное кренение вертолета вправо с практически одновременным левым вращением. Действиями экипажа не удалось парировать развивающиеся крен и вращение, в результате чего произошло соударение лопастей НВ об асфальтированную поверхность посадочной площадки с последующим ударом о хвостовую балку и опрокидыванием вертолета на правый борт. Вертолет развернулся на МК=65° и остановился. Экипаж и пассажиры покинули ВС. Степень повреждения несущей системы и силовых элементов фюзеляжа определяется. Пожара на земле не было.

Расследование проводит МАК.

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

### **6.1. Авиационные инциденты при организации воздушного движения**



В первом полугодии 2022 года авиационных инцидентов, связанных с недостатками в организации воздушного движения не было.

В первом полугодии 2021 года авиационных инцидентов, связанных с недостатками в организации воздушного движения не было.

## **6.2. Авиационные инциденты при радиотехническом обеспечении полетов**

В первом полугодии 2022 года, как и в первом полугодии 2021 года инцидентов, связанных с радиотехническим обеспечением полетов не было.

## **7. Чрезвычайные происшествия, повреждения воздушных судов и инциденты, связанные с недостатками в наземном обеспечении ВС коммерческой авиации.**

### **7.1. Чрезвычайные происшествия**

В первом полугодии 2022 года чрезвычайных происшествий не было.

В первом полугодии 2021 года чрезвычайных происшествий не было.

### **7.2. Повреждения воздушных судов на земле**

В первом полугодии 2022 года произошло 6 повреждения воздушных судов на земле.

В первом полугодии 2021 года произошло 2 повреждения воздушных судов на земле.

#### **7.2.1 Повреждения воздушных судов на земле**

**04 января 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89014 АО «Авиакомпания «Россия». В процессе буксировки ВС рейса ФВ 6337 Москва (Шереметьево) – Архангельск произошло повреждение левого колеса ПОШ из-за просадки амортистойки ПОШ.

Причиной стал механический контакт колеса №1 ПОШ с корпусом левой взлетно-посадочной фары, вследствие стравливания азота из газовой полости амортизационной стойки в процессе нормальной эксплуатации ВС.

**15 января 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89102 АО «Авиакомпания «Россия». Во время выполнения ТО ВС, при незакрытых капотах двигателей № 1 и № 2 была выпущена механизация крыла в положение «FLAPS 2», что привело к повреждениям первых секций предкрылков левой и правой плоскостях крыла

(вмятины длиной 150 ММ) и задней части внутренних створок доступа к агрегатам двигателей № 1 и № 2 (деформация обшивки створок длиной 300 ММ)

Причиной стал выпуск механизации крыла при открытых капотах вентиляторов двигателя №1 и двигателя №2 авиатехником по Сид ЦТО РТ ООО «А-Техникс» Поповым Н.О., выразившийся в несоблюдении:

- требований ЭТД в части обеспечения закрытого положения створок капотов вентилятора двигателей перед выпуском механизации крыла;
- требований п.п.3.3 и 3.29 ДИ-01.13-03-08 Авиатехника по Сид ЦТО РТ, в части обеспечения сохранности принятого на обслуживание ВС и выполнение требований ЭТД.

**08 марта 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89108 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении наземного обслуживания ВС рейса ФВ-6407 Шереметьево – Сыктывкар, при отъезде тягача «Nordic Heater» с не отсоединенным рукавом подачи воздуха, в результате чего произошло повреждение заклепок крепления кронштейна и кронштейнов крепления штуцера подключения наземного кондиционера.

Причиной стал механический контакт напорного рукава УМП с элементами конструкции ВС в результате отгона УМП с не отсоединенным напорным рукавом от ВС.

Сопутствующими факторами явились:

- невыполнение п. 10.8.2. Инструкции И-3.3-19-15 «Организация движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Шереметьево» ведущим агентом Майером К.В. выполнявшим функции руководителя подъезда/отъезда и обязывающего его проверить отключение от борта ВС кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления после окончания работы;
- не выполнение требований Т-3.1-32-18 (Версия-4) «Обслуживание ВС с применением спецмашины обогрева/вентиляции или кондиционирования» ООО «Шереметьево-Хендлинг» водителем Гапиржоновым А.К. в части не отключения панели оператора спецмашины до выезда из зоны обслуживания;
- отсутствие требований у водителя по осуществлению контроля отключения от борта ВС кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления после окончания работы, до выезда из зоны обслуживания.

**26 марта 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89146 АО «Авиакомпания «Россия». Во время выполнения планового ТО ВС, при незакрытых капотах двигателя № 1 была выпущена механизация крыла, что привело к повреждению внутренней секции предкрылка левой плоскости крыла (вмятина 90 x 185 x 2.6 мм)

и правой створки капота вентилятора двигателя № 1 (деформация обшивки внешней и внутренней поверхности створки размерами 260 x 80 мм с разрывом материала). Причиной стало нарушение инженером ДТО АО «Авиакомпания «Россия» Рыжковым М.А. требований Руководства по технической эксплуатации RRJ-95 в процессе проведения работ на самолете при отсутствии двойного контроля технического обслуживания ВС со стороны инженера ДТО АО «Авиакомпания «Россия».

**27 марта 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89146 АО «Авиакомпания «Россия». В процессе подготовки к буксировке ВС с МС № 423 перрона № 4 на перрон № 1, при подъезде буксировочного тягача к ВС с подсоединенным водилом, произошло повреждение буксировочного узла передней опоры шасси и одного предохранительного штифта на буксировочном узле. ВС отстранено от полетов на время проведения работ.

Причиной явилось столкновение аэродромного тягача «TLD-TMX-350» с воздушным судном вследствие несогласованных действий руководителя буксировочной бригады с водителем тягача из-за подготовки к буксировке ВС не полным составом буксировочной бригады в нарушение п. 7.3. и 6.1. «Организация работ по буксировке воздушных судов в аэропорту Пулково изд. 05; Изм.00» СТО-53-770-21.

### **7.2.2 Повреждения воздушного судна на земле другого ведомства**

**13 января 2022 года**, вертолет Ми-8 RF-01016, государственная авиация, «Северо-Западное таможенное управление». В процессе уборки снега на перроне №4 на МС 408 снегоуборочная машина ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» повредила законцовку лопасти винта вертолета.

Причиной стало столкновение кабины снегоуборочной спецмашины с законцовкой лопасти несущего винта вертолета при производстве снегоуборочных работ:

- нарушение водителем требований п. 4.3.10. ДИ АС-50 в условиях недостаточной освещенности перрона, неблагоприятных погодных условиях и недооценкой водителем габаритов машины, снижением им контроля при управлении спецмашиной в непосредственной близости от ВС, находящегося на стоянке;
- нарушение со стороны руководителя работ – инженера смены аэродромной службы п. 4.1.5 ДИ АС-06 в части снижения контроля за работой бригады снегоуборочных машин и недостатки в проведении инструктажа водителей перед началом работ на перроне в условиях ограниченной видимости.

### **7.3 Авиационные события, связанные с наземным обеспечением полетов**

При наземном обеспечении полетов в первом полугодии 2022 года произошел 2 (два) авиационных инцидента.

При наземном обеспечении полетов в первом полугодии 2021 года произошел 1 (один) авиационный инцидента.

### 7.3.1. Авиационные инциденты, связанные с наземным обеспечением

**02 января 2022 года**, воздушное судно RRJ-95B RA-89112 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6504 по маршруту Белгород – Москва (Шереметьево), при рулении на взлет командир ВС доложил о невозможности безопасного руления из-за неудовлетворительного состояния ВПП. После контрольного замера коэффициент сцепления на ВПП 0,29 X 0,29 X 0,29.

Материалы не пришли, в АМРИПП не размещены.

**21 января 2022 года**, воздушное судно А-319 VP-BIT АО «Авиакомпания «Россия». При послеполетном осмотре ВС рейса ФВ 6323 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Калининград (Храброво) обнаружено повреждение лючка заправочной панели топливной системы (лючок в открытом положении, погнут). В ходе осмотра выявлены повреждения на предкрылках.

Причиной авиационного инцидента явилось отсутствие должного контроля и взаимодействия со стороны летных экипажей и персонала контрактных организаций по наземному обслуживанию при уборке механизации крыла после осмотра. Повреждение было обусловлено:

- открытой крышкой лючка заправки топливной системы ВС и не установкой персоналом по наземному обслуживанию штанги фиксации лючка панели заправки топливом в штатное положение;
- отсутствием во внутренних нормативных документах Общества детального описания технологического процесса уборки механизации крыла на стоянке после заруливания ВС в транзитных аэропортах.

### 7.4. Неблагоприятная эколого-орнитологическая обстановка

**Данные о столкновении ВС с птицами в подведомственных аэропортах в 1-ом полугодии 2022 года (в сравнении с 2021 годом)**

Наименование аэропорта	Количество поступивших сообщений	Количество подтвержденных сообщений	Количество столкновений ВС с птицами, приведших к повреждению (инциденты)

	2021 год	2022 год	2021 год	2022 год	2021 год	2022 год
Санкт-Петербург (Пулково)	26	38	15	28	3	3
Мурманск (Мурмаши)	1	2	1	1	-	-
Калининград (Храброво)	1	7	1	5	-	1
Псков (Международный аэропорт Княгини Ольги)	1		-	1	-	-
Апатиты (Хибины)	-	-	-	-	-	-
Петрозаводск (Бесовец)	-	-	-	-	-	-
Вологда	-	-	-	-	-	-
Великий Устюг	-	-	-	-	-	-
Череповец	-	-	-	-	-	-

Данная информация предоставляется операторами подведомственных аэродромов с 4-го квартала 2021 года

В первом полугодии 2022 года с воздушными судами «АО «Авиакомпания «Россия» произошло 71 случай столкновений воздушных судов с птицами, из них 4 авиационных инцидента и 67 случаев столкновений имеют статус «Информация».

В первом полугодии 2021 года с воздушными судами «АО «Авиакомпания «Россия» произошло 57 случаев столкновений воздушных судов с птицами, из них 5 авиационных инцидентов и 52 случая столкновений имеют статус «Информация».

#### Данные о столкновении ВС с птицами в подведомственных авиакомпаниях

События/АИ На этапах	Всего событий/АИ		На взлете/посадке АИ		При осмотре АИ		С повреждением ВС (АИ)	
	22г	21г	22г	21г	22г	21г	22г	21г
Эксплуатант	22г	21г	22г	21г	22г	21г	22г	21г
АК «Россия»	71/4	57/5	2	1	4	4	4	5

5- уходов на второй круг по причине нахождения птиц на ИВПП.

#### 7.4.1. Обстоятельства авиационных инцидентов.

**24 апреля 2022 года**, воздушное судно А-320 RA-89061 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6581 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Пермь, на обтекателе радиолокатора обнаружена вмятина со следами крови от столкновения ВС с птицей. По словам командира ВС высота столкновения 4600 футов.

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение ВС одиночной птицей в процессе снижения ВС для захода на посадку на высоте 1400 метров вне зоны ответственности аэропорта Пермь, приведшее к повреждению обтекателя локатора, из-за перелета птиц в зоне захода на посадку.

**03 мая 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89099 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6381 по маршруту: Москва (Шереметьево) - Ижевск при послеполетном осмотре ВС на радиопрозрачном обтекателе метеорадара обнаружены следы от столкновения с птицей в виде повреждения ЛКП и сотовой конструкции обтекателя. Размеры повреждения превышают эксплуатационный допуск. Столкновение ВС с птицей произошло на неустановленном этапе полета.

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение ВС с одиночной птицей на неустановленном этапе полета, приведшее к повреждению радиопрозрачного обтекателя метеолокатора.

**21 мая 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89115 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6545 по маршруту: Шереметьево – Пенза перед приземлением на ВПП 29, на высоте около 1 м произошло столкновение ВС с птицей. При послеполётном осмотре ВС обнаружены следы от столкновения с птицей на левой передней стороне фюзеляжа: вмятина с повреждением ЛКП. Оформлены документы о перелете ВС в а/п базирования «Шереметьево».

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение ВС с одиночной птицей на посадке в момент касания ИВПП-29 в аэропорту Пенза, вследствие недостаточных мероприятий, проводимых аэропортом по орнитологическому обеспечению полетов.

**19 июня 2022 года**, воздушное судно RRJ-95 RA-89172 АО «Авиакомпания «Россия». При выполнении воздушным судном регулярного пассажирского рейса ФВ 6423 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Уфа, при разбеге по ВПП произошло столкновение с птицей. Взлет прерван на скорости 100 узлов. Послеполетным осмотром обнаружены следы попадания птицы в ДВ№1 – следы крови и перья на лопатках спрямляющего аппарата двигателя №1 и следы крови на

входе во внутренний контур. Осмотром и бороскопией двигателя №1 обнаружена зарубка на лопатке вентилятора.

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение ВС с одиночной птицей в период утренних перелетов птиц в процессе разбега ВС по ВПП во время взлета, приведшее к повреждению лопатки №24 вентилятора двигателя №1.

## **8. Выполнение рекомендаций комиссий по расследованию авиационных событий.**

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

Отделом инспекции по безопасности полётов Управления ежеквартально отрабатываются и размещаются на сайте СЗ МТУ Росавиации «Отчеты об учтенных авиационных событиях с ВС, подведомственными СЗ МТУ Росавиации за прошедший квартал». На сайте также размещаются ежеквартальные информационные бюллетени по безопасности полетов, в которых отражаются все авиационные события, расследуемые в СЗ МТУ Росавиации. 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 управления производится контроль за выполнением рекомендаций, в ходе проведения инспекционных проверок «Базовых объектов».

В первом полугодии 2022 года получены подтверждения о выполненных рекомендациях (60% расследованных событий).

## **9. Проведение мероприятий по повышению уровня безопасности полётов.**

В первом полугодии 2022 года в СЗ МТУ Росавиации было проведено:

- два совещания (в режиме видеоконференции) по безопасности полётов с представителями АОН, старшими авиационными начальниками посадочных площадок, частными владельцами ВС и эксплуатантами, выполняющими авиационные работы;

- одно методическое совещание (в режиме видеоконференции) по результатам готовности организаций гражданской авиации подведомственных СЗ МТУ Росавиации к работе в весенне-летний период 2022 года;

Получены и проанализированы отчеты по результатам готовности авиакомпаний и авиапредприятий подведомственных СЗ МТУ Росавиации к работе в весенне-летний период 2022 года. По результатам анализа отработано и направлено распоряжение начальника управления эксплуатантам и авиапредприятиям подведомственным СЗ МТУ Росавиации о готовности к работе в ВЛП 2022 года.

## 10. Выводы

1. В сравнении с первым полугодием 2021 года, общее состояние безопасности полётов в первом полугодии 2022 года ухудшилось.

2. Количество авиационных инцидентов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации в первом полугодии 2022 года, в сравнении с первым полугодием 2021 года увеличилось в два раза (с 22 до 41).

3. 27 (двадцать семь) авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники, произошли с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия», что составляет 75% от общего числа авиационных инцидентов, происшедших в авиакомпании.

4. В 2022 году авиационных инцидентов, связанных с нарушениями и ошибками, допущенными лётным составом (коммерческой гражданской авиации) произошло 1 (серьезных нет). В сравнении с 2021 годом количество уменьшилось в 4 раза.

5. Количество авиационных инцидентов в 2022 году, связанных со столкновением воздушных судов с птицами в полёте, с ВС подведомственными СЗ МТУ Росавиации в сравнении с первым полугодием 2021 года, уменьшилось с 5 до 4. С ВС других МТУ на аэродромах подведомственных СЗ МТУ Росавиации осталось на прежнем уровне, 3 в первом полугодии 2022, также как и в первом полугодии 2021 года.

6. Общее количество повреждений воздушных судов на земле (с воздушными судами коммерческой гражданской авиации) в первом полугодии 2022 года (в сравнении с первым полугодием 2021 года) увеличилось в три раза (с 2 до 6).

7. В первом полугодии 2022 года, также как и первом полугодии 2021 года, чрезвычайных происшествий в коммерческой гражданской авиации не было.

8. В первом полугодии 2022 года авиационных инцидентов, связанных с недостатками в организации воздушного движения не было (как и в первом полугодии 2021 года).

9. В первом полугодии 2022 года в АОН произошли 2 авиационных происшествия (1 катастрофа и 1 авария), 1 чрезвычайное происшествие и 28 НПИВП. Авиационных инцидентов не было. В первом полугодии 2021 года



произошло 2 авиационных происшествия с воздушными судами авиации общего назначения 1 (катастрофа), 1 (авария) и 4 авиационных инцидента (из них 2 серьезных). Количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ увеличилось в три раза (с 10 до 28).

10. В первом полугодии 2022 году произошло 1 авиационное происшествие (авария) при выполнении авиационных работ с ВС подведомственному другому МТУ.

11. Количество нарушений порядка использования воздушного пространства РФ другими ведомствами, в первом полугодии 2022 года было 1 (одно), также как и в первом полугодии 2021 года.

## 11. Рекомендации

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

1. Изучить настоящий Анализ с руководящим, командно-лётным, лётным составом, инженерно-техническим персоналом, работниками наземных служб 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 соответствии с разработанными требованиями в РПП.

– рассмотреть и принять к реализации рекомендации, изложенные в приказах Росавиации (за первое полугодие 2022 года);

– в рамках собственных систем управления безопасностью полётов, проанализировать факторы опасности, оценить риски (изложенные в рекомендациях приказов Росавиации) и выработать профилактические меры по их недопущению;

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

– организовать контроль за соблюдением режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов в соответствии 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, разработанным в аэропортах;
- 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 изучение материалов расследования авиационных инцидентов, связанных с выкатыванием воздушных судов за пределы ИВПП и повреждениями воздушных судов на земле;
- в рамках собственных систем управления безопасностью полётов, проанализировать факторы опасности, оценить риски, приведшие к повреждению воздушных судов на земле;
- 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.

И.о. начальника отдела ИБП



Г.Б. Жук