ЦЕНТРАЛЬНОЕ МТУ РОСАВИАЦИИ

Отдел управления безопасностью полетов, расследования и профилактики авиационных событий

А Н А Л И З
СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА В 2023 ГОДУ

Москва 2024

СОДЕРЖАНИЕ

		Стр.
1	Список сокращений, используемых в настоящем анализе	3
2	Обобщенный анализ состояния безопасности полетов гражданских воздушных судов в 2023 года	5
3	Анализ состояния безопасности полетов в коммерческой авиации	10
4	Анализ состояния безопасности полетов АОН и эксплуатантов, выполняющих авиационные работы	39
5	Анализ состояния безопасности полетов владельцев легких и сверхлегких ВС	53
6	Анализ состояния безопасности полетов беспилотных воздушных судов	77
7	Прочие воздушные суда	93
8	Другие авиационные события, связанные с управлением воздушным движением	95

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 3 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Список сокращений, используемых в настоящем анализе:

АВК	- аэровокзальный комплекс
АО	- акционерная компания
АОН	- авиация общего назначения
АРМ	- аварийный радиомаяк
АНИ	- аэронавигационная информация
АузДЦ	- аэроузловой диспетчерский центр
а\п	- аэропорт
а\д	- аэродром
бар	- внесистемная единица измерения давления, примерно равная одной атмосфере
БВС	- беспилотное воздушное судно
БПБ	- боковая полоса безопасности
ВПП	- взлетно-посадочная полоса
ВЛП	- весенне-летний период
ВС	- воздушное судно
г.	- год (при цифрах); город (при названиях)
ЕС ОрВД	- единая система организации воздушного движения
ЕЭВС	- единичный экземпляр воздушного судна
ИВПП	- искусственная взлетно-посадочная полоса
ИТП	- инженерно-технический персонал
КВС	- командир воздушного судна
Ксц	- коэффициент сцепления
ЛТК	- летно-технический комплекс
МАК	- Межгосударственный авиационный комитет
МВД	- Министерство внутренних дел
МТУ	- межрегиональное территориальное управление
НАО	- Ненецкий автономный округ
н.п.	- населенный пункт
НГО	- нижняя граница облаков
НТЭРАТ ГА-93	- «Наставление по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России»
ОВД	- организация воздушного движения
ООО	- общество с ограниченной ответственностью
ОЗП	- осенне-зимний период
ОЛР	- организация летной работы
п.п.	- посадочная площадка
ПАО	- публичное акционерное общество
ПВС	- повреждение воздушного судна
ПРАПИ-98	- «Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации», утвержденные постановлением правительства Российской Федерации 18 июня 1998 года № 609
ПВД	- приёмник воздушного давления
РФ	- Российская Федерация
РЛЭ	- руководство по летной эксплуатации

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 4 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

РПП	- руководство по производству полетов
РОТО	- руководство по техническому обслуживанию
р-н	- район
СДП	- стартовый диспетчерский пункт
СПИ	- средства полетной информации
СУБП	- система управления безопасностью полетов
СУ	- силовая установка
ТО	- техническое обслуживание
УМВД	- управление Министерства внутренних дел
ФАВТ	- Федеральное Агентство Воздушного транспорта (Росавиация)
ФАП-69	- Приказ Министерства транспорта от 4 марта 2011 года № 69 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории»
ФАП-128	- Приказ Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»
ФАП-147	- Приказ Минтранса РФ от 12 сентября 2008 г. № 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации»
ФАП-246	- Приказ Министерства транспорта РФ от 13 августа 2015 г. № 246 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил»
ФАП-293	- Приказ Минтранса РФ от 25 ноября 2011 г. № 293 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Организация воздушного движения в Российской Федерации»
ФАП-362	- Приказ Министерства транспорта РФ от 26 сентября 2012 г. № 362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации»
ФАП-399	- Приказ Министерства транспорта РФ от 2 октября 2017 г. № 399 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации»
ФГУП	- Федеральное государственное унитарное предприятие
ФСО	- Федеральная служба охраны Российской Федерации
ЦСО	- центральный сигнальный огонь
ILS	- instrument landing system (система инструментального захода самолётов на посадку радиомаячная)

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 5 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

«УТВЕРЖДАЮ»
И.о начальника
Центрального МТУ Росавиации

Подлинник электронного документа, подписанного ЭП, хранится в Межведомственной системе электронного документооборота Федерального агентства воздушного транспорта
СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП
Сертификат: 0C108BF2CC989A592E7886153C2B0807
Владелец: Дмитриев Андрей Сергеевич
Действителен с 21-02-2023 до 16-05-2024

А.С. Дмитриев

ОБОБЩЕННЫЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В 2023 ГОДУ.

По состоянию на 01.01.2024 год в Центральном МТУ Росавиации зарегистрировано 85 эксплуатантов воздушного транспорта, из них: 34 коммерческой гражданской авиации, 33 – авиации общего назначения и 26 эксплуатантов, выполняющих авиационные работы (включая операторов беспилотных воздушных судов); 645 владельцев легких и сверхлегких воздушных судов.

В 2023 году с гражданскими воздушными судами эксплуатантов, подконтрольных Центральному МТУ Росавиации, произошло:

Общие данные о состоянии безопасности полётов

Авиационные события	Эксплуатанты коммерческой гражданской авиации	Эксплуатанты АОН и АР	Владельцы легких и сверхлегких ВС	БВС	Всего
Авиационные происшествия	**-**	**1**	**3**	**-**	**4**
Катастрофы	-	1	1	-	2
Аварии	**-**	**-**	**2**	**-**	**2**
Инциденты	**58**	**17**	**48**	**28**	**151**
САИ	**1**	**1**	**1**	**1**	**4**
Производственные происшествия	**6**	**2**	**-**	**-**	**8**
ПВС	**6**	**2**	**-**		**8**
Чрезвычайные происшествия	**-**	**-**	**-**		**-**

В сравнении с 2022 годом, состояние безопасности полётов эксплуатантов, подконтрольных Центральному МТУ Росавиации, в 2023 году характеризуются следующими данными:

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2023	**4**	**2**	**2**
		2022	**14**	**5**	**9**
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2023	2	1	1
		2022	6	4	2
	аварии	2023	2	1	1
		2022	8	6	2
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	3	2	1
		2022	7	4	3
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2023	1	1	-
		2022	1		1
	членов экипажа	2023	2	1	1
		2022	7	4	3
ИНЦИДЕНТЫ		2023	**151**	**87**	**64**
		2022	**110**	**89**	**21**
СЕРЬЕЗНЫЕ ИНЦИДЕНТЫ		2023	**4**	**2**	**2**
		2022	**9**	**8**	**1**
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2023	**8**	**8**	**-**
		2022	**3**	**3**	**-**
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2023	8	8	-
		2022	3	3	-
ЧП		2023	-	-	-
		2022	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	-	-	-
		2022	-	-	-

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 7 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Распределение авиационных событий по типам событий, с которыми они были связаны в 2023 году:

Тип авиационного события	Всего	
	2023 год	2022 год
Нарушение правил использования воздушного пространства (NAV)	89	24
Отказы или неисправность систем или компонент ВС за исключением силовой установки (SCF-NP)	38	57
События, произошедшие в процессе или в результате выполнения работ по наземному обслуживанию (RAMP)	9	4
Нарушение интервалов эшелонирования (MAC)	7	2
Отказы или неисправность систем или компонент силовой установки ВС (SCF-PP)	7	19
События, связанные со столкновением/угрозой столкновения с птицей/птицами (BIRD)	4	5
Столкновение\угроза столкновения в полете с земной/водной поверхностью или препятствием без признаков потери управления (CFIT)	3	7
Нештатное касание ВПП / посадочной площадки (ARC)	2	-
Попадание в метеорологические условия полета по ППП, к которым экипаж и\или воздушное судно не были допущены (UIMC)	2	-
Пожар или дым на воздушном судне в воздухе или на земле, который не является следствием других событий (F-POST)	2	3
Преднамеренное резкое маневрирование воздушного судна экипажем (AMAN)	2	3
Выкатывание за пределы ВПП (RE)	2	5
Полет в условиях сдвига ветра или грозы (WSTRW)	1	2
События, связанные с недостатками проектирования, обслуживания и функционирования аэродрома (ADRM)	1	-
Столкновение с препятствием/препятствиями во время взлета или посадки, когда воздушное судно находится в воздухе (CTOL)	2	-
Накопление снега, льда, ледяного дождя или инея на поверхности ВС, которое негативно сказывается на управлении ВС или его летно-технических характеристиках (ICE)	-	1

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 8 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Распределение авиационных событий по типам воздушных судов коммерческой авиации, авиации общего назначения и выполняющих авиационные работы:

Тип ВС	Всего авиационных событий		Происшествия Катастрофы\ аварии		Инциденты\ САИ		ПВС		ЧП	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
RRJ-95	30	36	-	-	29	34/1	5	1	-	-
Ми-8Ми-8	13	11	-	-\1	13	9/1	-	-	-	--
B-737	9	2		-	8\1	2	-	-	-	-
CRJ-100\200	6	5	-	-	6	5	-	-	-	-
Ту-204	4	4	-	-\1	4	2	-	-	-	-
Ансат	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-
DHC-6-400	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-
AS 350 B2\B3	2	2	-	-	2	2	-	-	-	-
AW-119	2	2	-	-	2	2	-	-	-	-
Ан-26	2	1	-	1\-	2	1	-	-	-	-
Як-42Д	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Ми-2	2	-	-	-	1\1	-	-	-	-	-
AW-139	1	4	-	-	1	4	-	-	-	-
BD-700-1A10	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
Falcon 900	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
B-757	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
Embraer-190	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Embraer-135	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Ми-26Т	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 9 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

B-300-1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	
Ан-2	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
PA-23-250-1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Ил-76	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
EC-135	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
B-777	-	3	-	-	-	3	-	-	-	-
L-29	-	3	-	-	-	3	-	-	-	-
P.180	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-
BD-700-1A11	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-
L-410UVP-E20	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Eurocopter EC130B4	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-
A-321	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-
Ан-148	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 10 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

Количество авиационных событий при эксплуатации воздушных судов коммерческой авиации

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**-**
Катастрофы	-
Аварии	-
Инциденты	58
Серьёзные инциденты (САИ)	**1**
Производственные происшествия	**6**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	6

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 11 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Количество авиационных событий в коммерческой авиации

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2023	-	-	-
		2022	1	1	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2023	-	-	-
		2022	-	-	-
	аварии	2023	-	-	-
		2022	1	1	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	-	-	-
		2022	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2023	-	-	-
		2022	-	-	-
	членов экипажа	2023	-	-	-
		2022	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ\САИ		2023	58\1	52\1	6
		2022	78\2	71\1	7\1
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2023	6	6	-
		2022	3	3	-
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2023	6	6	-
		2022	3	3	-
ЧП		2023	-	-	-
		2022	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	-	-	-
		2022	-	-	-

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 12 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Данные по аварийности за предыдущие десять лет за аналогичный период представлены в нижеследующей таблице:

Количество авиационных событий в 2014-2023 гг.

Год	Катастрофы	Аварии	Инциденты\САИ	ПВС	ЧП
2023	-	-	58\1	6	-
2022	-	1	78\2	3	-
2021	-	-	88	7	-
2020	-	1	43\2	9	1
2019	-	-	665\2	10	1
2018	-	-	62	10	-
2017	-	-	66	4	-
2016	-	2	79	7	1
2015	-	-	73	3	1
2014	-	-	84	3	-

Анализ приведённых данных показывает, что количество авиационных событий 2023 году, по сравнению с аналогичным периодом за 10 лет, находится на среднем уровне.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 13 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Распределение произошедших в течение 2023 года авиационных событий с самолетами и вертолетами коммерческой авиации по типам событий, с которыми они были связаны:

Тип авиационного события	Всего	
	2023 год	2022 год
Отказы или неисправность систем или компонент ВС за исключением силовой установки (SCF-NP)	33	50
Отказы или неисправность систем или компонент силовой установки ВС (SCF-PP)	7	12
События, произошедшие в процессе или в результате выполнения работ по наземному обслуживанию (RAMP)	6	3
Попадание в метеорологические условия полета по ППП, к которым экипаж и\или воздушное судно не были допущены (UIMC)	1	-
Пожар или дым на воздушном судне в воздухе или на земле, который не является следствием других событий (F-POST)	2	3
События, связанные со столкновением/угрозой столкновения с птицей/птицами (BIRD)	4	5
Столкновение с объектом на земле (GCOL)	2	-
События, связанные с недостатками проектирования, обслуживания и функционирования аэродрома (ADRM)	1	-
Полет в условиях сдвига ветра или грозы (WSTRW)	1	2
Нарушение интервалов эшелонирования (MAC)	2	2
Преднамеренное резкое маневрирование воздушного судна экипажем (AMAN)	2	3
Выкатывание за пределы ВПП (RE)	1	1
Потеря управления на земле (LOC-G)	1	-
Столкновение с препятствием/препятствиями во время взлета или посадки, когда воздушное судно находится в воздухе (CTOL)	-	2

Краткое содержание авиационных событий

22.08.2023, **САИ (RE)**, ВС B-737-8KN, RA-73315, ООО «Северный Ветер», рейс NWS 323 Санкт-Петербург (Пулково) - Новокузнецк (Спиченково), а\п Новокузнецк (Спиченково).

При выполнении посадки, после пробега, экипаж доложил об остановке на ИВПП из-за проблемы с передней стойкой.

В аэропорту объявлялась тревога.

ВС находилось на ИВПП, эвакуация пассажиров 147 человек с ВС проведена штатным способом, пассажиры доставлены в АВК, пострадавших нет.

После осмотра летной полосы выявлено выкатывание ВС на левую полосу безопасности, разрушение внешнего пневматика левой основной стойки шасси.

Причиной серьезного авиационного инцидента стало выкатывание воздушного судна за пределы ВПП при выполнении посадки, повлекшее его повреждение.

Основной причиной выкатывания ВС стало непосадочное положение ВС в момент приземления ввиду создания недопустимого крена и. как следствие, возникновение момента движения ВС, направленного за пределы границы ВПП.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 14 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Созданное непосадочное положение, при текущих условиях, на посадке, предопределило неизбежность бокового выкатывания влево, паже при условии полного использования экипажем маневренных возможностей.

Непринятие решения об уходе на второй круг после пролета ВНР, при потере необходимого визуального контакта, привело в дальнейшем к созданию непосадочного положения ВС.

Все регламентируемые условия при посадке ВС в а/п Новокузнецк соответствовали допустимым для самолета, экипажа и аэродрома.

К особенностям можно отнести сложные метеоусловия: туман, метеорологическая видимость и RVR менялись каждую минуту (наблюдался «туман волнами»). Данное обстоятельство можно рассматривать как эксплуатационный фактор причины выкатывания ВС на БИБ.

В процессе проведения расследования детально установлено, что причиной выкатывания ВС B-737-800 R.A-73315 с бетонного покрытия ВПП стало сочетание ряда факторов:

1. Выравнивание пилотирующим пилотом выполнено по методике, не соответствующей рекомендованной РЛЭ. Так, энергичное уменьшение вертикальной скорости снижения КВС начал с высоты 28 м (рекомендованная РЛЭ высота начала выравнивания -8 м). а с высоты 8 м перевел ВС на пологое снижение с вертикальной скоростью снижения -0.8 м/с (РЛЭ не рекомендует производить выравнивание с выдерживанием).

2. Для сокращения длины воздушного участка посадочной дистанции КВС попытался использовать координированное скольжение. Создание пилотируюшим пилотом при этом значительного левого крена до 11° и недостаточное отклонение руля направления до 2.2° вправо привели к развитию бокового уклонения ВС влево и, как следствие, выкатыванию ВС на БПБ. 3. Приземление ВС произошло на удалении 670 м от входного порога ВПП 19 с боковым уклонением ВС по центру масс влево на 8 м относительно оси ВПП, вектором скорости ВС, отклоненным влево от оси ВПП на 4°. На момент приземления приборная скорость составляла 143 kt, вертикальная скорость снижения - 1 м/с, крен - 11° влево, угол сноса - -1.5°. Максимальные значения вертикальной и боковой перегрузок, реализовавшихся при приземлении, составляли соответственно 1,18 g и 0.06 g.

4. Попытка пилотирующим пилотом после приземления предотвратить боковое выкатывание ВС отклонением руля направления до 13.9° оказалась безуспешной вследствие возникновения дефицита располагаемой дистанции до левого края ВПП, что привело к выкатыванию самолета на БПБ в начале колёсами левой стойки на удалении 825м, а затем и колёсами правой стойки шасси на удалении 925 м от горца ВПП 19

5. Экипаж не выполнил уход на второй круг при не посадочном положении ВС в условиях неожиданного ухудшения видимости после пролёта торца 19 ВПП и в зоне приземления на ВПП.

6. Сопутствующей причиной явилось решение КВС выполнять заход с отключённым автопилотом и включённым автоматом тяги в условиях сильного тумана, что говорит об излишней самоуверенности и переоценки своих навыков командиром.

7. Также сопутствующей причиной явилось невыполнение вторым пилотом своих функциональных обязанностей, как РМ, на заключительном этапе полета, что не позволило определить положение ВС как непосадочное и выполнить уход на второй круг.

Недостатки, выявленные при расследовании:

По техническим причинам (акт МАК по результатам считывания информации с регистратора речевой информации и справка по результатам прослушивания речевой информации представлены в .материалах расследования) распоряжение комиссии не были предоставлены данные расшифровки внутрикабинных переговоров экипажа, что затруднило произвести более качественные оценку и анализ действий экипажа ВС.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 15 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- Руководству ООО «Северный Ветер» провести дополнительные занятия с летным составом по результатам расследования серьезного авиационного инцидента и результатам исследования (Заключения) Авиарегистра России.

- С летным составом провести повторное изучение главы 8 РПП «Эксплуатационные процедуры», обратив особое внимание на принятие решения по уходу на второй круг в случае потери необходимого визуального контакт с наземными ориентирами, а также при возникновении непосадочного положения ВСпосле пролета ВПР.

- При проведении периодических тренировок на КТС с экипажами отработать заход на посадку и выполнение прерванного захода с минимальной высоты, обратив особое внимание на взаимодействие членов экипажа н СМУ

06.01.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89156, АО «Ред Вингс», рейс WZ-1070 по маршруту Казань – Екатеринбург (Кольцово).

После взлета, при установке ручки управления уборкой и выпуском шасси в положение UP, появилось сообщение уровня CAUTION «L/G NW GEAR NOT UPLOCKED» (отказ системы управления поворотом колес передней опоры) и «L/G GEAR NOT UPLOCKED» (одна или несколько опор шасси не зафиксированы в убранном положении).

Экипаж выполнил действия согласно QRH и принял решение выполнить посадку на аэродром вылета.

Посадка благополучно.

Расследование авиационного события проводит Уральское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

19.01.2023, **инцидент (UIMC)**, ВС B-757-223, RA-73356, ООО «Авиакомпания «Авиастар-Ту», рейс TUP 9659 по маршруту Нижневартовск - Якутск.

Во время снижения экипажем была получена метеоинформация о резком ухудшении видимости на аэродроме Якутск.

В процессе выполнения полета в зоне ожидания и получения информации о метеорологической видимости ниже эксплуатационного минимума аэродрома Якутск, КВС принял решение о начале выполнении захода на посадку.

Посадка произведена благополучно, РД АЛД о посадке ниже минимума была представлена в полномочный орган гражданской авиации 19.01.2023 г.

Причиной явилось нарушение взаимодействия в экипаже, выразившееся в недостаточном перекрестном контроле, что не позволило экипажу выполнить свои функциональные обязанности своевременно и в полном объеме.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до летного состава авиакомпании;

- повторно изучить с летным составом авиакомпании требования: ФАП 128 «Снижение, заход на посадку и посадка»; РПП Часть А Глава 27 «Условия, необходимые для начала или продолжения захода на посадку»; РПП Часть В Глава 2 «Нормальные процедуры»; РПП Часть С Приложение 1 «Сборник эксплуатационных минимумов аэродромов»;

- обратить внимание летного состава на необходимость строгого соблюдения технологии работы лётных экипажей (SOP) и принципов CRM, позволяющих в значительной мере снизить риски возникновения авиационных событий;

- проявившиеся факторы опасности учесть ИБП при оценке риска нарушений и отклонений в рамках СУБП авиакомпании.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 16 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

22.01.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Ми-8МТВ, RA-22162, ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», маршрут а/п Бованенково - п/п Ротор 7N (р-н Харасавэй).

При заходе на посадку, на высоте 30 метров, загорелось красное светосигнальное табло «ДУБЛИР.ВКЛЮЧЕНА», речевой информатор выдал сообщение: «Отказала основная гидросистема». КВС отключил автопилот и продолжил заход на посадку.

Посадка благополучно, ВС повреждений не имеет, экипаж и пассажиры не пострадали.

Причиной авиационного инцидента с вертолетом явилось падение давления в основной гидросистеме без разгерметизации. Наиболее вероятно, причиной отключения основной гидросистемы явился кратковременный сбой в работе автомата разгрузки насоса ГА-77В вследствие заедания управляющего механизма из-за попадания продуктов износа шестеренчатого насоса НШ-39М или вследствие развития внутреннего дефекта автомата разгрузки.

Рекомендация:

- обстоятельства и причины авиационного инцидента ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» довести до лётного и технического состава, эксплуатирующего вертолеты.

27.01.2023, **ПВС (RAMP)**, ВС RRJ-95LR-100 RA-89054 ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», рейс ГЗП 9676 по маршруту маршрут а/п Иркутск - а/п Новый Уренгой

При выполнении буксировки ВС на стоянку для облива, из-за разрушения срезных болтов, произошло повреждение буксировочного узла ВС и двух пневматиков колес носовой стойки шасси.

По заключению комиссии, разрушение шин колес передней опоры шасси, произошло при их контакте с буксировочным водилом, после его нештатного отсоединения от буксировочного узла ВС.

Нештатное отсоединение буксировочного водила от буксировочного узла, произошло в результате разрушения предохранительных штифтов, под воздействием приложенных нагрузок, превысивших их расчетную прочность.

Причиной возникновения особой ситуации, приведшей к разрушению предохранительных штифтов буксировочного узла ВС, явилось не выполнение экипажем технологической процедуры по отключению стояночного тормоза, после сообщения специалисту наземной буксировочной бригады о своей готовности к буксировке.

Мнения членов комиссии о причинах повреждения ВС разошлись. По мнению 3-х членов комиссии, причины, изложенные в особом мнении, следующие:

- повреждение ВС на земле произошло в процессе наезда колес передней опоры шасси на препятствие, в виде отсоединившегося от ВС буксировочного водила в результате не предусмотренного технологией торможения тягача;

- отсоединение буксировочного водила от ВС явилось следствием разрушения предохранительных штифтов р/n 55-3206083-00 буксировочного узла, после воздействия нагрузок, превышающих их прочность.

Одной из возможных причин разрушения предохранительных штифтов могло явиться выполненное выталкивание ВС находившегося на стояночном тормозе без уведомления экипажа, для уборки упорных колодок.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- в составе буксировочной бригады отсутствовал оператор наземного обслуживания (стр. 221 РОНО АО «Международный Аэропорт Иркутск» - СТО ИСМ РУ 4.1.2.12.01-17 от 21.12.2021);

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 17 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- ответственный за буксировку специалист находился в кабине тягача в момент вывода ВС с места стоянки на осевую линию РД (стр. 221 РОНО АО «Международный Аэропорт Иркутск» – СТО ИСМ РУ 4.1.2.12.01-17 от 21.12.2021); ответственный за буксировку специалист не своевременно дал команду на остановку ВС после рассоединения самолета и тягача.

Рекомендации:

- авиапредприятиям и операторам аэродромов рассмотреть данное событие в рамках СУБП организаций;

- в рамках СУБП оператора аэродрома, рассмотреть вопрос приобретения и установки на буксировочный тягач видеорегистраторов.

01.02.23, **инцидент (WSTRW)**, ВС B-737-900, RA-73343, ООО «Авиакомпания «Икар», рейс КАР-419 по маршруту Сочи – Самара.

Во время набора высоты, высоте 4500 футов, экипаж услышал характерный хлопок, при этом параметры работы двигателей были в норме, системы самолёта работали штатно, без отклонений.

КВС доложил диспетчеру о возможном разряде статического электричества и продолжил полёт до аэропорта назначения г. Самара. Полёт по маршруту прошел без отклонений. Экипаж произвел посадку в аэропорту назначения г. Самара штатно.

Экипаж и пассажиры не пострадали. ВС получило повреждение по левой стороне фюзеляжа, в районе кабины экипажа и винглета в виде сквозного отверстия и оплавления заклёпок, повреждение датчика положения углов атаки.

Причины авиационного события расследует Южное МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

03.02.2023, **инцидент (SCF-PP)**, ВС Ми-8АМТ, RA-22271, ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», маршрут Ухта – Воркута.

При выполнении взлёта из а/п Ухта произошло открытие капота правого двигателя. Возврат и посадка в а/п Ухта благополучно, ВС повреждений не имеет.

Причиной возврата на аэродром вылета явилось открытие капота правого двигателя.

Наиболее вероятной причиной открытия капотов двигателей явились:

- некачественное закрытие замков капотов двигателей бортмехаником после завершения предполетного осмотра двигателей;

- отсутствие должного контроля закрытия замков после буксировки вертолета на пассажирский перрон в условиях зимнего периода.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- отсутствие должного контроля КВС, пилотом-инструктором и вторым пилотом требований п. 3.2. раздела 3 «Техническая подготовка к полету» РЛЭ ВС Ми-8АМТ в части несоблюдения ими в полной мере обязательных технологических операций внешнего предполетного осмотра вертолета.

Рекомендации:

- руководству ООО Авиапредприятие «Газпром авиа»: изучить «Отчёт по результатам расследования авиационного инцидента с вертолётом Ми-8 АМТ RA-22271» с летным и инженерно-техническим персоналом компании; повторно изучить с летным составом ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», эксплуатирующим вертолеты Ми-8АМТ, раздел 3 п. 3.2 «Техническая подготовка к полету» РЛЭ ВС Ми-8АМТ;

- согласно Руководству по управлению безопасностью полётов ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» (РУБП), провести анализ и дать оценку факторов рисков, связанных с

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 18 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

нарушениями экипажем ВС Ми-8 АМТ RA-22271 процедур подготовки к полету на этапе выполнения карт контрольных проверок в категории RAMP (наземное обслуживание ВС).

АО «НЦВ Миль и Камов»:

- рассмотреть возможность по внесению изменений в раздел 3 п.3.2. «Техническая подготовка к полету» РЛЭ ВС Ми-8АМТ в части уточнения производства необходимых действий КВС и 2го пилота по проверке исправности замков капотов двигателей либо их закрытия. При полной идентичности конструкций капотов двигателей и их замков на вертолетах типов Ми-8Т, Ми-8 МТВ и Ми8АМТ и их модификаций, в РЛЭ данных типов ВС разнятся схемы внешнего осмотра и процедуры проверки исправности замков капотов членами экипажей ВС при эксплуатации.

21.02.2023, **инцидент (SCF-PP)**, RRJ-95, RA-89053, АО «Ред Вингс», рейс WZ-1111 Дубай - Астана.

По сообщению КВС, после посадки на пробеге не включение реверса правого двигателя.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Срок расследования до получения результатов технического анализа.

22.02.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89033, АО АК «РусДжет», рейс по маршруту Стамбул - Внуково.

В крейсерском полете, в Ростовской и Самарской зоне ответственности ОВД в 23:20:20 (здесь и далее – время МСК) была потеряна радиосвязь с экипажем ВС в течение 15 минут 27 секунд.

Диспетчер УВД «Ростов – Контроль», диспетчер УВД «Самара – Контроль», а также 4 борта, находящиеся в этом же районе, неоднократно вызывали экипаж как на рабочей, так и на аварийных частотах.

Причиной авиационного инцидента явилось невыполнение технологии работы экипажа в полете, что привело к нарушению пунктов 2.11, 2.11.2, и 3.2 ФАП 362 «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации».

Рекомендации:

- АО «РусДжет» изучить обстоятельства данного инцидента с лётным и инженерно-техническим персоналом.

- Лётный состав АО «РусДжет» повторно ознакомить с приказом Минтранса России от 26 сентября 2012 г. № 362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации».

05.03.2023, **инцидент (SCF-NP)**, RRJ-95 RA-89184, АО «Ред Вингс», рейс WZ-1348 Ереван – Нижний Новгород.

После взлёта неуборка всех стоек шасси. По решению КВС была произведена выработка топлива и осуществлен возврат на аэродром вылета.

Причиной авиационного инцидента с ВС RRJ-95LR-100 RA-89184 АО «Ред Вингс» явилась неуборка шасси с появлением предупреждающего CAS-сообщения «L/G GEAR NOT UPLOCKED», предположительно, вследствие получения блоком управления уборкой/выпуском и поворотом передней опоры шасси (LGSCU) недостоверных данных от датчика угла поворота ПОШ из-за попадания влаги в электрический разъём датчика.

Рекомендации:

- Отчет по результатам расследования данного авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим составом АО «Ред Вингс», инженерно-техническим составом контрактных организаций по ТО ВС авиакомпании.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 19 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- Эксплуатантам ВС типа RRJ-95 выполнить нанесение водоотталкивающего состава D-5026NS и профилактического состава Ardrox AV-25 на электрические разъемы ВС типа RRJ-95 в соответствии с пунктом 3 Сервисного письма № 00-0233- 23 Изм.00.

11.03.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Ту-204-300, RA-64039, АО «Ред Вингс», рейс WZ-1120 Стамбул - Внуково

После взлета при уборке шасси закрытие створок шасси произошло с задержкой по времени около 20 мин, дальнейший полет, посадка без замечаний.

Причиной авиационного инцидента явилась длительная задержка закрытия створок основных стояк шасси по времени (17 минут 16 секунд) при прохождении сигнала «Отказ отключения давления шасси», в следствии некачественного монтажа конденсаторов К50-29-63-10мфк Поз.32.30-С3 и ПО3.032.30-С4 и реле ТКЕ22П1ГБ поз.032.60-К6.

Рекомендации:

- отчет по результатам расследования данного авиационного инцидента изучить с летным составом и инженерно-техническим персоналом АО «Ред Вингс»;
- АО «Ред Вингс» рассмотреть данный авиационный инцидент в рамках СУБП для определения факторов опасности, оценки рисков и разработки корректирующих мероприятий;
- техническому департаменту АО «Ред Вингс» разработать и внедрить разовую проверку качества монтажа БК 024.57.47-116, 024.57.05-116, 024.57.06-116 на парке ВС Ту-204. Работы по выполнению разовой проверки совмещать с выполнением ближайшей формы периодического ТО Ф1 или Ф2.

15.03.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Ту-204-100С, RA-04052, ООО «Авиакомпания «Авиастар-ТУ», рейс 9654 по маршруту Норильск – Новосибирск (Толмачево), а/п Толмачево.

На пробеге, после посадки, произошло разрушение пневматиков основных стоек шасси.

Причиной инцидента явилось попадание снега в тормозные устройства во время длительной стоянки ВС и дальнейшее примерзание тормозных дисков колес основных опор шасси после взлета.

Рекомендации:

- Материалы расследования изучить с членами летных экипажей и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний, эксплуатирующим ВС типа Ту-204.
- Рекомендовано ПАО Туполев внести в РЛЭ и РЭ ВС типа Ту-204 официальные рекомендации по особенностям подготовки к вылету после стоянки в условиях, предполагающих попадание снега в тормозные устройства колес и невозможности его полного удаления, при очистке видимых снежных наметов.
- До внесения в РЛЭ и РЭ ВС типа Ту-204 официальных рекомендаций, использовать рекомендации приведенные ИАС ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ» в «Акте оценки технического состояния воздушного судна ТУ-204-100С № 64052» от 17.03.2023.
- Проявившиеся факторы опасности при оценке риска нарушений и отклонений в организации летной работы и деятельности ЛС учесть ИБП в рамках СУБП авиакомпании.

31.03.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС CRJ-200, RA-67146, АО «АК РусЛайн», а\п Нарьян-Мар.

Экипаж доложил диспетчеру о неуборке передней стойки шасси и решении выработать топливо для посадки в а\п Нарьян-Мар.

После выработки топлива экипаж произвел посадку в аэропорту Нарьян-Мар.

ВС повреждений не имеет. Пострадавших нет.

Причиной авиационного инцидента явилась неуборка передней стойки шасси, незакрытое створок передней стойки шасси. Причиной неуборки передней стойки шасси явился неполный выход штока амортизатора передней стойки шасси из-за затруднения хода плавающего поршня

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 20 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

штока амортизатора. Причиной затрудненного хода плавающего поршня амортизатора является загрязнение уплотнений плавающего поршня в процессе эксплуатации.

Рекомендации:

- Эксплуатантам самолета CL-600-2B19 оценить риски, связанные с загрязнениями уплотнений поршня, вследствие попадания грязи в гидравлическое масло через загрязненное зеркало штока амортизатора стоек шасси.
- АО «Авиакомпания «РусЛайн» обстоятельства авиационного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом.
- АО «Авиакомпания «РусЛайн» по факту инцидента в летной службе авиакомпании провести специальные разборы с анализом действий экипажа в сложившейся нештатной ситуации.
- АО «Авиакомпания «РусЛайн разработать дополнительные мероприятия по снижению (исключению) подобных событий в будущем.

10.04.2023, **инцидент (SCF-PP/F-POST)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89187, АО «Ред Вингс», рейс RWZ 3022 Хургада – Минеральные Воды.

В 09:03 Экипаж самолета, на высоте 6700 м, доложил о пожаре вспомогательной силовой установки и решении следовать на аэродром назначения Минеральные Воды.

В 09:04 экипаж доложил о ликвидации пожара и запросил пожарную службу по прилету.

Посадка в 09:24.

КВС сигнал бедствия и срочности не подавал.

Причиной авиационного инцидента, связанного со срабатыванием аварийной сигнализации о пожаре ВСУ и появлением аварийного CAS-сообщения «APU FIRE», явилось повышение температуры в отсеке выше порога срабатывания датчиков пожара ВСУ по причине неполного раскрытия воздухозаборной створки из-за частичного отказа привода створки входного устройства ВСУ P/N 2B5222A.

Фактором, способствовавшим возникновению особой ситуации в полете, явилось необоснованное решение КВС на запуск ВСУ в полете, в отступление от стандартных операционных процедур и требований РЛЭ.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- При выполнении рейса RWZ1291 02.03.2023 в БСТО зарегистрирован код отказа FaultID: 426 «DOOR - FAIL TO CLOSE» в состоянии inactive, свидетельствующий о неисправности закрытия створки ВСУ с индикацией предупреждающего CAS-сообщения APU DOOR NOT CLSD. Процедуры по поиску и устранению неисправности не выполнялись.
- Документацией разработчика вспомогательного двигателя Honeywell не предусмотрен контроль положения створки входного устройства во время реализации процесса раскрытия в полете, в условиях возможного несигнализируемого заклинения створки в промежуточном положении (более 2 градусов). В летной документации Разработчика ВС не приводятся сведения о необходимости контроля положения створки экипажем при запуске ВСУ в полете.

Рекомендации:

- ПАО «Корпорация «Иркут» принять решение о необходимости проведения исследования с целью определения причины частичного отказа привода створки ВСУ p/n 2B5222A (поз. З-К490) и определить необходимость разработки корректирующих мероприятий.
- ПАО «Корпорация «Иркут» рассмотреть необходимость корректировки летной документации в части контроля положения створки входного устройства ВСУ экипажем в условиях запуска ВСУ в полете.
- АО «Ред Вингс» разработать и принять меры по обеспечению ответственного подхода летного и инженерно-технического персонала в части отражения в бортовом журнале отказов и нештатной работы оборудования с целью раннего выявления предпосылок авиационных инцидентов.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 21 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- Авиакомпаниям, эксплуатирующим ВС типа RRJ-95, организовать дополнительные занятия с летным составом по SOP, аварийным и особым процедурам, связанным с эксплуатацией ВСУ.

11.04.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, АО «Ред Вингс», рейс RWZ 3015 Сочи - Шарм-Эль-Шейх.

КВС доложил о некорректной работе системы кондиционирования и решении о возврате на аэродром вылета Сочи.

После выработки топлива посадка благополучно.

Расследование авиационного события проводит Южное МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

12.04.2023, **инцидент (SCF-PP)**, ВС Ми-8МТВ, RA-25800, ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», рейс ГЗП 9856 по маршруту: а\п Новый Уренгой - п.п. ВЖК Новый порт.

В горизонтальном полете на высоте 200м, в простых метеоусловиях, на удалении 15 км

от аэропорта Новый Уренгой, по объяснению членов экипажа, на левой приборной доске произошло неоднократное кратковременное загорание желтого светосигнального табло «ОТКЛ.ЭРД.ЛЕВ.ДВ» и изменение оборотов левого двигателя в диапазоне +1,5%. КВС согласно п. 5.3.1.1.2 Раздел 5 РЛЭ Ми-8 МТВ принял решение о прекращении выполнения полетного задания и возврате в аэропорт вылета Новый Уренгой.

Причиной авиационного инцидента явилась вынужденная посадка воздушного судна из-за отключения электронного регулятора ЭРД-3ВМ левого двигателя. Причиной отключения электронного регулятора ЭРД-3ВМ явилось замыкание провода приемника П-77 на экранирующую оплетку вследствие нарушения изоляции проводки.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины авиационного инцидента с Ми-8МТВ-1 RA-25800 ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» довести до лётного и технического состава, эксплуатирующего вертолеты;

- при работах по демонтажу двигателей исключить возможность излишнего перегиба жгутов электропроводки в зоне муфт сращивания, для чего, после расстыковки ШР и снятия хомутов отбортовки, укладывать и закреплять жгут электропроводки П-77 совместно с соседними жгутами в одну общую магистраль.

- эксплуатантам ВС при выполнении капитального ремонта вертолетов Ми-8МТВ-1, отработавших с даты изготовления 25 лет и более, включать в перечень дополнительных работ требование по замене жгутов электропроводки от муфт сращивания до приемника П-77.

19.04.2023, **инцидент (BIRD)**, ВС BD-700-1A10, RA-73550, АО «РусДжет», рейс RSJ 9650 Нижний Новгород – Внуково.

На послеполетном осмотре обнаружено повреждение в виде вмятины (длина 150 мм, глубина 15 мм) на обтекателе воздухозаборника двигателя №1 вследствие столкновения с птицей (бурое пятно).

По результатам расследования комиссия установила, что причиной появления вмятины на обтекателе воздухозаборника левого двигателя явилось столкновение с птицей. Установить этап столкновения ВС с птицей не представляется возможным.

Рекомендации:

- отчет и материалы по результатам расследования довести до персонала ЛС и ИАС.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 22 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

19.04.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Як-42Д, RA-42423, АО ПО «Космос», рейс KSM 9645 Москва (Внуково) – Псков (Кресты).

В 09:26, в районе аэродрома Москва (Внуково), после взлёта с ИВПП 01, экипаж самолёта Як-42Д допустил уклонение в запретную зону № 52 на высоте 6000ft (1830 м) по причине отказа GPS. Дальнейший полёт выполнялся без отклонений от установленного маршрута.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного события, произошедшего 19.04.2023, связанного с уклонением ВС рейса KCM9645 в запретную зону UUP52, изучить с персоналом оперативных органов ЕС ОрВД и летным составом.

- Руководству оперативных органов ЕС ОрВД в МЗ ЕС ОрВД организовать: изучение с персоналом ОВД допущенных нарушений требований ФАП ОрВД и ТРД; проведение с персоналом ОВД на инструктажах и разборах розыгрышей ситуаций, подобных расследуемому авиационному событию; проведение тренажерной подготовки, в процессе которой диспетчерам-инструкторам обращать особое внимание на отработку действий персонала ОВД по векторению и предотвращению нарушений ИВП связанных с уклонениями ВС в ВП запретных зон.

- Филиалу «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» провести внутреннее служебное расследование факта произошедшего авиационного события.

28.04.2023, **инцидент (SCF-NP)**, CL 600 (CRJ-100\200), RA-67139, АО АК «РусЛайн», рейс Москва (Внуково) - Йошкар-Ола.

В наборе высоты, при пересечении эшелона 220, появилось сообщение LH REV UNLOCKED.

Экипаж выполнил действия согласно QRH и произвёл благополучную посадку в аэропорту Москва (Внуково)

Причиной авиационного инцидента явилась внутренняя неисправность микровыключателя убранного положения реверса (T/R stow switch), в результате которой произошло замыкание пары контактов микровыключателя, формирование сигнала GND и сообщения L REV UNLOCKED.

Данный компонент эксплуатируется по состоянию.

Рекомендации:

- отчет по результатам расследования авиационного события изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом;

- АО «Авиакомпания «РусЛайн» рассмотреть материалы расследования авиационного события в рамках собственной системы управления безопасностью полетов.

03.05.2023, **ПВС (RAMP)**, ВС RRJ-95LR-100 RA-89195 АО «Ред Вингс» при выполнении рейса WZ-076 по маршруту Стамбул - Москва (Домодедово) на, на эшелоне 350, на EWD сработало предупреждающее CAS-сообщение «CAB PRESS HI CAB ALT».

Экипаж выполнил действия согласно QRH и совершил посадку ВС на запасном аэродроме Сочи.

Причиной авиационного инцидента связанного с падением давления в гермокабине, приведшим к невозможности полета ВС на заданном эшелоне, явилась неконтролируемая утечка воздуха из гермокабины, предположительно, из-за не полностью закрытого декомпрессионного клапана (ДК) задней/передней двери багажно-грузового отсека (БГО) в процессе подготовки ВС к вылету в а/п г. Стамбул.

Наиболее вероятной причиной не полного закрытия декомпрессионного клапана (ДК) задней/передней двери багажно-грузового отсека (БГО) явилось нарушение технологии закрытия, в результате невыполнения действий, описанных в инструкции по эксплуатации грузовой двери, в РЭ RRJ-A-52-30-00-01A01-740A-A и трафаретах, нанесенных рядом

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 23 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

с декомпрессионным клапаном грузовой двери БГО, персоналом по наземному обслуживанию в процессе подготовки ВС к вылету в а/п г. Стамбул.

Рекомендации:

- АО «Ред Вингс» рассмотреть данный авиационный инцидент в рамках СУБП для определения факторов опасности, оценки рисков и разработки корректирующих мероприятий.

- Департаменту наземного обслуживания АО «Ред Вингс» по результатам проведенного расследования направить информационное письмо в адрес контрактной организации по наземному обслуживанию а/п Стамбул.

08.05.2023, **инцидент (SCF-NP)**, CL 600 (CRJ-100\200), RA-67139, АО АК «РусЛайн», рейс 7R193 Москва (Внуково) - Тамбов (Донское)

После посадки на пробеге появилось сообщение L REV UNLOCK. Посадка благополучно. Экипаж самостоятельно зарулил на стоянку. ВС отстранено от полетов.

Причиной авиационного инцидента явилась кратковременная внутренняя неисправность пневматического привода левого реверса (PDU).

Данный компонент эксплуатируется по состоянию.

Рекомендации:

- отчет по результатам расследования авиационного события изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом;

- АО «Авиакомпания «РусЛайн» рассмотреть материалы расследования авиационного события и отказы реверса на ВС типа CL-600-2B19 в рамках собственной программы надежности АТ.

17.05.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС B-737-800, RA-73314, ООО «Северный Ветер», рейс N4-701 по маршруту Казань - Минеральные воды

Экипаж запросил возврат с предварительного старта по технической причине (падение давления в гидросистеме «А»).

Заруливание на стоянку произведено на собственной тяге двигателей. При осмотре ИВПП и маршрута руления обнаружены следы течи гидрожидкости. ВС было отстранено от полета на время проведения работ. Экипаж и пассажиры не пострадали. Воздушное судно повреждений не имело.

Причиной авиационного события явилось снижение давления и уровня гидрожидкости систем «А» и «В» в процессе руления в следствии нарушения герметичности из-за ослабления резьбового соединения магистрали гидравлической системы. Предположительно причиной ослабления резьбового соединения является действие вибрационных нагрузок, которые вызывают поперечные микроперемещения сопрягаемых деталей.

Рекомендации:

- согласно требованиям п.3.7 ПРАПИ-98, ООО «Северный ветер» провести летным составом и инженерно-техническим персоналом провести разбор обстоятельств, причин и факторов авиационного инцидента.

- ИТП ООО «Северный ветер» выполнить проверку затяжки всех резьбовых соединений на данной магистрали (STA 540 to STA 663.75) при выполнении очередной периодической формы ТО на ВС RA-73314.

20.05.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95, RA-89145, АО «Ред Вингс», рейс WZ-4321 Домодедово - Ереван.

После посадки на пробеге не выключился реверс левого двигателя.

Причиной авиационного инцидента с ВС RRJ-95LR-100 RA-89145 АО «Ред Вингс» явилось невключение реверса левого двигателя вследствие кратковременного сбоя в работе блока-концентратора данных EIU-100.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 24 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- Отчёт по результатам проведённого расследования изучить с лётным составом и инженерно-техническим персоналом Эксплуатантов ВС типа RRJ-95.
- АО «Ред Вингс» обеспечить выполнение сервисного бюллетеня СБ RRJ- 31-00491-БД в установленные сроки.

21.05.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Ми-8МТВ, RA-22165, ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», а/п Новый Уренгой, рейс ГЗП-9827 а/п Н. Уренгой - ВЖК Н. Порт

После взлета из а/п Новый Уренгой, в горизонтальном полете, экипаж обнаружил, что при нажатии на кнопку ТРИММЕР (управление электромагнитными тормозами пружинных механизмов загрузки, расположенное на обоих ручках продольно-поперечного управления) не снимаются усилия с ручек управления командира воздушного судна и второго пилота. КВС принял решение о возврате в а/п вылета Новый Уренгой.

Посадка произведена благополучно, ВС повреждений не имеет, экипаж и пассажиры не пострадали.

Комиссия установила, что причиной события явился отказ системы триммирования вследствие короткого замыкания в реле ТКД12ПОДГБ поз.49/64 (б/н) из-за нарушения фиксации контактов внутри изделия.

Причиной авиационного инцидента явилось невозможность триммирования усилий на органах управления. Причиной невозможности триммирования усилий на органах управления явилось короткое замыкание в реле ТКД12ПОДГБ из-за нарушения фиксации контактов внутри изделия. Точная причина нарушения фиксации контактов в реле ТКД12ПОДГБ не установлена.

Рекомендации:

- Обстоятельства и причины авиационного инцидента с Ми-8МТВ-1 RA-22165 ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» довести до лётного и технического состава, эксплуатирующего вертолеты.
- В рамках функционирования СУБП АО «Казанский вертолетный завод» установить факторы опасности, оценить риски и по результатам определить целесообразность принятия корректирующих мероприятий по повышению надежности системы триммирования усилий на органах управления.

28.05.2023, **инцидент (SCF-NP)**, B-737, RA-73317, ООО «Северный Ветер», N4-1401, Шереметьево – Курган-Тюбе (Бохтар).

Возврат на аэродром вылета из-за неисправности гидросистемы.

Причиной авиационного инцидента явилась потеря гидрожидкости в гидросистеме «В», вызванная нарушением герметичности уплотнения в месте соединения трубопровода с T/R SHUTTLE VALVE, связанная с износом уплотнения в процессе нормальной эксплуатации.

Рекомендации:

- руководству летного и технического департаментов ООО «Северный Ветер» организовать изучение с летными экипажами и инженерно-техническим персоналом материалы данного расследования.
- руководству авиакомпаний, эксплуатирующих ВС Боинг-737-800 рассмотреть необходимость выполнения разовой проверки состояния данной гидросистемы.

29.05.2023, **инцидент (LOC-G)**, ВС B-737-800 RA-73314, ООО «Северный Ветер», а\п Новокузнецк.

В процессе буксировки ВС с МС-8 на точку запуск, левая стойка шасси съехала с бетонного покрытия на асфальтовую отмостку.

Причиной авиационного события стало нарушение водителем, руководителем и членами буксировочной бригады технологии выполнения работ по буксировке ВС ООО «Аэрокузбас».

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 25 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

В процессе проведения расследования установлено, что причиной выкатывания левой основной тележки шасси ВС с бетонного покрытия перрона на асфальтированную отмостку стало:

- нарушение водителем буксировочной бригады п. 5.5, п 5.6, п. 6.1, п 6.6;
- нарушение руководителем бригады п. 5.5, п.5.6, п 6.1, п 6.2, п. 6.3;
- нарушение членами буксировочной бригады п 5.5, п 5.6, п 6.1, п 6.5 технологии выполнения работ по буксировке ВС ООО «Аэрокузбасс».

Рекомендации:

- в рамках СУБП (КМ) «Аэрокузбасс» по итогам расследования Аи идентифицировать факторы опасности, оценить риски, провести анализ данного производственного происшествия для организации корректирующих мероприятий;
- выполнить смещение мест стоянок и оси руления ВС ближе к строящемуся терминалу;
- рассмотреть возможность нанесения дополнительной разметки ОПАСНОСНОСТИ и ограничивающих линий;
- проводить дополнительные инструктажи работников ССТ и АТБ при заступлении на смену;
- обращать особое внимание на движение ВС по осевой линии при буксировке;
- проведение дополнительных тренировок по буксировке ВС.

05.06.2023, **инцидент (SCF-NP)**, RRJ-95LR-100, RA-89031, ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа», рейс GZP 252 Ямбург – Москва (Внуково).

Через 20 минут после взлета, на FL 270 сработала сигнализация «AIR. L PACK FAULT», «AIR R PACK FAULT» с ростом высоты в кабине. Экипаж выполнил действия согласно QRH, снижение с эшелона с докладом УВД.

Посадка на запасном аэродроме благополучно.

Комиссия установила, что причиной события явился отказ отсечного регулирующего клапана (WAIV1) СКВ поз. 7-D301, p/n 60082B010001, s/n 60082-01205.

Расследование авиационного события проводит Коми МТУ Росавиации. Клапан направлен на исследование в ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации», расследование продлено до получения результатов исследования.

08.06.2023, **инцидент (OTHR)**, ВС Embraer-190 (ERJ190-100LR), RA-02739, ООО «Авиакомпания «Икар», при выполнении рейса «KAR-805» по маршруту Нижний Новгород – Минеральные Воды.

Перед прохождением пункта обязательного донесения (ПОД) «NIMTA» экипаж ВС не отвечал на запросы РП Районного Диспетчерского Центра ЕС ОрВД Самара и РП Районного Диспетчерского Центра ЕС ОрВД Ростова-на-Дону в течении 17 минут.

Причиной потери радиосвязи в полете явилось уменьшение громкости гарнитуры и внутрикабинного динамика вторым пилотом и, как следствие, невыполнение им контроля за воздушной обстановкой посредством прослушивания радиообмена после приёма управления от КВС, а также недостаточный контроль со стороны КВС при передаче р/связи второму пилоту. Сопутствующим фактором фактором наступления авиационного инцидента явилось отсутствие контроля вторым пилотом за местоположением ВС относительно ПОД (NIMTA), прохождение которого ЭВС обязан доложить органу УВД.

Рекомендации:

- Лётному составу ООО «Авиакомпания «Икар» повторно изучить: -п.3.13 ФАП-128; - п.2.12.2.ФАП-362, - п. 8.3.1.9, часть «А», гл.8 РПП ООО «Авиакомпания «Икар»; - раздел 3.8.3. «SOPM E-190».
- Командно-летному и инспекторскому составу ООО «Авиакомпания «Икар», при проведении тренажерных подготовок с летным составом предусмотреть проведение тренировок

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 26 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

по ведению радиоосмотрительности и комплексному использованию средств воздушной навигации.

- Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с воздушным судном Emhaer-190 ERJ-190-100LR, RA-02739 ООО «Авиакомпания «ИКАР» изучить с перслналом ОрВД филиалов «Аэронавигация Центральной Волги» и «Аэронавигация Юга» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

17.06.2023, **инцидент (GCOL)**, ВС B-737-800, RA-73316, ООО «Северный Ветер», а\п Тюмень (Рощино).

При буксировке ВС со ст. №10 на ст. № 55, произошло столкновение законцовки левой плоскости крыла с мачтой освещения.

Причиной инцидента явилась неудовлетворительная организация буксировки и установки ВС на аэродроме Рощино, выразившаяся в:

- установке ВС на стоянку, по разрешению диспетчера руления ОВД, не предусмотренную для данного типа ВС;
- нарушении персоналом наземного обслуживания АО «Аэропорт Рощино» технологии выполнения работ по буксировке ВС на аэродроме Тюмень (Рощино) п.3.1.7, п.4.1.3.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- диспетчер ДПР предоставил неточную информацию о месте стоянки «55» в условиях загруженности, из-за созвучности номеров стоянок «55» и «55А», предназначенных для разных типов ВС;
- в п.4.1.3 «Технология «Выполнения работ по буксировке ВС на аэродроме Тюмень (Рощино)» не прописано, что в случае сомнения в достоверности информации, поступившей от экипажа, ответственный за буксировку должен потребовать уточнения экипажем у диспетчера руления правильность полученной информации;
- руководитель бригады, получив разрешение диспетчера ДПР на буксировку ВС на стоянку 55, сомневаясь в точности полученной информации, продолжил буксировку ВС, не выяснив соответствует ли, стоянка 55 для B-737-800, и не доложил начальнику смены СНОВС;
- руководитель буксировки не убедился в отсутствии препятствий при буксировке в точку запуска;
- перед установкой ВС на стоянку 55, руководитель буксировки не убедился, соответствуют ли размеры стоянки для установки ВС B-737-800;
- не определен порядок возможности изменения состава буксировочной бригады в процессе буксировки, и в каких случаях.

Рекомендации:

Внести дополнение в инструкцию по буксировке ВС в части:

- запрещено изменение состава буксировочной бригады в процессе буксировки, без веских оснований и доклада руководителю буксировочной бригады;
- перед началом буксировки руководитель буксировочной бригады информирует водителя буксира о буксируемом типе ВС и номере стоянки;
- в случае сомнения о достоверности информации, поступившей от экипажа, ответственный за буксировку должен потребовать уточнения у диспетчера руления правильность полученной информации.

Внести в РОДСТ 2022 дополнения:

- в кабине каждого буксира должна располагаться инструкция «Порядок организации руления, буксировки и установки воздушных судов на аэродроме Тюмень (Рощино)» для сверки информации поступившей от руководителя буксировочной бригады о типе ВС и номере стоянки.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 27 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

17.06.2023, **инцидент (ADRM)**, ВС RRJ-95, RA-81141, АО «Ред Вингс», рейс WZ-016 Тель-Авив – Минеральные Воды.

Экипаж произвел уход на второй круг по причине выхода из строя светотехнического оборудования аэродрома посадки - Минеральные воды.

Повторный заход на посадку и посадка выполнены без замечаний.

Причиной авиационного явилось обесточивание двух внешних независимых линий электропередачи при отсутствии источников бесперебойного питания ССО.

Причиной обесточивание двух внешних независимых линий электропередачи послужило прямое поражение ВЛ грозовым разрядом на опоре.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- ФАП-262 не описывают ситуацию с одновременным отключением двух внешних линий электроснабжения и не предусматривает наличия источников бесперебойного питания на период запуска ДГ.

Рекомендации:

- ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды» рассмотреть вопрос о приобретении источника бесперебойного питания (ИБП) мощностью 30-40 кВт для обеспечения электропитания огней ВПП и визуальной глиссады, на период запуска дизель-электрического генератора.

25.06.2023, **инцидент (GCOL)**, ВС Ту-204С, RA-64024, ООО Авиационная компания «Авиастар-ТУ», рейс TUP 6844 Ханчжоу - Улан-Удэ, аэропорт Улан-Удэ (Мухино).

При заруливании самолёта Ту-204С на МС 4 за машиной сопровождения, произошло касание левой плоскостью крыла хвостовой части самолета В-757-223, находящегося на МС 5.

Причиной повреждения ВС Ту-204С № RA-64024 при заруливании на стоянку за машиной сопровождения и В-757-223 RA-73355, явилась небезопасная организация руления ВС на перроне а/п Улан-Удэ.

Сопутствующим фактором повреждения ВС послужила постановка ВС В-757-223 RA-73355 с нарушением границ стоянки.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- В предоставленных на основании запроса Председателя комиссии по расследованию сведениях о подготовке персонала СНОВ С и службы спецавтотранспорта: - на скане листа «Журнала регистрации инструктажа на рабочем месте», представленном в комиссию по расследованию, видно, что фамилия и инициалы Иванова М.С вписаны поверх другой заретушированной фамилии.
- Даты прохождения инструктажа Иванова М.С. и ряда других специалистов имеют следы исправлений; - на скане листа «Журнала регистрации инструктажа на рабочем месте (СНОВС)», представленном в комиссию по расследованию, личная подпись инструктируемого специалиста по НОВС Будаева Б.Б. не соответствует подписи Будаева Б.Б, в объяснительной записке; - не представлена выписка из Журнала регистрации инструктажа на рабочем месте специалиста по НОВС Гапченко В.И..
- Технология «Наземного обслуживания воздушных судов» допускает возможность неоднозначного толкования предупреждения, содержащегося в п.4.1;
- Уровень подготовки специалиста по НОВС Гапченко В.И. дает основание для отстранения его от самостоятельного выполнения работ по приему выпуску ВС.

Рекомендации:

ООО «Аэропорт Байкал»:

- в кратчайшие сроки устранить несоответствие информации, касающейся ULAN-UDE, RUSSIA MUKHINO содержащейся в AIP RUSSIA с фактически нанесенной разметкой и дополнительно введенными номерами стоянок на перроне аэродрома Улан-Удэ;

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 28 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- исключить возможность неоднозначного толкования ограничений при составлении заявок на издание NOT AM.

- до устранения несоответствий AIP RUSSIA с фактически нанесенной разметкой и дополнительно введенными номерами стоянок на перроне аэродрома Улан-Удэ довести до ПДСА, СНОВС и Улан-Удэнского центра ОВД информацию о недопустимости использования маршрута руления для установки ВС на МС4 по диагонали носом на РД «С» при занятой МС5

Материалы расследования довести до:

- персонала СНОВС, ПДСА и службы спецавтотранспорта ООО «Аэропорт Байкал»;
- Улан-Удэнского центра ОрВД;
- летного состава ООО Авиакомпания «Авиастар-Ту».

27.06.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89145, АО «Ред Вингс», рейс по маршруту Алматы – Жуковский.

По добровольному сообщению, поступившему от КВС, в процессе уборки шасси было превышено ограничение РЛЭ по максимальной скорости уборки шасси на 26 узлов в течение 27 с. Ограничение максимальной скорости полёта с выпущенными шасси превышено не было.

Послеполётный осмотр ВС техническим персоналом повреждений не выявил.

ВС допущено к дальнейшей эксплуатации без ограничений.

Причиной авиационного инцидента явилось превышение, установленного ограничения РЛЭ RRJ-95, максимальной скорости в процессе уборки шасси, из-за недостаточного перекрёстного контроля при выполнении процедур (SOP) - выполнение операции по уборке шасси.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- недостатки взаимодействия между членами экипажа (CRM), включая отсутствие взаимного (перекрёстного) контроля и подтверждения операций при контроле выполнения требований стандартной процедуры, выразившейся в не своевременной уборке шасси, на этапе набора высоты после взлета.

Рекомендации:

- отчёт по результатам расследования данного авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим составом АО «Ред Вингс»;
- АО «Ред Вингс» рассмотреть данный авиационный инцидент в рамках СУБП для определения факторов опасности, оценки рисков и разработки корректирующих мероприятий.

16.07.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Falcon-900B, RA-09001, ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», рейс GZP 9634 Анталья – Москва (Внуково).

При проведении послеполётного осмотра самолёта FALCON-900B обнаружено повреждение внешнего пневматика левой основной стойки шасси в виде сквозной потертости с нарушением герметичности. ВС отстранено от полетов.

В ходе проведённого расследования комиссией было установлено, что причиной авиационного инцидента явилось разрушение пневматика внешнего колеса левой основной стойки шасси.

Наиболее вероятно, разрушение пневматика произошло в момент касания ВС ВПП из-за заклинивания карбоновых тормозных дисков колеса после попадания на них влаги с последующим образованием льда.

Рекомендации:

- Причины и обстоятельства данного инцидента довести до летного и инженерного состава ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», эксплуатирующих ВС типа Falcon.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 29 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

17.07.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС B-737-8Q8, RA-73269, ООО «Северный Ветер», рейс NWS 701 Казань – Минеральные, р-н аэродрома Казань.

После взлёта самолёта, на 10 минуте полёта поступил доклад экипажа о вибрации левого двигателя. КВС принял решение о возврате в аэропорт вылета.

После взлёта данного ВС на ИВПП аэропорта Казань обнаружены фрагменты резины. После выполнения контрольного прохода над ИВПП, визуально выявлено разрушение внутреннего колеса левой основной стойки шасси.

В аэропорту объявлялась тревога АСК.

После выработки топлива, посадка в 14:16 благополучно.

Заруливание на стоянку осуществлено на собственной тяге.

Расследование проводит Приволжское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

25.07.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89195, АО «Ред Вингс» рейс WZ-1366, Стамбул – Самара (Курумоч).

После взлёта на EWD появилось CAS-сообщение «ENG L+R FUEL FILTER CLOG» (засорение топливных фильтров левого и правого двигателей) с последующим погасанием сигнализации.

Экипаж выполнил QRH. Параметры двигателей соответствовали эксплуатационным значениям, питание двигателей топливом не нарушалось. Экипаж продолжил полёт до аэропорта назначения Самара.

Расследование проводит Приволжское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

26.07.2023, **ПВС (RAMP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-8941, АО «Ред Вингс», рейс ИН-080 по маршруту Анталья – Домодедово, а\п Домодедово.

После установки телетрапа к ВС, произошло повреждение накладки двери 1L (верхний левый угол).

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

29.07.2023, **ПВС (RAMP)**, ВС EMB-135BJ, RA-02747, ООО «Джетика», план 02747 Шеньян – Екатеринбург, аэропорт Шеньян.

При проведении предполетного осмотра самолёта обнаружено повреждение нижних створок закрытия основных стоек шасси об установленные колодки, из-за просадки ВС после загрузки.

Расследование проводит Уральское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

05.08.2023, **инцидент (BIRD)**, ВС RRJ-95LR100, RA-89184, АО «Ред Вингс», рейс WZ-3006.

При проведении послеполётного осмотра обнаружены следы столкновения с птицами: вмятина на внешней обшивке воздухозаборника правого двигателя, вмятина на первой секции правого предкрылка.

Причиной авиационного инцидента, повреждение внешней обшивки воздухозаборника правого двигателя и первой секции правого предкрылка, явилось столкновение с одиночной птицей в полете.

Ввиду отсутствия бионта птицы, установить этап полета, при котором произошло столкновение ВС с птицей, вид и тип птицы не представляется возможным.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 30 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- Оператору аэропорта Сочи организовать и провести дополнительные исследования орнитологической обстановки в районе аэродрома с привлечением специалистов-биологов.

АО «Ред Вингс» провести занятия с летными экипажами о прослушивании в полете информации ATIS.

- Оператору аэропорта Сочи отработать методику опроса специалистами-орнитологами летных экипажей в случаях столкновения ВС с птицами о получении нилотами предупреждений перелетов птиц для заполнения формы отчетности.

07.08.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Ми-8МТВ, RA-25411, ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», рейс ГЗП 9827 по маршруту: «аэропорт Надым - аэропорт Советский».

Взлет из аэропорта Надым был произведен в 08.05

В 09:57, в горизонтальном полете, сработала сигнализация «ПОЖАР ЛЕВ. ДВИГ» и «1-я очередь».

КВС принял решение о выполнении посадки на посадочную площадку, подобранную с воздуха.

Посадка произведена благополучно в 10.05. Экипаж не пострадал. ВС повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента с вертолетом явилось срабатывание первой очереди системы пожаротушения в отсеке левого двигателя.

Срабатывание системы пожаротушения системы сигнализации о пожаре обусловлено выдачей ложного сигнала исполнительным блоком ССП-ФК-БИ сер.2 №2391243190.

Причиной выдачей ложного сигнала исполнительным блоком ССП-ФК-БИ сер.2 №2391243190 явилась недостаточная эксплуатационная надежность системы пожаротушения вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25411.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- Комиссии по расследованию не предоставлены выписка внутрикабинных переговоров.

Рекомендации:

- Обстоятельства и причины авиационного инцидента с Ми-8МТВ-1 RA-2541 довести до лётного и технического состава, эксплуатирующего вертолеты Ми-8 и его модификации.

- Рекомендовать АО «НЦВ Миль и Камов» распространить действие бюллетеня № Т2621-БУ-В на все вертолеты Ми-8МТВ-1 или выпустить аналогичный бюллетень шифра БУ-Г.

14.08.2023, **инцидент (BIRD)**, ВС RRJ-95LR-100, АО «Ред Вингс», RA-89196, рейс RWZ4708: Баку – Раменское.

На послеполётном осмотре обнаружены следы попадания птицы в обтекатель локатора с повреждением лакокрасочного покрытия.

Причиной авиационного инцидента с ВС RRJ-95LR-100 RA-89196 АО «Ред Вингс» явилось недопустимое повреждения обтекателя локатора из-за столкновения с птицей, наиболее вероятно, на этапе первоначального набора высоты.

Рекомендации:

- Отчёт по результатам проведённого расследования изучить с лётным составом и инженерно-техническим персоналом АО «Ред Вингс».

- АО «Ред Вингс» организовать повторное изучение с лётным составом Информации по БП №6 от 06.06.2023.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 31 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

15.08.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR100, RA-89145, АО «Ред Вингс», рейс WZ-4630.

В горизонтальном полете, на крейсерском эшелоне, экипаж отметил медленное уменьшение уровня гидрожидкости с последующим появлением сообщения уровня CAUTION «HYD HS3 LO LVL» (низкий уровень гидрожидкости в гидробаке гидросистемы HS3).

Отказ АТ (уменьшение уровня гидрожидкости в гидробаке гидросистемы №3 до значения менее 11%.).

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения результатов исследования.

15.08.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС B737, RA-73317, АО «Северный Ветер», рейс NWS-317.

ЭВС вышел на связь с ПДС, сообщив о убывании гидрожидкости. Со стороны ПДС была дана рекомендация проследовать в а/п Казань.

Расследование проводит Приволжское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

24.08.2023, **ПВС (RAMP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89140 АО «Ред Вингс», а\п Домодедово.

В процессе буксировки ВС под управлением технического состава произошло срезание болта буксировочного узла с разворотом ПОШ на угол выше допустимого. Повреждены датчик угла поворота ПОШ и правый пневматик ПОШ.

Причиной повреждения передней опоры шасси ВС RRJ-95LR-100 RA-89140 АО «Ред Вингс» во время буксировки явилось несоблюдение водителем тягача безопасной скорости буксировки ВС в нарушение требований пунктов 6.1.5.1 и 6.1.5.3 Технологии «Буксировка Воздушного судна» ООО «Домодедово Эрпорт Хэндлинг».

Недостатки, выявленные при расследовании:

- Максимальная скорость буксировки ВС, указанная в п. 6.1.5.6 Технологии «Буксировка Воздушного судна» ООО «Домодедово Эрпорт Хэндлинг» (25 км/ч) не соответствует ограничениям РТЭ ВС RRJ-95 (15 км/ч).

Рекомендации:

- Отчёт по результатам расследования ПВС RRJ-95LR-100 изучить с инженерно-техническим персоналом АО «Ред Винге», ООО «Ю-ТИ-ДЖИ ДОМОДЕДОВО» и персоналом ООО «Домодедово Эрпорт Хэндлинг».
- ООО «Домодедово Эрпорт Хэндлинг» в рамках СУБП разработать и провести корректирующие мероприятия для минимизации рисков ПВС во время буксировки. 6.3. ООО «Домодедово Эрпорт Хэндлинг» внести изменения в Технологию «Буксировка Воздушного судна» в части соответствия требованиям РТЭ ВС типа RRJ-95.

25.08.2023, **инцидент (OTHR)**, ВС DHC-6-400, RA-67292, ООО «Арт Авиа»

По данными СОК произошло нарушение максимально допустимой взлетной массы.

В ходе проведенного расследования комиссией было установлено, что при выполнении рейса экипажем было допущено превышение взлетной массы ВС, чем нарушены требования главы II пункта 2.8 ФАП-128, РЛЭ, главы 14 части А РПП, главы 6, пункта 6.7 части В РПП и инструкции по ОЛР авиакомпании. По результату анализа данного события выявлена ошибка экипажа в части, касающейся расчета топлива на полет и контроля соответствия заправки ВС и полезной коммерческой загрузки с целью определения взлетной массы ВС.

Рекомендации:

- Командно-руководящему, инструкторскому и летному составу летной службы авиакомпании ознакомиться с Отчетом комиссии по результатам данного расследования, приняты рекомендации для исполнения в части касающейся.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 32 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- В целях исключения подобных несоответствий провести разбор и дополнительное занятие по заполнению полетной документации, согласно требований руководящих документов ГА и положений инструкции по ОЛР авиакомпании с КРС, КЛС и летным составом. Предупредить летный состав о персональной ответственности за заполнение полетной документации и ее соответствие фактической взлетной массе ВС.
- Отделом ОАПИ согласовать с разработчиком СПО (WINARM) внесение данных по весу топлива на запуске и выключении двигателя в бланк экспресс-анализа.
- По результатам расследования данного события провести корректирующие мероприятия в рамках СУБП в ООО «Арт Авиа».

25.08.2023, **инцидент (OTHR)**, ВС DHC-6-400, RA-67293, ООО «Арт Авиа»

По данными СОК произошло нарушение максимально допустимой взлетной массы.

В ходе проведенного расследования комиссией было установлено, что при выполнении рейса экипажем было допущено превышение взлетной массы ВС, чем нарушены требования главы II пункта 2.8 ФАП-128, РЛЭ, главы 14 части А РПП, главы 6, пункта 6.7 части В РПП и инструкции по ОЛР авиакомпании. По результату анализа данного события выявлена ошибка экипажа в части, касающейся расчета топлива на полет и контроля соответствия заправки ВС и полезной коммерческой загрузки с целью определения взлетной массы ВС.

Рекомендации:

- Командно-руководящему, инструкторскому и летному составу летной службы авиакомпании ознакомиться с Отчетом комиссии по результатам данного расследования, приняты рекомендации для исполнения в части касающейся.
- В целях исключения подобных несоответствий провести разбор и дополнительное занятие по заполнению полетной документации, согласно требований руководящих документов ГА и положений инструкции по ОЛР авиакомпании с КРС, КЛС и летным составом. Предупредить летный состав о персональной ответственности за заполнение полетной документации и ее соответствие фактической взлетной массе ВС.
- Отделом ОАПИ согласовать с разработчиком СПО (WINARM) внесение данных по весу топлива на запуске и выключении двигателя в бланк экспресс-анализа.
- По результатам расследования данного события провести корректирующие мероприятия в рамках СУБП в ООО «Арт Авиа».

25.08.2023, **инцидент (OTHR)**, ВС DHC-6-400, RA-67296, ООО «Арт Авиа»

По данными СОК произошло нарушение максимально допустимой взлетной массы.

В ходе проведенного расследования комиссией было установлено, что при выполнении рейса экипажем было допущено превышение взлетной массы ВС, чем нарушены требования главы II пункта 2.8 ФАП-128, РЛЭ, главы 14 части А РПП, главы 6, пункта 6.7 части В РПП и инструкции по ОЛР авиакомпании. По результату анализа данного события выявлена ошибка экипажа в части, касающейся расчета топлива на полет и контроля соответствия заправки ВС и полезной коммерческой загрузки с целью определения взлетной массы ВС.

Рекомендации:

- Командно-руководящему, инструкторскому и летному составу летной службы авиакомпании ознакомиться с Отчетом комиссии по результатам данного расследования, приняты рекомендации для исполнения в части касающейся.
- В целях исключения подобных несоответствий провести разбор и дополнительное занятие по заполнению полетной документации, согласно требований руководящих документов ГА и положений инструкции по ОЛР авиакомпании с КРС, КЛС и летным составом. Предупредить летный состав о персональной ответственности за заполнение полетной документации и ее соответствие фактической взлетной массе ВС.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 33 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- Отделом ОАПИ согласовать с разработчиком СПО (WINARM) внесение данных по весу топлива на запуске и выключении двигателя в бланк экспресс-анализа.

- По результатам расследования данного события провести корректирующие мероприятия в рамках СУБП в ООО «Арт Авиа».

03.09.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89184, АО «Ред Вингс», рейс WZ-1349 Нижний Новгород – Анталия.

В полете появилось сообщение уровня CAUTION «HYD HS2 LO PR». Экипаж выполнил действия согласно QRH, включил резервную насосную станцию постоянного тока DCMP2B, давление гидрожидкости в HS2 восстановилось, сообщение «HYD HS2 LO PR» исчезло и появилось сообщение «HYD HS2 ELEC2A FAULT». Посадка на аэродроме назначения в штатном режиме.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения результатов исследования.

08.09.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89187, АО «Ред Вингс», рейс WZ-14624: Анталья – Уфа.

При заходе на посадку EICAS MSG «F/CTL SLATS LOCKED» (заклинивание предкрылков).

Экипаж выполнил QRH.

Посадка выполнена благополучно на аэродроме назначения с конфигурацией механизации крыла FLAPS 9.5 / SLATS 0.

Выполнены работы согласно РПУН. Определена неисправность нагревательного элемента привода с планетарной передачей 176-С278. Произведена замена неисправного компонента, оформлена техническая документация. ВС допущено к дальнейшей эксплуатации.

Расследование проводит Западно-Сибирское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

08.09.2023, **инцидент (BIRD)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89195, АО «Ред Вингс», рейс WZ-1064: Владикавказ - Екатеринбург.

На послеполётном осмотре обнаружены следы от столкновения с птицей на обшивке фюзеляжа отсека Ф1 справа между ШП4 и ШП5. Выполнена инспекция вмятины согласно РРК 53-11-01 RRJ-95. Повреждение (вмятина) не в допуске. Выполнен запрос производителю на возможность ремонта и дальнейшей эксплуатации ВС.

Причиной авиационного инцидента явилось столкновение ВС с птицей во время полета, предположительно на этапе первоначального набора высоты в районе аэродрома вылета.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- В нарушение пункта 2, раздела 19.4.6 «Рекомендации экипажу после столкновения с птицами или другими объектами в полете», Главы 19 «Непредвиденные обстоятельства и особые случаи», Части Л РПП авиакомпании, экипаж о возможном столкновении с птицей и о принятом решении следовать на аэродром посадки органу ОВД не доложил.

- В нарушение пункта 6, раздела 19.4.6 «Рекомендации экипажу после столкновения с птицами или другими объектами в полете», Главы 19 «Непредвиденные обстоятельства и особые случаи», Части Л РПП авиакомпании, экипаж при обнаружении повреждения ВС инспекцию и администрацию аэропорта Екатеринбург (Кольцово) не вызвал.

- В нарушении пункта 10. раздела 19.4.6 «Рекомендации экипажу после столкновения с птицами или другими объектами в полете», Главы 19 «Непредвиденные обстоятельства и особые случаи». Части А РПП авиакомпании, экипаж, формализованный отчет, но форме отчетности о столкновении с птицами для дальнейшей передачи в ИБП авиакомпании, не заполнил.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 34 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- Обстоятельства и причины авиационного инцидента довести до летных экипажей и инженерно-технического состава эксплуатантов ВС RRJ-95.

- АО «Ред Винге» провести дополнительные занятия с летным составом по изучению раздела 19.4.6 «Рекомендации экипажу после столкновения с птицами или другими объектами в полете». Главы 19 «Непредвиденные обстоятельства и особые случаи». Части А РПП авиакомпании.

- Инженерно-техническому персоналу АО «Ред Вингс» обеспечить исполнение требований разработчика воздушного судна в соответствие с ограничением ресурса до 22.09.2023 для ВС RRJ-95LR-100 RA-89195.

12.09.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89145, АО «Ред Вингс», рейс WZ-089: Домодедово - Анталья

В полете появление сообщения уровня CAUTION «HYD HS2 LO PR». Экипаж выполнил действия согласно QRH, включил резервную насосную станции постоянного тока DCMP2B, давление гидрожидкости в HS2 восстановилось, сообщение «HYD HS2 LO PR» исчезло.

После посадки, на пробеге, не включился реверс левого двигателя. На EWD загорелось CAS-сообщение «ENG L REV FAULT». На послеполетном осмотре повреждений ВС, двигателей и подтеков гидрожидкости не обнаружено.

Причиной авиационного инцидента с ВС RRJ-95LR-100 RA-89145 АО «Ред Вингс» явилось падение давления в гидросистеме № 2 в полёте и невключение реверса левого двигателя после посадки вследствие кратковременного сбоя в работе блока-концентратора данных EIU-100 (поз. 3-T314).

Рекомендации:

- Отчёт по результатам проведённого расследования изучить с лётным составом и инженерно-техническим персоналом Эксплуатантов ВС типа RRJ-95.

- АО «Ред Вингс» обеспечить выполнение сервисного бюллетеня СБ RRJ- 31-00491-БД в установленные сроки.

22.09.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89048, ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», а\п Надым.

В наборе, на эшелоне 290, появились сообщения о неисправности системы кондиционирования воздуха. Экипаж выполнил действия согласно QRH и принял решение на возврат на аэродром вылета (Надым). Посадка благополучно.

Для установления причины авиационного инцидента, приказом руководителя Тюменского МТУ от 26.09.2023 № 251/14-П назначена комиссия по расследованию.

Комиссия установила, что причиной события явился отказ блока кондиционирования IASC поз. 2-H210, p/n 91117B020401, s/n 91117-20165.

Причиной авиационного инцидента явился частичный отказ системы кондиционирования воздуха, приведшей к сбою в работе охлаждения авионики левого борта, системы автоматического режима регулирования давления в кабине н необходимости выполнения вынужденной посадки воздушного судна вследствие неисправности канала 2А блока управления КСКВ (2-H210) p/n 91117B02040ls\n91117-20165.

Причина неисправности канала 2А блока управления КСКВ (2-H2ID) не установлена, ввиду невозможности проведения исследований данного блока на территории РФ.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- Пунктом 3.6.2 ПРАПИ-98 не определены действия комиссии при организации исследований агрегатов/изделий зарубежного производства в части определения организации-исполнителя, при невозможности их отправки разработчику и отсутствии на территории РФ сертифицированных организаций по ТО, допущенные к выполнению данных работ.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 35 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного инцидента с самолетом RRJ-95LR-100 RA-89048 довести до летного и инженерно-технического персонала эксплуатирующих самолеты RRJ-95LR-100.

- Из-за введенных ограничений на техническую поддержку ВС со стороны производителя Liebherr-Aerospace Toulouse SAS рассмотреть возможность проведения исследования и ремонта блоков 1ASC силами организаций российской промышленности,

- В рамках СУБП, провести анализ отказобезопасности системы кондиционирования ВС типа SSJ-IOO с доведением материалов до эксплуатантов ВС и уполномоченного органа в области ГА.

28.09.2023, **инцидент (AMAN)**, ВС B-737, RA-73312, ООО «Северный Ветер», рейс N4-417 по маршруту Сочи - Уфа

По результатам расшифровки СПИ установлено, что касание ВПП произведено с вертикальной перегрузкой 2.45

Причиной грубой посадки с перегрузкой ВС B737-800, RA-73312,

ООО «Северный Ветер», явились запоздалые и несоразмерные движения второго пилота штурвалом на выравнивании и позднее вмешательство КВС по исправлению ошибок в технике пилотирования.

Сопутствующим фактором, явилась особенность модификация ВС (Short field performance), предусматривающая ускоренный выпуск интерцепторов на посадке и на больший угол.

Рекомендации:

Летному составу авиакомпании ООО «Северный Ветер»:

- отработать действия и методы исправлений ошибок при посадке, а также действия в случаях попадания в условия сдвига ветра, при плановой, тренировке экипажей на тренажере;

- повторно изучить причины грубых посадок и способы исправления ошибок на посадке в процессе подготовки к ОЗП-2023 и ВЛН-2024.

20.10.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89157, АО «Ред Вингс» рейс RWZ 249 Жуковский – Махачкала (Уйташ)

При полете по маршруту, на эшелоне FL340 (10350 м), ЭВС доложил о неправильной индикации выработки топлива и решении следовать на незапланированный аэродром Саратов (Гагарин).

Расследование авиационного события проводит Приволжское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

31.10.2023, **инцидент (SCF-NP, F-POST)**, ВС Ми-8МТВ-1, RA-27197, ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», рейс GZP 9839 Бованенково – Надым

Вынужденная посадка вертолета Ми-8МТВ-1 на площадку, подобранную с воздуха (Аз-315º, Д-40 км от аэродрома Надым) по причине пожара в отсеке главного редуктора

По предварительной информации от экипажа ВС Ми-8 АК «Ямал», находящегося в районе аварийной посадки: вертолет находится на земле, пассажиры возле вертолета. ВС видимых повреждений не имеет, признаков пожара нет. Экипаж на связь не выходил.

Пассажиры и экипаж эвакуированы вертолетом Ми-8 АК Авиапредприятие «Газпром авиа».

Расследование авиационного события проводит Западно-Сибирское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 36 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

09.11.2023, **инцидент (МАС)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89141, АО «Ред Вингс», рейс WZ-4305 Стамбул – Сочи.

В процессе занятия заданного эшелона FL330 ВС несанкционированно снизилось до FL327 с вертикальной скоростью 1200 ф/мин, при этом сработала сигнализация наземной СПОС.

Расследование авиационного события проводит Южное МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

15.11.2023**, инцидент (МАС)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89141, АО «Ред Вингс», рейс WZ-4322 Ереван (Звартноц) – Жуковский (Раменское).

В горизонтальном полете, на эшелоне FL310, в зоне ответственности Тбилиси - Контроль, в автоматическом режиме управления ВС, в условиях умеренной турбулентности, произошло последовательное срабатывание TCAS в режимах TA и RA. Экипаж выполнил рекомендации TCAS на снижение и доложил диспетчеру.

После разрешения конфликтной ситуации экипаж вернулся на заданный эшелон полета FL310.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

28.11.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95, RA-89033, АО «Русджет», рейс RSJ 9633 Новосибирск (Толмачёво) – Санкт-Петербург (Пулково).

При выполнении полета произошел отказ управления левого двигателя с высвечиванием сигнализации DECU №1. Параметры двигателя оставались в норме, экипаж выполнил действия в соответствии с QRH и продолжил полет в аэропорт назначения, посадка в штатном режиме.

Произведена замена блока управления левого двигателя, ВС допущено к дальнейшей эксплуатации.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

04.12.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС RRJ-95LR-100, RA-89141, АО «Ред Вингс», рейс RWZ 1365 Самара (Курумоч) – Стамбул, аэропорт Самара (Курумоч).

При рулении на предварительный старт ИВПП 15 экипаж самолета RRJ-95LR-100 доложил о необходимости возврата на стоянку по технической причине (проблемы с системой торможения). Экипаж 4, пассажиров 64. После осмотра ИТП ВС, перезапуска бортового компьютера и оценки технического состояния ВС рейс продолжен.

Расследование проводит Приволжское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

07.12.2023, **инцидент (SCF-PP)**, ВС Ту-204-120S, RA-64024, ООО «Авиастар-ТУ», рейс TUP 6477: Улан-Удэ (Мухино) – Чжэнчжоу, район аэродрома Улан-Удэ (Мухино).

После взлета экипаж запросил векторение и аварийную посадку по причине помпажа СУ № 1.

Расследование проводит Восточно-Сибирское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

12.12.2023, **инцидент (SCF-NP)**, CRJ-200 RA-67145, «РусЛайн», рейс РЛУ816 Нижневартовск - Екатеринбург.

Возврат в аэропорт вылета по причине неуборки передней стойки шасси.

Посадка благополучно, пострадавших нет, ВС повреждений не имеет.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 37 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Причиной авиационного инцидента, неуборки передней опоры, явился неполный выход штока амортизатора, после отрыва, вследствие затруднённого хода плавающего поршня штока амортизатора, вызванного загрязнением его уплотнений, а также снижения эффективности перемещения поршня азотом в верхнее положение в условиях низких температур.

Рекомендации:

- Обстоятельства и причины авиационного инцидента, происшедшие с ВС CL-600-2B19 RA-67145, изучить с командно-руководящим, летным составом и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим воздушные суда CL-600-2B19 (CRJ100/200).
- В рамках собственной СУБП Авиакомпании провести анализ данного события, при необходимости выработать корректирующие мероприятия.
- Авиакомпании «РусЛайн» рассмотреть сокращение интервала обслуживания гидравлической жидкостью (маслом) и азотом амортизатора передней опоры шасси в условиях низких температур.

13.12.2023, **инцидент (AMAN)**, ВС RRJ-95LR-100, RA89140, АО «Ред Вингс», рейс WZ-9008 (технический перегон) Екатеринбург – Челябинск.

По добровольному сообщению КВС, уборка шасси произошла с превышением скорости рекомендованной РЛЭ VLO RET=215 KT. В процессе уборки шасси установка опор на замки убранного положения и закрытие створок без замечаний.

По результатам анализа ССПИ скорость начала уборки шасси VLO RET=231 KT с последующим уменьшением до VLO RET=215 KT.

ИТП выполнены специальные работы согласно РТЭ. Замечаний не выявлено. ВС допущено к дальнейшей эксплуатации без ограничений.

Расследование проводит Уральское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

21.12.2023, **ПВС (RAMP)**, ВС Embraer-135 RA-02757 АО «Авиа Менеджмент Груп», аэропорт Внуково.

Произошло авиационное событие, связанное с повреждением (касание законцовки стабилизатора ВС с вертикальной опорой крыши ангара) при выполнении буксировки с целью освобождения пути для другого ВС.

Причиной повреждения ВС при выполнении буксировки явился механический контакт законцовки правой половины руля высоты с конструкцией центральной вертикальной опоры ангара, вследствие сочетания следующих факторов:

- невыполнение руководителем буксировочной бригады проверки маршрута свободного вывода ВС с места его размещения при предстоящем маневрировании во время буксировки;
- возобновление движения тягача водителем после получения команды «СТОП» и отсутствии разрешения на продолжение движения от руководителя буксировочной бригады.
- подача не соответствующего обстановке сигнала «Все нормально» правым сопровождающим буксировочной бригады после получения от руководителя буксировочной бригады команды «СТОП».

Недостатки, выявленные при расследовании:

- В «Инструкции по особенностям буксировки воздушных судов, обслуживаемых в АО «Центр Бизнес-Авиации» на секторе Внуково-3 аэродрома Москва (Внуково)», утвержденной 05.06.2012с изм.№3 от 20.06.2016,не определено назначение дополнительного сопровождающего при буксировке ВС в ангаре «носом вперед» при наличии близкорасположенных препятствий.
- В «Руководстве по оказанию технической помощи экипажам ВС при наземном обслуживании рейсов в центре бизнес-авиации на секторе Внуково-3 аэродрома Москва (Внуково)» (утв.28.03.2016г, издание 3, Key.09 16Moy2022) не стр. 11 из 12 определено

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 38 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

назначение дополнительного сопровождающего при буксировке ВС в ангаре «носом вперед» при наличии близкорасположенных препятствий.

- Маневрирование при буксировке ВС выполнялась без назначения дополнительного сопровождающего в хвостовой части ВС при наличии близко расположенного препятствия в виде вертикальной опоры ангара.

Рекомендации:

АО «Центр Бизнес-Авиации», соответственно:

- в инженерно-авиационной службе (ИАС) и службе спецавтотранспорта (ССТ), провести изучение материалов данного расследования.

АО «Центр Бизнес-Авиации», соответственно:

- в инженерно-авиационной службе (ИАС) и службе спецавтотранспорта (ССТ) провести специальные разборы с анализом причин, которые привели к ПВС.

- АО «Центр Бизнес-Авиации» провести анализ и внести необходимые дополнения в технологическую документацию о назначении дополнительных сопровождающих в хвостовой части ВС при его буксировке в ангаре «носом вперед» при наличии близко расположенного препятствия.

25.12.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС B-300, RA-02798, ООО «Лукойл-Авиа», рейс LUK 9695 Жуковский – Москва (Шереметьево).

Возврат в аэропорт вылета Жуковский, решением КВС по технической причине. Посадка благополучно.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

31.12.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС CRJ-100\200, RA-67145, АО АК «РусЛайн», рейс RLU 241 Санкт-Петербург (Пулково) - Нарьян-Мар, район аэродрома Нарьян-Мар.

При заходе на посадку экипаж доложил о невыпуске закрылков, запросил зону ожидания.

После выполнения экипажем установленных процедур, КВС принял решение о посадке с закрылками в положении «0», посадка благополучно.

Расследование проводит Северо-Западное МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 39 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АОН И ЭКСПЛУАТАНТОВ ВЫПОЛНЯЮЩИЕ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Количество авиационных событий в авиации общего назначения и при выполнении авиационных работ

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**1**
Катастрофы	1
Аварии	-
Инциденты	**17**
Серьёзные инциденты (САИ)	**1**
Производственные происшествия	**2**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	2

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 40 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Количество авиационных событий в авиации общего назначения и при выполнении авиационных работ

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2023	**1**	**--**	**1**
		2022	**2**	**--**	**2**
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2023	1	--	1
		2022	1-	--	1-
	аварии	2023	-	--	-
		2022	1	--	1
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	1	--	1
		2022	1-	--	1-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2023	--	--	--
		2022	--	--	2-
	членов экипажа	2023	1	--	1
		2022	1-	--	1-
ИНЦИДЕНТЫ\САИ		**2023**	**17\1**	**5**	**12\1**
		2022	**19**	**9**	**10**
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2023	**2**	**2**	**-**
		2022	**-**	**-**	**-**
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2023	2	2	-
		2022	-	-	-
ЧП		2023	-	--	-
		2022	--	--	--
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	--	--	--
		2022	--	--	--

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 41 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Распределение произошедших в течение 2023 года авиационных событий при эксплуатации ВС в целях АОН и при выполнении авиационных работ по типам событий, с которыми они были связаны:

Тип авиационного события	Всего	
	2023 год	2022 год
Отказ или неисправность систем или компонент ВС за исключением силовой установки (SCF-NP)	5	4
Нарушение правил использования воздушного пространства (NAV)	6	8
Нештатное касание ВПП / посадочной площадки (ARC)	2	-
Столкновение\угроза столкновения в полете с земной/водной поверхностью или препятствием без признаков потери управления (CFIT)	1	2
Нарушение интервалов эшелонирования (MAC)	1	1
События, произошедшие в процессе или в результате выполнения работ по наземному обслуживанию (RAMP)	2	1
Прочее (OTHR)	1	-
Потеря управления на земле (LOC-G)	1	-

Краткое содержание авиационных событий

25.04.2023**, катастрофа (CFIT)**, ВС Ансат, RA-20012, АО «Русские вертолетные системы», санитарный рейс: Езока – 21 ГКБ (Волгоград) – Новоанинский – Урюпинск – Янтарная – Езока.

Наземной группой МЧС, в 5 км. западнее п.п. Езока, обнаружено место катастрофы вертолёта. ВС разрушено. Пилот погиб.

В 23:18 диспетчер вертолётной площадки Езока (8 км севернее г. Волгоград) сообщил о неприбытии вертолёта «Ансат», RA-20012 через час после последнего сеанса радиосвязи.

Расследование катастрофы проводит МАК.

04.12.2023, **САИ (SCF-PP/LOC-G)**, ВС Ми-2, RA-23707, АО «Авиационная компания Конверс Авиа», рейс CVS 9679: п.п. Незлобная – облёт нефтепровода – п.п. Незлобная.

В 10:01, в зоне ответственности Ростовского регионального центра ЕС ОрВД, в 26 км юго-восточнее г. Минеральные Воды, во время планового полёта вертолёта Ми-2 поступил доклад экипажа об отказе двигателя.

КВС принял решение о выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха.

Приземление произошло в 10:05, в 5 км западнее станицы Георгиевская, с опрокидыванием вертолёта на правый борт. ВС получило повреждения. Возгорания не было. Экипаж, 2 человека, не пострадал. На земле жертв и разрушений нет. КВС от помощи ПСС отказался.

Расследование катастрофы проводит Южное МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

14.03.2023, **ПВС (RAMP)**, RRJ-95LR-100, RA-89066, ФГБУ «АСК МЧС России», а\д «Жуковский».

При выполнении работ по заправке кислородного баллона самолетной системы от заправочной кислородной машины произошел разрыв шланга заправки с последующим

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 42 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

возгоранием теплозвуковой изоляции в переднем левом техническом отсеке. Возгорание было ликвидировано инженерно-техническим персоналом с использованием огнетушителей.

Согласно промежуточному отчету о расследовании, комиссией, для выполнения технического исследования с целью с целью определения причины разрушения металлорукава 8Д4.498.094-2-6-350-2,5, исправности зарядного клапана 170080 № 1010-02 и влияния технического состояния гаечного ключа Stahlwille open box 13 (клеймо 89066-15) на возгорание кислорода, в ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации» направлен зарядный клапан 170080 № 1010-02, металлорукав 8Д4.498.094-2-6- 350-2,5 и гаечный ключ Stahlwille open box 13 (клеймо 89066-15) кислородного оборудования.

По заключению ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации», анализ результатов исследования зарядного клапана 170080 № 1010-02 показал, что в состоянии поступления на исследование индикатор вскрытия (глипталь) был разрушен.

По результатам проведенных работ установлено, что во время пожара в клапане отсутствовали сердечник и спеченый бронзовый фильтр. Конструктивно без разборки клапана удаление этих деталей из его внутренней полости невозможно.

По результатам металлографического анализа установлено, что следов и признаков присутствия сердечника и фильтра во внутренних полостях клапана нет.

При этом повреждение трех витков внутренней резьбы крепления сердечника в корпусе клапана указывает на то, что сердечник в нем присутствовал какое-то время. Установить причину и время отсутствия сердечника и фильтра в клапане по результатам лабораторных исследований не представляется возможным.

На рабочих и внешних поверхностях ключа комбинированного гаечного ключа Stahlwille отсутствуют следы и признаки короткого замыкания и копоти.

Гаечный ключ не имеет следов и признаков меднения поверхности. Согласно спецификации фирмы Stahlwille ключ «Stahlwille open box 13» изготавливается из легированной хромом стали с покрытием хромом. Техническое состояние комбинированного гаечного ключа Stahlwille (маркировка 89066-1) не имеет характерных особенностей, позволяющих предполагать о его влиянии на событие.

На основании результатов исследования, разрушение металлического рукава 8Д4.498.094-2-6-350-2,5 произошло в зоне заправочного штуцера в результате пожара. Возгорание рукава было односторонним (с одного бока) с наружной стороны отрезка резиновой трубки длиной около 250 мм, предназначенного для исключения резких перегибов. Термическое влияние на материал гофра рукава происходило с наружной стороны. Следов и признаков дефектов изготовления рукава не выявлено. Сварка гофра рукава с патрубком, втулкой и оплеткой выполнена качественно. Детали арматуры рукава изготовлены из стали типа Х18Н10Т, предусмотренной конструкторской документацией.

Металлический рукав 8Д4.498.094-2-6-350-2,5 предназначен для заправки самолетных систем кислородом (ОСТ 1. 00697-85, раздел 1, п. 1.15) азотом и воздухом. Рукав металлический выпускался в соответствии с Техническими условиями 8Д0.449.094 ТУ, обозначался как «рукав 8Д4.498.094» при поставке машины АК3С75-131, о чем свидетельствует запись в формуляре автомобиля.

Определить дату изготовления исследуемого рукава 8Д4.498.094-2-6-350- 2,5 не представляется возможным. Рукав эксплуатировался по техническому состоянию в соответствии с п. 4.3.5. «Методика проверки средств аэродромно- технического обеспечения полетов перед допуском к применению на авиационной технике» (Выпуск №3310 ВВС). Следов негерметичности рукава до возникновения пожара не выявлено.

В то же время, согласно заключения ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации», металлический рукав 8Д4.498.094-2-6-350-2,5 предназначен для заправки самолетных систем азотом и воздухом. Для заправки кислородом должны использоваться металлорукава 8Д4.498.094-4-6- 350-2,5.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 43 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Согласно пояснениям оператора кислородозаправочной машины, хлопок произошел до завершения процесса стравливания давления кислорода из заправочного рукава (шланга).

Рекомендации:

ФБГУ АСК «МЧС России»

- промежуточный отчет изучить с членами ИТП, принимающих участие в заправке ВС типа RRJ-95LR-100 кислородом. 6.2. В рамках собственной СУБП провести анализ качества поставщиков услуг. 6.3. Дополнительно изучить с ИТП порядок выполнения работ при заправке кислородом ВС типа RRJ-95LR-100, а также правила техники безопасности.

АО «Центр ТОиР ВС «РусАэро»

- промежуточный отчет изучить с членами ИТП, принимающих участие в заправке ВС кислородом;
- провести внеплановый осмотр зарядных станций: кислородом, азотом, углекислотой. 6.6. Провести внеплановый осмотр заправочных рукавов зарядных станций;
- провести техническое обслуживание на кислородном оборудовании установки АКЗС-75-131 (проверить манометры, актуализировать документацию о выполнении ТО).

Авиакомпаниям

- промежуточный отчет изучить с членами ИТП, принимающих участие в заправке ВС кислородом;
- усилить контроль за средствами наземного обслуживания, применяемыми при обслуживании ВС;
- обеспечить назначение ответственных специалистов из лиц инженерно-технического состава за проведение контроля за средствами наземного обслуживания, применяемых при заправке газами.

Организациям по ТО

- промежуточный отчет изучить с членами ИТП, принимающих участие в заправке ВС кислородом;
- при проведении работ по заправке газами обращать особое внимание на состояние заправочных станций, своевременное проведение регламентных работ, особое внимание обращать на состояние заправочных рукавов;
- проверить календарные сроки службы агрегатов и элементов средств наземного обслуживания кислородного оборудования ВС (трубки, резино-тканевые шланги с наконечниками и т.п.);
- провести проверки соблюдения персоналом организаций, осуществляющих наземное и техническое обслуживание ВС, требований пожарной безопасности и технологии при зарядке кислородом кислородной системы ВС.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения информации от завода-изготовителя о сроках службы (эксплуатации) металлорукавов марки 8Д4.498.094-2-6-350-2,5 при осуществлении заправки от заправочной кислородной машины АКЗС-75М-131-III.

29.03.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Ка-32А, RA-31111, ГКУ «МАЦ», а\д Остафьево

После посадки и выключения двигателей, в процессе остановки несущих винтов, встречающий техник услышал посторонний шум (скрежет) в районе колонки несущих винтов.

В процессе выполнения послеполетного обслуживания обнаружено заклинивание качалки узла продольного управления вертолетом.

Причиной заклинивания качалки узла продольного управления вертолетом 500.5030.0230.000 № 0196 вертолёта Ка-32А11ВС RA-31111 явилось неудовлетворительное состояние (растрескивание) резиновых уплотнительных колец 500.5030.0233.000, из-за чего стало возможным попадание пыли в смазочные полости узла и закоксовывание смазки.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 44 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Недостатки, выявленные при расследовании:

- в разделе 12-20-00 Руководства по технической эксплуатации Ка-32А11ВС не описана технология смазки узла продольного управления вертолетом 500.5030.0230.000.

Рекомендации:

АО «Кумертаускому авиационному производственному предприятию»:

- рассмотреть и внести установленным порядком в раздел 12-20-00 Руководства по технической эксплуатации Ка-32А11ВС описание технологии смазки узла продольного управления вертолетом 500.5030.0230.000;
- рассмотреть вопросы качества изготовления резинотехнических изделий, поставляемых в эксплуатацию.

Эксплуатантам и владельцам вертолетов Ка-32:

- изучить обстоятельства и причины авиационного инцидента с авиационным персоналом в части касающейся;
- провести целевые осмотры резинотехнических изделий, установленных на вертолетах.

01.04.2023, **инцидент (ARC)**, ВС Ан-26, RA-26521, ЗАО «Лётные проверки и системы», рейс LTS-9617 Челябинск – Челябинск.

При выполнении расшифровки средств объективного контроля полетной информации (КЗ-63) выявлено превышение перегрузки на посадке.

Наиболее вероятной причиной авиационных событий с ВС Ан-26 RA- 36521, превышение значений перегрузки на посадках выше ограничений РЛЭ Ан-26 явилось сочетание следующих факторов:

- ошибочное визуальное определение расстояния до земли на выравнивании, что не позволило уменьшить вертикальную скорость снижения при приземлении;
- несвоевременное взятие штурвала «на себя» соразмерно приближению земли;
- появление в момент приземления порывов ветра, о наличии которых сообщал диспетчер.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- в летных делах членов экипажей отсутствовали некоторые сведения, необходимые для оформления Отчета;
- в бланке «Рабочий план полета» на обратной стороне имеются неточности;
- нет единообразия в заполнении отчетной документации о полетах, допускается записи о нескольких полетах на одном бланке Рабочего плана полета, что не позволяет однозначно выполнить анализ.

Рекомендации:

- отчет изучить с летным составом авиакомпаний, выполняющих полеты на воздушных судах Ан-26;
- с летным составом ЗАО «Летные проверки и системы» дополнительно провести занятия по действиям экипажа при посадке в условиях болтанки и сдвига ветра;
- в целях снижения рисков проработать алгоритм расшифровки полетной информации при работе в отрыве от базы.

17.04.2023, **инцидент (ARC)**, ВС Ан-26, RA-26521, ЗАО «Лётные проверки и системы», рейс, LTS-9617 Тюмень – Тюмень.

При выполнении расшифровки средств объективного контроля полетной информации (КЗ-63) выявлено превышение перегрузки на посадке.

Наиболее вероятной причиной авиационных событий с ВС Ан-26 RA- 36521, превышение значений перегрузки на посадках выше ограничений РЛЭ Ан-26 явилось сочетание следующих факторов:

- ошибочное визуальное определение расстояния до земли на выравнивании, что не позволило уменьшить вертикальную скорость снижения при приземлении;

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 45 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- несвоевременное взятие штурвала «на себя» соразмерно приближению земли;
- появление в момент приземления порывов ветра, о наличии которых сообщал диспетчер.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- в летных делах членов экипажей отсутствовали некоторые сведения, необходимые для оформления Отчета;
- в бланке «Рабочий план полета» на обратной стороне имеются неточности;
- нет единообразия в заполнении отчетной документации о полетах, допускается записи о нескольких полетах на одном бланке Рабочего плана полета, что не позволяет однозначно выполнить анализ.

Рекомендации:

- отчет изучить с летным составом авиакомпаний, выполняющих полеты на воздушных судах Ан-26;
- с летным составом ЗАО «Летные проверки и системы» дополнительно провести занятия по действиям экипажа при посадке в условиях болтанки и сдвига ветра;
- в целях снижения рисков проработать алгоритм расшифровки полетной информации при работе в отрыве от базы.

08.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС ЕС-135, RA-04070, АО «Новый деловой дом», план 04070 п.п. Буревестник - п.п. Пудыши (50 км. юго-восточнее г. Ржев)

Вылет вертолета ЕС-135 без предварительного согласования с ОВД, не выполнение команд. План на ИВП подавался.

Вылет ВС выполнен без получения разрешения на использование воздушного пространства от органа ОВД в нарушение п. 118 ФП ИВП, что является нарушением правил использования воздушного пространства, в соответствии с подпунктом а) пункта 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события, связанного с вылетом вертолета ЕС-135, регистрационный номер RA-04070 без предварительного согласования с ОВД довести летному составу, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

02.06.2023, **инцидент (МАС)**, ВС Ил-76, RA-76841, ФБГУ «АСК МЧС России», контрольный полет ВС после выполнения технического обслуживания.

15:15:14 на мониторах динамической воздушной обстановки (ДВО) сектора А6+А8+ДД1+ДД2+Д6 ДПК АузДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) (далее - А6+А8+ДД1+ДД2+Д6) сработала индикация конфликтной ситуации (ИКС) в режиме «КС» между воздушным судном рейса НВЦ 9052, регистрационный номер РА73027, следовавшим по маршруту Сабетта - Москва (Домодедово) и ВС рейса СУМ 9125, выполнявшим тренировочный полёт в районе аэродрома «Раменское».

В момент срабатывания ИКС в режиме «КС» ВС следовали на встречно-параллельных курсах, горизонтальный интервал составил около 4.8 км, а вертикальный - около 500 футов.

Комиссия установила, что причиной нарушения установленных правил вертикального эшелонирования и срабатывания ИКС в режиме «ПКС», а в последующем в режиме «КС» между ВС рейса НВЦ9052 и ВС рейса СУМ9125 явилось сокращение интервалов эшелонирования между указанными ВС, вследствие отсутствия согласования полета по нестандартному маршруту (на курсе 120) ВС рейса СУМ9125 с органами ОВД АузДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) со стороны органа ОВД аэродрома «Раменское».

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 46 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Недостатки, выявленные при расследовании:

- Орган ОВД аэродрома «Раменское» не согласовал полет ВС рейса СУМ9125 по нестандартному маршруту (на курсе 120) с органом ОВД АузДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково). 5.2. При ОВД ВС рейса НВЦ9052 и ВС рейса СУМ9125, диспетчер РЛУ не выполнил требования п. 2.13.5. Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утверждённых приказом Минтранса РФ от 26.09.2012 № 362, в части использования позывного ВС рейса НВЦ9052 при выдаче указания на изменение курса ВС.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного события, произошедшего 02.06.2023, связанного со срабатыванием ИКС в режиме «КС» между ВС рейса НВЦ9052 и ВС рейса СУМ9125, изучить с персоналом оперативных органов ЕС ОрВД, с органами ОВД аэродрома Раменское и экипажами, выполняющими полеты с и на аэродром Раменское.

- Руководству оперативных органов ЕС ОрВД в М3 ЕС ОрВД органам ОВД аэродрома Раменское организовать: проведение с персоналом ОВД на инструктажах и разборах розыгрышей ситуаций, подобных расследуемому авиационному событию;

- При проведении тренажерной подготовки диспетчерам-нструкторам обращать особое внимание на отработку действий персонала ОВД при взаимодействии со смежными органами ОВД, системы наблюдения ОВД которых не сопряжены с КСА УВД, эксплуатируемыми в МЦ АУВД и при срабатывании ИКС в режимах ПКС и КС.

Персоналу оперативных органов ЕС ОрВД и органу ОВД аэродрома Раменское повторно изучить инструкцию по взаимодействию должностных лиц органов обслуживания воздушного движения аэродрома Раменское и регионального центра ЕС ОрВД (Москва) утвержденную генеральным директором АО «ЛИИ им. М.М. Громова» 26.11.2021.

05.06.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Ансат, RA-20007, АО «Русские вертолетные системы», п.п. «Котельниково» Волгоградская обл.

При выполнении посадки на посадочную площадку, в момент зависании, вследствие отключения системы улучшения устойчивости вертолета КВС допустил кратковременное (до 4 секунд) превышение максимальной угловой скорости разворота на висении, установленной РЛЭ (15 º/сек.) до значения 29 º/сек.

Отключение системы улучшения устойчивости (СУУ) и превышение угловой скорости выявлены в ходе проведения экспресс-анализа материалов объективного контроля полета.

Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился отказ системы улучшения устойчивости (СУУ-А). Причиной отказа СУУ-А явилась неисправность переднего исполнительного механизма SEMA 8493.

Рекомендации:

Эксплуатанту АО «РВС»:

- С командно-летным составом и членами летных экипажей ВС Ансат повторно изучить разделы РЛЭ вертолета Ансат:

- ограничения по пилотированию;

- отказы при выполнении полета с режимом «СУУ»;

- провести тренировки в кабине вертолета (на земле) по порядку распределения и переключения внимания при выполнении зависания и разворотов на висении.

- Разработчику (производителю) АО «Казанский вертолетный завод» провести конференцию летного состава по обсуждению актуальных вопросов и предложений по совершенствованию РЛЭ вертолета АНСАТ.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 47 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

10.06.2023**, инцидент (NAV)**, ВС Ми-8АМТ, RA-24189, ООО «Авиакомпания «Ларус», RA-24189 по маршруту: Чкаловский (площадка Ястреб) - ТВЗ (Тверь) - тр. Завидово - IBDAD - OZIKI - Ястреб

В горизонтальном полёте на высоте 300 метров над рельефом местности, в простых метеоусловиях в районе НИМ IBDAD произошел отказ ВМС в виде ложной индикации местоположения и линии заданного пути (ЛЗП). Было допущено отклонение от ЛЗП вправо около 20 км. Чтобы исключить пересечение границы запретной зоны UUP418, экипаж выполнил правую орбиту в районе н.п. Некрасовский с контролем по DME Шереметьево, определил пеленг с помощью АРК-15 от ДПРМ аэродрома Шереметьево и после этого самостоятельно вышел на ЛЗП через Зелёный Мыс.

В этот период времени экипаж слышал вызовы борта ВС, находящегося в районе н.п. Некрасовский, без указания позывного диспетчером УВД, но не отвечал на них, ошибочно полагая, что эти вызовы к нему не относятся. После определения фактического местоположения ВС экипаж доложил о проблемах с навигационной системой (БМС) на борту ВС и уточнил новое расчётное время пролёта НИМ OZIKI.

Экипаж вышел на ЛЗП через Зелёный Мыс и продолжил полёт на площадку Ястреб в штатном режиме. Посадка на площадке Ястреб благополучно.

Пострадавших нет, ВС повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента (временная потеря навигационной ориентировки в полёте) явилось нарушение экипажем п.3.13 и п.3.66 ФАП-128 выразившееся в недостаточном контроле за фактическим местоположением ВС с комплексным использованием имеющихся средств навигации в полёте и отсутствии непрерывного ведения визуальной ориентировки при полёте по ПВП.

Сопутствующей причиной могла быть неправильная индикация местоположения ВС на индикаторе ВМС из-за сбоя в работе GNSS.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- отсутствие возможности радиолокационного контроля за ВС на малых высотах.

Рекомендации:

- изучить материалы расследования авиационного инцидента с членами лётных экипажей и с персоналом органов ОрВД;
- ООО «Авиакомпании «ЛАРУС» разработать методические рекомендации по- предотвращению потери ориентировки в полёте и внести их в методическую часть разбора с членами лётных экипажей при проведении предварительных подготовок;
- ООО «Авиакомпании «ЛАРУС» внести вопрос по предотвращению потери ориентировки в полёте в тематику занятий при подготовке к ВЛП и ОЗП;
- результаты расследования данного авиационного инцидента внести в СУБП ООО «Авиакомпания «ЛАРУС».

18.06.2023, **инцидент (NAV)**, ВС А-109, RA-01903, ООО «СИТИКОПТЕР», рейс по маршруту г. Тамбов – п.п. Горка.

В 10:50 экипаж воздушного судна осуществил несанкционированный влет в воздушное пространство запретной зоны UUP63.

Уклонение ВС в воздушное пространство запретной зоны UUP63 подтверждается данными средств объективного контроля. Данное событие относится к нарушению порядка ИВП РФ, согласно п.п. «ж» п. 172 ФП ИВП, в части использование воздушного пространства запретной зоны без разрешения

Сопутствующим фактором явилось непринятие активных действий диспетчером сектора ВВ-1 по выводу ВС на установленный маршрут.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 48 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Недостатки, выявленные при расследовании:

При обслуживании ВС в работе диспетчера сектора ВВ-1 выявлены следующие недостатки.

Невыполнение требований ФАЛ ОрВД:

- п. 3.1.10, в части получения информации о предполагаемом движении воздушного судна или его изменениях, а также информации о фактическом ходе полета каждого воздушного судна;

- п. 6.7., п. 6.8., в части принятия соответствующих действий при отклонении от заданного маршрута и векторения, которое обеспечивается посредством указания экипажу воздушного судна конкретных курсов, которые позволят воздушному судну выдерживать необходимую линию пути.

Невыполнение требования п. 2.10. ФАП-362, в части обязательного использования позывного своего сектора при первоначальном выходе экипажа ВС на связь.

Невыполнение требований ТРД:

- п. 5.1.3.3., в части анализа траектории полёта ВС по докладам пилота о пролёте ПОД, пеленгу ВС, информации, поступающей от системы наблюдения».

Невыполнение экипажем ВС RA-01903 требований ФАЛ 128:

- п. 3.66., в части обязанности постоянно знать местонахождение своего воздушного судна;

- п. 3.67., в части корректировки курса воздушного судна в целях быстрейшего возвращения на линию заданного пути при непреднамеренном отклонении от текущего плана полёта.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до летного состава, персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД;

- эксплуатанту провести с экипажем дополнительную подготовку, включающую обучение навыкам по использованию всего навигационного оборудования, установленного на ВС;

- провести с экипажами воздушных судов занятия по изучению структуры воздушного пространства Московской воздушной зоны.

Начальнику АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) принять неотложные меры по недопущению подобных авиационных событий в будущем и организовать:

- проведение тренировок персонала ОВД по предотвращению уклонений в воздушное пространство запретных зон;

- повторное изучение документов, по которым были допущены нарушения;

- проведение на инструктажах и разборах по данному событию;

- использование материалов СОК при осуществлении контроля за работой персонала ОВД и в методических целях.

22.06.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС CL-600-2B19 (CRJ-200), RA-67218, ООО «Авиакомпания Тулпар», рейс RFE 9002 Екатеринбург (Кольцово) - Москва (Внуково).

Экипаж самолета не отвечал диспетчеру органа ОВД на всех частотах, в т.ч. на аварийной, на команды диспетчеров не реагировал. ВС продолжало полет в соответствии с поданным планом на эшелоне 340. В 06:17 23.06.2023 экипаж вышел на связь с РДЦ Московского регионального центра ЕС ОрВД, борт порядок, продолжил полет в аэропорт назначения.

Наиболее вероятной причиной авиационного инцидента явился сбой в работе блока Audio Electronic Unit p\n 5360-1-4, отвечающего за коммутацию сигналов с бортовых радиостанций УНЕ.

Рекомендации:

Руководству ООО «Авиакомпания «Тулпар»:

- изучить обстоятельства данного инцидента с летным составом ООО «Авиакомпания «Тулпар»;

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 49 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- повторно ознакомить летный состав ООО «Авиакомпания «Тулпар» с приказом от 26.09.2012 № 362 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации»;
- организовать проведение работ по выявлению причин сбоя в работе бортовой аппаратуры, повлекших потерю радиосвязи.

22.06.2023, **инцидент (OTHR)**, ВС AW-189 RA-01682, ООО «Арт Авиа», рейс по маршруту: п.п. Сузун – п.п. Ванкор.

После выполнения взлета с п.п. Сузун, на этапе набора высоты, появился посторонний шум в кабине. Источником шума послужило выпадение левого переднего окна пассажирского салона, выполняющего роль аварийного выхода.

КВС принял решение возврата на п/п Сузун.

Посадка выполнена благополучно, пострадавших нет. ВС имеет повреждение в виде отсутствия левого переднего пассажирского аварийного люка.

Причина выпадения стекла аварийного выхода не установлена и наиболее вероятно связана с конструктивно-производственными недостатками средств открытия аварийных люков в части обеспечения прочности их крепления и возможности дальнейшего контроля состояния в эксплуатации.

Рекомендации:

- материалы расследования данного авиационного инцидента изучить с летным составом ООО «Арт Авиа», эксплуатирующим вертолеты типа AW189 и инженерно-техническим персоналом службы по поддержанию летной годности ООО «Арт Авиа»;
- провести разовую проверку установки уплотнителя стекла, на вертолетах AW189;
- рассмотреть возможность оборудования ВС AW189 видеокамерой для контроля состояния пассажирского салона.

18.07.2023, **инцидент (SCF-PP)**, ВС Ми-8МТВ, RA-22595, ООО «Авиакомпания «Ямал», п.п. рн. С. Сангымгорт, ЯНАО, рейс ЯЛ279 по маршруту п.п. Мужи - п.п. рн.с. Сангымгорт.

Лесоавиационные работы по вывозу пожарных-десантников с мест тушения лесных пожаров.

При заходе на посадку, в процессе снижения, после зависания над площадкой на высоте 20м. Обороты несущего винта кратковременно опустились ниже 88 процентов. При повышенном усилии экипажу удалось довернуть коррекцию вправо, после чего обороты несущего винта восстановились до значения 95 процентов. Приземление было выполнено на оборотах 96 процентов. Посадка благополучно.

Расследование проводит Тюменское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

23.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС AS350, RA-04099, владелец – юридическое лицо, р-н а\п Шереметьево.

Влет в зону действия кратковременны ограничений ИВП (КО 20, 21, 22), несмотря на неоднократные предупреждения диспетчера и указания по изменению курса следования.

Комиссия установила, что в ходе полета 20.07.2023 пилот ВС Eurocopter AS 350B2 регистрационный номер RA-04099, произвел отклонение от спрямленного маршрута полета на участке ПОД САГВЕ - площадка «Аносино-2» на запад за пределы ширины установленного маршрута ОВД (в данном случае для МВЛ - 4 км) в связи с обходом очагов сильных ливневых осадков в районе н.п. Павловская Слобода. В связи с отсутствием на связи с диспетчером сектора С-6, (в нарушение п 2.11,2.11.1 ФАП-362) КВС не мог своевременно выполнить его команды, направленные на недопущение входа в зону КО 20, 21, 22.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 50 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- Данный отчет довести до летного состава авиации АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
- Летному составу авиации АОН при выполнении полетов своевременно информировать органы ОВД об отклонениях от заданного маршрута полета и причинах такого отклонения, соблюдать правила ведения радиосвязи.

03.08.2023, **ПВС (RAMP)**, Ан-2, RA-01313, ООО «Мобил Авиа», а\д Ноябрьск.

При кратковременной стоянке проводилось оперативное техническое обслуживание воздушного судна специалистом ИАС ООО «АТТК Русавиа». Воздушное судно было установлено на стояночный тормоз и стопорные колодки колес основных стоек шасси. Струбцины рулей были установлены.

Шквальными порывами ветра от проходящей грозы воздушное судно было самопроизвольно перемещено на расстояние 30 метров с наездом на препятствие - технический инвентарь (стремянка для обслуживания ВС)

Расследование авиационного события проводит Западно-Сибирское МТУ Росавиации. Материал в Управление не поступал.

11.08.2023, **инцидент (GCOL)**, ВС PA23-250, RA-07825, ООО «Азимут»

После посадки, при заруливании на МС, произошло касание одной лопастью винта правого двигателя баллона порошкового огнетушителя, расположенного рядом с МС.

При осмотре ВС выявлено повреждение законцовки лопасти винта правого двигателя. Других повреждений нет. На месте события разрушен баллон огнетушителя

Комиссией установлено, что произошло столкновения лопасти винта работающего правого двигателя с баллоном порошкового огнетушителя при движении ВС по грунтовой части летного поля для заруливания на место стоянки вне установленного аэронавигационными документами маршрута движения.

Сопутствующими факторами явились:

- невыполнение экипажем ВС положения РПП эксплуатанта АР в части выполнения руления согласно схемы установленной на данном аэродроме;
- невыполнение экипажем ВС положения ФАП от 31.07.2009 № 128 в части обеспечения безопасного руления при наличии препятствий.

Рекомендации:

- Отчёт по результатам расследования повреждения ВС PA-23-250 RA-07825, изучить с членами летных экипажей эксплуатантов выполняющих полеты на ВС в целях АОН и при выполнении АР.
- Руководству ООО «Азимут» рассмотреть материалы расследования ПВО PA-23-250 RA-07825 11.08.2023 на п/п Гостилицы в рамках собственной СУБП с целью выявления и оценке рисков, разработке мероприятий по снижению рисков, при выполнении полетов с посадочных площадок вдали от постоянного места базирования.

29.08.2023, **инцидент (SCF-NP)**, Як-42Д, RA-42452, АО «Производственное объединение «Космос», рейс KSM 9642 Рогачево – Архангельск (Васьково).

В процессе буксировки ВС на МС в процессе буксировки на стоянку 13 «против полета» для разворота под 90 градусов примерно через 3м инженер Будогян В.А., руководивший буксировкой, услышал нехарактерный звук и дал команду водителю тягача на прекращение движения, но по инерции движение ВС до полной остановки осуществлялось примерно еще 2 метра.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 51 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

При осмотре левой основной стойки шасси было обнаружено разрушение тормозной тяги тележки, проворачивание колеса с тормозом и тормозным рычагом в сборе и течь гидрожидкости.

Дальнейшая безопасная буксировка ВС была невозможна, поэтому было принято решение о высадке пассажиров и снятие багажа и груза.

Колесо, тормоз и тормозной рычаг в сборе были демонтированы на месте отказа. Воздушное судно было отбуксировано на стоянку №13. При дополнительном, более тщательном осмотре было обнаружено частичное разрушение гидротрубопроводов и креплений коммуникаций тормоза.

Причиной разрушения тормозной тяги тележки, проворачивание колеса с тормозом и течи гидрожидкости явилось заклинивание колеса вследствие разрушения тормозного диска.

Рекомендации:

- Материалы расследования изучить с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим самолеты Як-42.
- На ближайшей форме периодического обслуживания выполнить осмотр тормозных дисков согласно пункту регламента 032.41.00ж.

22.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС EC-130T2, RA-07491, «A&S Менеджмент», рейс RA07491: п.п. 5513N03637E – п.п. 5513N03637E.

По информации РП аэродрома Кубинка, вертолёт EC-130 RA-07491 получил указание для пересечения зоны аэродрома Кубинка на удалении не ближе 15 км от точки. Экипаж вертолёта EC-130 не выполнил указание РП и прошёл на удалении 4 км от КТА, в 15.05 вертолёт EC-130 вышел из зоны аэродрома Кубинки.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Срок расследования продолен для получения дополнительной информации.

31.10.2023, **инцидент (SCF-NP)**, ВС Ми-26Т, RA-06285, ГКУ «Московский авиационный центр», план (УТП) Остафьево – Остафьево, район аэродрома Остафьево.

При заходе на посадку произошло самопроизвольное закрытие лопаток вентиляторной установки с загоранием желтого табло «ВЕНТИЛЯТ. ЗАКРЫТ». На посадочной прямой кратковременно сработало табло «УРОВЕНЬ ГИДРОМАСС. МАЛ» дублирующей гидросистемы. Бортовой оператор обнаружил течь АМГ-10 по левому и правому борту.

При проведении послеполетного осмотра обнаружена разгерметизация рукава подачи АМГ-10 к гидроцилиндру управления лопатками вентилятора.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Гидравлический рукав 1-4-2-495 ОСТ1 110853-85 направлен на исследование в ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации».

07.12.2023, **инцидент (NAV)**, ВС AS 350 B3, RA-07291, владелец – юридическое лицо, план RA07291 площадка $59^0$18’ с.ш. $040^0$38’ в.д. - Аносино-2.

При полете на высоте 1200 ft экипаж вертолета AS 350 B3 допустил уклонение в запретную зону UUR 344. Органом УВД даны указания экипажу на изменение курса полета, далее экипаж продолжил полет в соответствии с планом.

Причиной влета ВС 07291 в запретную зону UUR344 явилось отклонение ВС от маршрута полета на участке ПОД ИБДАД - ПОД УМ (Ивановское) в связи с временной потерей ориентировки при полете по ПВП.

Рекомендации:

- отчет изучить с летным составом АОН и персоналом оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 52 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- всем участникам события быть на связи с членами комиссии, не игнорировать обращения по представлению своих объяснений.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 53 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЛЕГКИХ И СВЕРХЛЕГКИХ ВС

Количество авиационных событий при эксплуатации легких и сверхлегких ВС

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	3
Катастрофы	1
Аварии	2
Инциденты	48
Серьезные инциденты	**1**
Производственные происшествия	**-**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	-

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 54 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Количество авиационных событий при эксплуатации легких и сверхлегких ВС (в сравнении с предыдущим годом)

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2023	3	2	1
		2022	11	4	**1**
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2023	1	1	--
		2022	5	4	1
	аварии	2023	2	1	1
		2022	6	5	1
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	2	2	--
		2022	6	4	2-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2023	1	1	--
		2022	1	-	1
	членов экипажа	2023	1	1	--
		2022	5	4	1
ИНЦИДЕНТЫ\САИ		2023	48\1	29\1	19
		2022	13\7	9\7	4
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		20223	--	--	--
		2022	--	--	--
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		20223	--	--	--
		2022	--	--	--
ЧП		20223	--	--	--
		2022	--	--	--
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	-	-	--
		2022	-	-	-

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 55 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Количество авиационных событий при эксплуатации легких и сверхлегких ВС в 2018-2023 г.г.

Год	Катастрофы	Аварии	Инциденты\ САИ	ПВС	ЧП
2023	1	2	48\1	-	-
2022	5	6	13\7	-	-
2021	6	4	20	-	-
2020	1	2	11	-	-
2019	1	3	3	-	-
2018	2	-	7	-	-

Распределение произошедших в течение 2023 года авиационных событий при эксплуатации легких и сверхлегких ВС по типам событий, с которыми они были связаны:

Тип авиационного события	**Всего**	
	2023 год	**2022 год**
Нарушение правил использования воздушного пространства (NAV)	44	13
Столкновение\угроза столкновения в полете с земной/водной поверхностью или препятствием без признаков потери управления (CFIT)	2	5
Столкновение с препятствием/препятствиями во время взлета или посадки, когда воздушное судно находится в воздухе (CTOL)	1	-
Нарушение интервалов эшелонирования (MAC)	3	-
Выкатывание за пределы ВПП (RE)	1	4
Отказы или неисправность систем или компонент силовой установки ВС (SCF-PP)	-	3
Отказы или неисправность систем или компонент ВС за исключением силовой установки (SCF-NP)	-	2
Столкновение или угроза столкновения с препятствиями/объектами/земной поверхностью или преднамеренных полетах близко к земной поверхности (за исключением этапов взлета и посадки) (LALT)		2
Потеря управления воздушным судном при выполнении полета (LOC-I)	-	1
Накопление снега, льда, ледяного дождя или инея на поверхности ВС, которое негативно сказывается на управлении ВС или его летно-технических характеристиках (ICE)	-	1

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 56 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Краткое содержание авиационных событий

09.03.2023, **авария (CFIT)**, мотопараплан, государственный регистрационный номер отсутствует, владелец – физическое лицо, микрорайон Река-Река, г. Звенигород Московской обл.

Падение мотодельтаплана на кровлю частного одноэтажного дома. Пилот получил травмы различной степени тяжести

Расследование авиационного события проводит МВД.

13.05.2023**, авария (CTOL)**, Robinson R-66, RA-RA-07372, владелец – физическое лицо, п\п Конаково, 9 км юго-восточнее центра города Конаково Тверской области.

При выполнении взлета с посадочной площадки Конаково вертолет зацепил ветроуказатель, в результате чего воздушное судно опрокинулось. Вертолет разрушен, пилот не пострадал. На земле жертв и разрушений нет.

Расследование авиационного события проводит МАК.

25.06.2023, **катастрофа (CTOL)**, ЕЭВС SkyWolf (Як-52), RA-0454G, владелец – физическое лицо.

КВС выполнял тренировочный полет. При выполнении полета произошло столкновение с землей. На борту находился один пассажир. Пилот и пассажир погибли.

Расследование авиационного события проводит МАК.

10.07.2023, **САИ (RE)**, ЕЭВС С-18Т1, RA-0551G, владелец – физическое лицо, план 0551G п.п. Аэродром Доброград – п.п. Воскресенск. Владелец.

Вынужденная посадка самолета С-18Т1 (Як-18Т) на п.п. Воскресенск. Со слов КВС в полете произошла утечка воздуха в системе управления шасси. Посадка штатно, в процессе руления произошла уборка шасси. Пострадавших нет. ВС имеет повреждения.

Проанализировав документы, предоставленные КВС, комиссия пришла к выводу, что причиной серьезного авиационного инцидента - повреждения ВС после посадки, - явились неграмотные действия КВС, выразившись в уборке шасси на пробеге.

Сопутствующим фактором является невыполнение карты контрольной проверки при выполнении захода на посадку.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- в нарушение п.2.8., п.2.9. ФАП-128 не проводилось необходимое техническое обслуживание воздушного судна согласно положениям пунктов 2.25-2.28 ФАП-128., свидетельство о выполнении технического обслуживания отсутствует;
- в нарушение п. 2.26 ФАП-128 в бортовом журнале отсутствуют сведения об осмотре ВС перед вылетом и выполнении работ по подготовке к полету в объеме, определенном эксплуатационной документацией.
- в нарушение п.2.20, п.2.22 ФАП-128 на борту воздушного судна на момент события отсутствовала действительная доверенность на право управления ВС;
- в нарушение ФАП-32 у КВС отсутствовало действующее пилотское свидетельство;
- в нарушение п 3.3. ФАП-128 КВС формально не выполнил карту контрольной проверки перед посадкой.

Рекомендации:

- КВС и руководящему составу п.п. «Воскресенск» изучить материалы расследования авиационного события с самолетом ЕЭВС Як-18Т RA-0551G;
- КВС привести полетные документы в соответствие с требованиями ВК РФ;
- руководству п.п. «Воскресенск» повторно провести занятия с эксплуатантами в соответствии с Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 57 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609, по теме: «Ответственность должностных лиц, обеспечивающих первоначальные действия с момента авиационного события».

09.02.2023, **инцидент (NAV)**, ВС AW-139 RA-07725, владелец – физическое лицо, полет по маршруту пп. Люберцы (Панки) - пп. Горка

В 11:25 поступил доклад от диспетчера сектора «ДОМОДЕДОВО-ВЫШКА-3» о несанкционированном уклонении ВС в сторону запретной зоны UUP53 на 5 км в районе ГКБ №15 на высоте 900 футов.

Нарушение правил использования воздушного пространства подтверждается данными средств радиолокационного контроля и связано с потерей экипажем временной навигационной ориентировки. КВС принимал во внимание другие ориентиры (СВХ, Рязанский и Волгоградский проспекты) за МКАД, что привело к изменению маршрута полета воздушного судна.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- экипаж нарушил требования пункта 2.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части соблюдения правил и процедуры подготовки и выполнения полета;
- экипаж не доложил органу ОВД о частичной потере навигационной ориентировки;
- согласно выписке из записи радиообмена «диспетчер - экипаж» № 169 за 09.102.2023 при ведении радиосвязи не вся фразеология диспетчера, и.о. руководителя полетов и экипажем использовалась с применением позывного ВС, как того требует п. 5.2 ФАП 362;
- полёт вертолета по маршруту выполнялся без комплексного использования самолётовождения (СВЖ) в части недостаточного ведения визуальной ориентировки, не использование в полном объёме средства РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС; 5.2 Диспетчер ОНУВД Внуковского центра ОВД Большакова СП., осуществлявшая диспетчерское обслуживание на секторе «ДОМОДЕДОВО-ВЫШКА-3» отвлеклась на заполнение «Журнала», не использовав имеющиеся средства наблюдения за воздушной обстановкой, своевременно не определила момент нарушения границы запретной зоны UUP53 ВС AW-139 RA-07725;
- в нарушении пункта 3.2.22. Правил внутреннего трудового распорядка, при обслуживании ВС персонал ОВД допускал оскорбительные высказывания и использовал ненормативную лексику.

Рекомендации:

- экипажам докладывать органу ОВД о возникновении неисправности или отказе бортового оборудования зональной навигации и невозможности продолжать полет по маршруту зональной навигации;
- провести дополнительную подготовку включающею обучение навыкам по использованию всего навигационного оборудования установленного на ВС;
- экипажам, как только станет возможным, информировать орган ОВД о потери ориентировки;
- провести с экипажами воздушных судов занятия по изучению структуры воздушного пространства Московской воздушной зоны;
- эксплуатанту разработать процедуры контроля знаний экипажа к полетам по намеченным маршрутам и на аэродромы в зависимости от их сложности.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 58 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

17.02.2023, **инцидент (NAV)**, ВС ЕС-130, RA-07279, владелец – физическое лицо, рейс по маршруту п.п. Хелипорт (Москва) – п.п. Горки

КВС уклонился от заданного маршрута и пересек границы запретных зон UUP52 и UUP63.

Уклонение от заявленного маршрута и вход в воздушное пространство запретных зон UUP63 и UUP52 произошли вследствие неприменения КВС комплексного вертолетовождения при полёте по ПВП.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- диспетчер, при осуществлении непосредственного УВД, тратит много времени на работы, отвлекающие от УВД, такие как отправки формализованных сообщений, проверкой разрешений на ИВП, маршрутов полётов и др;

- неверный анализ метеорологического прогноза при подготовке к по-лёту пилота вертолёта, что привело к частичной потере ориентировки (смотри видео в материалах расследования);

- при осуществлении УВД экипажем ВС RA-07279, диспетчер СДП сектора С6 АДЦ Шереметьево не выполнил требования пункта 3.1.10. ФАП ОрВД, в части владения информацией о предполагаемом движении каждого ВС (более 4 минут от момента входа ВС RA-07279 в запретную зону в 12.15.43 вплоть до его посадки в 12.19.16 никак не отреагировал на факт нарушения порядка ИВП (пп. ж) п. 172 ФП ИВП) экипажем ВС RA-07279). Также диспетчер СДП сектора С6 АДЦ Шереметьево при выполнении трудовых действий нарушил требования пункта разделов 2.17 и 2.18 должностной инструкции в полном объёме;

- старший диспетчер, при выполнении трудовых действий, нарушил требования пункта 2.1.1 должностной инструкции в части контроля выполнения персоналом смены требований нормативных правовых актов, регламентирующих обеспечение УВД;

- руководитель полётов при выполнении трудовых действий нарушил требования: пункта 2.1.1 должностной инструкции в части контроля ОВД, работы диспетчерской смены в зоне ответственности центра, как следствие этого не выполнил требования пунктов 2.2.6., 2.19.1, раздела 2.20 в полном объёме, пункта 2.23.4 должностной инструкции;

- полёт вертолёта по маршруту выполнялся без комплексного использования самолётовождения (СВЖ) в частности недостаточное ведение визуальной ориентировки, не использование в полном объёме средства РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации вертолёта;

- несвоевременные действия КВС по предотвращению несанкционированного отклонения от запланированного маршрута полёта.

Рекомендации:

Направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации и исход полета:

- лётному составу при выполнении взлётов строго выполнять порядок согласования в соответствии с требованиями АНППП;

- лётному составу пользоваться зональным прогнозом GAMET.

Направленные на устранение недостатков, не оказавших непосредственного влияния на возникновение, развитие особой ситуации и исход данного полета, но отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом:

- в целях оптимизации процедуры контроля готовности членов лётных экипажей перечень контрольных вопросов дополнить вопросами по особенностям выполнения полётов в районах зон ограничения полётов, и использовать его при проведении предварительной подготовки к полётам.

- руководству Шереметьевского ЦОВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» конкретизировать зоны ответственности диспетчера сектора С6 в которых осуществляется АДО и в которых осуществляется ПИО.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 59 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

03.03.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Robinson R-44, RA-04240, владелец – физическое лицо, полёт по маршруту п.п. Некрасиха - п.п. Уча.

При выполнении полёта по маршруту ВС уклонилось от заданного маршрута и в 06:34, на высоте 1400 футов, осуществило влет в воздушное пространство запретной зоны UUP422.

В процессе выполнения полёта по маршруту КВС допущено несоблюдение условий, доведённых центром ЕС ОрВД в разрешении на ИВП, отклонение от заявленного маршрута, использование воздушного пространства запретной зоны UUP422 без разрешения, что в соответствии с подпунктами «б», «ж» и «к» пункта 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, является нарушением порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- КВС, в условиях сбоя в работе навигационной системы GARMIN GPSMAP 695, выразившейся в полной потере сигнала спутников, при наличии информации от органа ОВД о наличии запретной зоны по курсу следования, самолетовождение должным образом не осуществлял;
- согласно выписке из записи радиообмена «диспетчер - экипаж» при ведении радиосвязи не вся фразеология экипажа использовалась с применением позывного ВС, как того требует п. 5.2 ФАП 362;
- отсутствие радиолокационного контроля в зоне ответственности МДП МДП Тверь.

Рекомендации:

- КВС повысить уровень штурманской подготовки и качество проведения предполетной подготовки к каждому предстоящему полету, не зависимо от их сложности;
- КВС, при возникновении неисправности или отказе бортового оборудования, докладывать в орган ОВД для принятия меры по выводу воздушного судна на маршрут ОВД;
- материалы расследования авиационного инцидента изучить с эксплуатантами и владельцами воздушных судов, персоналом органов ОВД.

27.04.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Robinson R-66, RA-05818 владелец – физическое лицо, р-н а\п Шереметьево.

ВС самостоятельно, без доклада Органу ОВД, проследовало на точку КЕДДА вместо заявленного в плане точку ЕКДУН. На неоднократные вызовы диспетчера Шереметьево-Вышка экипаж не отвечал, вышел на связь с диспетчером ВВ1.

Авиационное событие является нарушением со стороны КВС правил использования воздушного пространства, в соответствии с подпунктом б) пункта 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- в соответствии с п. 11.8 раздела И. «Организация выполнения полетов» АН111111 «Хелипорт-Москва», зарегистрированным в Центральном МТУ Росавиации 29.12.2020, вылет с посадочной площадки осуществляется по предварительному согласованию с сектором «С6» «Шереметьево-Вышка».
- предварительного согласования с диспетчером сектора С6 СДП АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Шереметьево) перед вылетом с площадки Хелипорт (Москва) пилотом Федосовым Э.В. (диспетчером-информатором площадки) не проводилось.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до летного состава, персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 60 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

30.04.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Як-18Т, RA-1901G, владелец – физическое лицо, в р-не п.п. «Аэроград Можайский».

07:27 руководитель полетов (РП) АузДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) сообщил начальнику смены ЦП ИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) об обнаружении на дисплее воздушной обстановки КСА УВД неопознанной отметки: координаты 5511сш 03612вд, в районе н.п. Боровск Калужской области, смещение на восток, скорость 120 узлов, высота неизвестна сопровождалась РЛП Шереметьево.

В 07:35 отметка идентифицирована, как ВС Як-18Т, бортовой номер RA-1901G, выполнявшее полет в районе посадочной площадки «Аэроград Можайский» и уклонившееся юго-восточнее на 27 км.

Авиационное событие явилось нарушением со стороны КВС правил использования воздушного пространства в соответствии с подпунктом б) пункта 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до летного состава, персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

06.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-55 RA-2935G, владелец - физическое лицо, п. Киреевского района Тульской области.

В органы ОВД, от оперативного дежурного Болховского отделения полиции, поступила информация о том, что в 12:05 в районе рабочего посёлка Шварцевский (27 км юго-восточнее г. Тула) очевидец наблюдался полёт трёх неопознанных самолётов.

Органом ОВД данные ВС определены как спортивно-пилотажные самолёты типа СП-55, выполнявшие полёт согласно поданной заявке по маршруту: Серпухов (Дракино) – Горелое.

По информации от КВС, полученной после посадки, отклонение от маршрута около 30 км на юг, произошло в результате потери сигнала GPS.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- неприменение экипажами группы ВС СП-55 комплексного использования средств самолётовождения в части ведения визуальной ориентировки, не использование в полном объёме средств РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС, подтверждающие низкий уровень подготовки экипажей к полету в штурманском отношении, что привело к потере навигационной ориентировки.

- отсутствие докладов ведущего группы ВС СП-55 органу ОВД при обнаружении в полете отказа приемников GPS и потере навигационной ориентировки.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до персонала ОВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;

- членам экипажей ВС, допустивших потерю ориентировки изучить порядок подготовки к полету в штурманском отношении и соблюдать указанный порядок при подготовке к каждому полету, независимо от его сложности.

06.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-55 RA-2934G, владелец - физическое лицо, п. Киреевского района Тульской области.

В органы ОВД, от оперативного дежурного Болховского отделения полиции, поступила информация о том, что в 12:05 в районе рабочего посёлка Шварцевский (27 км юго-восточнее г. Тула) очевидец наблюдался полёт трёх неопознанных самолётов.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 61 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Органом ОВД данные ВС определены как спортивно-пилотажные самолёты типа СП-55, выполнявшие полёт согласно поданной заявке по маршруту: Серпухов (Дракино) – Горелое.

По информации от КВС, полученной после посадки, отклонение от маршрута около 30 км на юг, произошло в результате потери сигнала GPS.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- неприменение экипажами группы ВС СП-55 комплексного использования средств самолётовождения в части ведения визуальной ориентировки, не использование в полном объёме средств РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС, подтверждающие низкий уровень подготовки экипажей к полету в штурманском отношении, что привело к потере навигационной ориентировки.

- отсутствие докладов ведущего группы ВС СП-55 органу ОВД при обнаружении в полете отказа приемников GPS и потере навигационной ориентировки.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до персонала ОВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;

- членам экипажей ВС, допустивших потерю ориентировки изучить порядок подготовки к полету в штурманском отношении и соблюдать указанный порядок при подготовке к каждому полету, независимо от его сложности.

06.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-55 RA-2934G, владелец - физическое лицо, п. Киреевского района Тульской области.

В органы ОВД, от оперативного дежурного Болховского отделения полиции, поступила информация о том, что в 12:05 в районе рабочего посёлка Шварцевский (27 км юго-восточнее г. Тула) очевидец наблюдался полёт трёх неопознанных самолётов.

Органом ОВД данные ВС определены как спортивно-пилотажные самолёты типа СП-55, выполнявшие полёт согласно поданной заявке по маршруту: Серпухов (Дракино) – Горелое.

По информации от КВС, полученной после посадки, отклонение от маршрута около 30 км на юг, произошло в результате потери сигнала GPS.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- неприменение экипажами группы ВС СП-55 комплексного использования средств самолётовождения в части ведения визуальной ориентировки, не использование в полном объёме средств РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС, подтверждающие низкий уровень подготовки экипажей к полету в штурманском отношении, что привело к потере навигационной ориентировки.

- отсутствие докладов ведущего группы ВС СП-55 органу ОВД при обнаружении в полете отказа приемников GPS и потере навигационной ориентировки.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до персонала ОВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;

- членам экипажей ВС, допустивших потерю ориентировки изучить порядок подготовки к полету в штурманском отношении и соблюдать указанный порядок при подготовке к каждому полету, независимо от его сложности.

06.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Z-142 RA-1004G, владелец – физическое лицо, полет по маршруту п.п. Ватулино - п.п. Ватулино.

ВС следовало по маршруту, согласно представленного плана полёта и полученного разрешения на ИВП, фактический взлёт в 05:02.

Планируемый маршрут полёта ВС проходил в непосредственной близости от границ запретной зоны UUP52 (удаление 0,5 км). При следовании по маршруту ВС отклонилось от заявленного маршрута и в 05:28 пересекло воздушное пространство UUP52.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 62 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Данное событие явилось следствием того, что экипаж ВС несвоевременно и неточно выполнял команды диспетчера сектора С6 СДП по изменению курса полёта, ссылаясь на неработающую аппаратуру GPS, что привело к пересечению границ запретной зоны UUP52 в её северо-восточной части.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- неприменение КВС комплексного использования средств самолётовождения в части ведения визуальной ориентировки и не использование в полном объёме средств РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до эксплуатантов и владельцев воздушных судов, персонала органов ОВД;
- КВС, допустившему пересечение границ запретной зоны, изучить порядок подготовки к полету в штурманском отношении и соблюдать указанный порядок при подготовке к каждому полету, не зависимо от его сложности.

08.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС ЕС-135, RA-04070, владелец – физическое лицо, п.п. «Буревестник».

В 13:25 КВС произвел взлет с посадочной площадки «Буревестник» без получения диспетчерского разрешения от органа ОВД, несвоевременно выполнял указания диспетчера СДП АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Шереметьево).

Комиссия установила, что вылет ВС с посадочной площадки «Буревестник» выполнен без получения разрешения на использование воздушного пространства от органа ОВД в нарушение п. 118 ФП ИВП, что является нарушением правил использования воздушного пространства, в соответствии с подпунктом а) пункта 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138.

Невыполнение команд органа ОВД экипажем ВС не подтвердилось.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до летного состава, персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

14.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Cessna 210F, RA-67339, владелец – физическое лицо, полет по маршруту п.п. Новинки – п.п. Ватулино.

На мониторе воздушной обстановки органа ОВД обнаружена неопознанная метка в границах запретной зоны UUP-59 смещавшаяся на запад со скоростью 210 км/ч. По данным МДП Калуга, в указанное время, в данном районе выполнял полёт по маршруту Новинки – Ватулино

По заявлению КВС, отклонение от маршрута произошло по причине потери сигнала GPS.

Авиационное событие произошло вследствие кратковременной потери навигационной ориентировки, в условиях неустойчивой работы системы GPS, и как следствие пересечение границ запретной зоны UUP59, что является нарушением правил использования воздушного пространства, в соответствии с подпунктом ж) пункта 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, использование воздушного пространства запретной зоны без разрешения.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- неприменение КВС комплексного использования средств самолётовождения в части ведения визуальной ориентировки, не использование в полном объёме средств РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС,

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 63 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

подтверждающие недостаточный уровень подготовки к полету в штурманском отношении, что привело к кратковременной потере навигационной ориентировки.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до летного состава, персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД;

- КВС, допустившему потерю ориентировки, изучить порядок подготовки к полету в штурманском отношении и соблюдать указанный порядок при подготовке к каждому полету, не зависимо от его сложности.

15.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Cessna-172, RA-2439G, владелец – физическое лицо, полет по маршруту п.п. Мячково - п.п. Мячково

ВС при следовании по маршруту, после пролёта навигационной точки DUZZU, уклонилось от заданного маршрута и вошло в границы запретной зоны UUP52.

Данное событие, связанное с несанкционированным изменением маршрута полёта, является несоблюдением условий, доведенных в разрешении на использование воздушного пространства и использованием воздушного пространства запретной зоны UUP52 без полученного разрешения.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- не обеспечивается стопроцентное радиолокационное покрытие в зоне ответственности сектора С6 СДП.

Рекомендации:

- материалы данного отчета изучить с летным составом и персоналом оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

16.05.2023, **инцидент (MAC)**, ВС Cessna 172S, RA-67437, «АИСТ-М АЭРОКЛУБ», позывной: RA67437, полет по маршруту п.п. Сельниково – п.п. Сельниково.

По материалам расшифровки наземных СОК зафиксировано срабатывание наземной системы СПОС в режиме «КС», между самолетом Ил-76 (высота 800 м), выполняющим заход на посадку и самолетом CESSNA 172S, выполняющим полет по заданию МЧС.

Комиссия установила, что причиной нарушения установленных минимальных интервалов вертикального, горизонтального эшелонирования и срабатывания ИКС в режиме «КС» между ВС 76828 и ВС RA-67437, явилось несвоевременное выполнение экипажем ВС рейса RA-67437 указания диспетчера МДП установить контрольную связь с диспетчером КДП «Кубинка» («Правдивый») и не выполнение условий набора высоты 2500 футов заданных органом ОВД.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- при ОВД ВС RA-67437 16.05.2023 диспетчером МДП были допущены нарушения:

п. 2.13., п. 2.13.1, п. 2.13.2. ФАП-362 в части требования от экипажа ВС повторить полученное указание относительно заданной высоты полета;

неиспользование возможностей КСА УВД в части своевременного определения местоположения ВС по его пеленгу при использовании функции «Трек по плану»;

согласно выписке из записи радиообмена «диспетчер - экипаж» № 15 от 16.05.2023, экипаж ВС RA-67437 не всегда использовал при ведении радиообмена фразеологию в сочетании с соответствующим позывным воздушного судна, как этого требует п. 5.2 ФАП-362;

полёт ВС RA-67437 по маршруту выполнялся без комплексного использования самолётовождения (СВЖ), в частности, неточное ведение визуальной ориентировки, не использование в полном объёме средств РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 64 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- материалы данного отчета изучить с летным составом и персоналом оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;
- руководству оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» организовать с персоналом оперативных органов ЕС ОрВД филиала повторное изучение (в части касающейся) пунктов нормативных правовых документов, указанных в данном отчете;
- КВС повторно изучить положения нормативных правовых документов, нарушение которых установлено по результатам расследования и указаны в данном отчете.

23.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Robinson R-44, RA-04310, ООО «Вертолет.РУ», план 04310 Хелипорт-Москва – Хелипорт-Москва.

По результатам анализа материалов наземных средств объективного контроля установлено, что во время полёта вертолёта R-44 КВС уклонился от заявленного маршрута и пролетел над посадочной площадкой «Университет Сбербанка».

Причиной авиационного инцидента явилось несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства.

Сопутствующим фактором явилось отсутствие доклада КВС об изменении высоты и отклонения от оси маршрута из-за обхода опасных метеоявлений.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- введение и снятие временного режима ВР 4172 были выполнены персоналом оперативных органов ЕС ОрВД с нарушением требований пп. 28, 31 Инструкции, в части ввода и снятия ВР, а также информирования соответствующих органов ОВД о периоде фактической деятельности пользователя воздушного пространства, для обеспечения которой вводился режим.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события, связанного с отклонением от заявленного маршрута довести летному составу, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД;
- филиалу МЦ АУВД провести внутреннее служебное расследование по порядку введения и снятия временного ВР 4172.

26.05.2023**, инцидент (NAV)**, ВС Ан-3Т, RA-05884, ООО «Авиакомпания «Борус», позывной RA05884, маршрут: Калуга (Орешково) – Юхнов – Старомихайловское – Жуков – Калуга (Орешково),

В органы ОВД, от ОД ФСО РФ по городскому округу Таруса, поступила информация про пролёт самолётом типа Ан-2 запретной зоны «UUP 65» (18 км юго-восточнее г. Обнинск). На мониторе воздушной обстановки органа ОВД так же наблюдалась отметка в границах запретной зоны «UUP 65». По предварительной оценке, данная отметка принадлежит самолёту Ан-3Т, выполнившему вылет по имеющемуся плану полёта. Информация доведена согласно схемы оповещения. Сигнал «Режим» не подавался.

Причиной авиационного инцидента явилась кратковременная потеря навигационной ориентировки, в условиях неустойчивой работы системы GPS, и как следствие, пересечение границ запретной зоны UUP59, что является нарушением правил использования воздушного пространства, в соответствии с подпунктом ж) пункта 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, использование воздушного пространства запретной зоны без разрешения.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- неприменение КВС комплексного использования средств самолётовождения в части ведения визуальной ориентировки, неиспользование в полном объёме средств РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС, указывающие на

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 65 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

недостаточный уровень подготовки к полету в штурманском отношении, что привело к кратковременной потере навигационной ориентировки.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести летному составу, персоналу ОВД оперативных органов: ЕС ОрВД;

- допустившему потерю ориентировки, изучить порядок подготовки к полету в штурманском отношении и соблюдать указанный порядок при подготовке к каждому полету, не зависимо от его сложности.

29.05.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Cessna-172, RA-67711, АНО ДПО «С7 Тренинг», рейс РА67711 по маршруту Егорьевское – Торбеево – Егорьевское.

Экипаж воздушного судна, следовавший по маршруту Торбеево - Воскресенск - Торбеево (далее ВС РА67711), находясь на обслуживании воздушного движения у диспетчеров осуществляющих непосредственное управление воздушным движением (далее - ОНУВД) сектора «ДОМОДЕДОВО ВЫШКА-3» АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково), уклонился от заявленного маршрута и проследовал с пересечением посадочного курса на удалении около 12 км южнее аэродрома Москва (Домодедово).

Причиной отклонения от маршрута ВС явились ошибки экипажа при определении местоположения ВС и некорректная навигационная помощь экипажу ВС диспетчером сектора ДВ-3.

Недостатки, выявленные при расследовании:

Диспетчер сектора ДВ-3 не выполнил требования:

- п. 3.1.10. ФАП ОрВД и п. 5.1.4.3. ТРД, в части анализа траектории полёта ВС по докладу экипажа ВС о пролёте ПОД, пеленгу ВС, информации, поступающей от средств наблюдения и согласования своих действий с диспетчерами смежных органов ОВД;

- п. 6.3., 6.3.2., 6.6., 6.6.2. ФАП ОрВД, в части опознавания ВС, информирования органом ОВД о местоположении ВС;

- п. 6.7. ФАЛ ОрВД, в части оказания навигационной помощи экипажу ВС. 5

Экипаж ВС РА67711 не выполнил требования:

- части 2 статьи 70 Воздушного Кодекса РФ, в части отступления от плана полета без разрешения соответствующего органа ОВД;

- требований п. 3.66., п. 3.67. ФАП №128, в части отсутствия контроля за местоположением ВС и бездействия по возвращению на линию заданного пути;

- требований п. 3.33.4. ФАП №128, в части отсутствия сообщения информации о местоположении ВС по запросу органа ОВД.

Рекомендации:

- материалы данного отчета изучить с летным составом и персоналом оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

- руководству оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» организовать с персоналом оперативных органов ЕС ОрВД повторное изучение (в части касающейся) пунктов нормативных правовых документов, указанных в данном отчете;

- начальнику АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) организовать: проведение с персоналом ОВД на инструктажах и разборах розыгрышей ситуаций, подобных расследуемому авиационному событию; проведение тренажерной подготовки, в процессе которой диспетчерам-инструкторам обращать особое внимание на отработку действий персонала ОВД по предотвращению отклонений от установленных маршрутов.

05.06.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Robinson R-44, RA-04161, владелец – физическое лицо, позывной RA04161, полет по маршруту Гринвуд – п.п. 17 км северо-западнее н.п. Обнинска.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 66 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

По информации полученной от РП АУЗДЦ экипаж вертолета уклонился от заявленного разрешенного маршрута в зоны ограничений UUR252, UUP65 ориентировочно на 2 км на высоте 300 м.

По информации от КВС, уклонение произошло по причине пропадания спутниковой навигационной системы.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Срок расследования продлен до получения дополнительной информации.

30.06.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Bell-407, владелец – физическое лицо, рейс RA01925 по маршруту п.п. Горка – Хелипорт-Москва.

Вход вертолёта в запретную зону UUP63. Нарушение прекращено по указаниям диспетчера органа ОВД, экипаж продолжил полет в соответствии с поданным планом.

Причиной влёта в запретные зоны UUP63 и UUP52 явилась неудовлетворительная подготовка командира воздушного судна в штурманском отношении при выполнении полёта по ПВП в непосредственной близости от установленных запретных зон.

Несвоевременное выполнение командиром воздушного судна указаний диспетчера С6 по навигационному наведению с целью скорейшего покидания ВС запретной зоны UUP63 привело к влёту ВС в соседнюю запретную зону UUP52 и увеличению общего времени нахождения ВС в зонах, запрещённых для выполнения полётов без соответствующего разрешения.

Рекомендации:

- материалы данного отчёта изучить с лётным составом и персоналом ОВД;
- АУЦ обратить внимание на штурманскую подготовку летного состава.

01.07.2023, **инцидент (NAV)**, R-66, RA-05807, владелец – юридическое лицо, р-н а\п Шереметьево.

Влет в воздушное пространство класса «С» без диспетчерского разрешения.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства пилотом ВС 05807 явилось неполучение им диспетчерского разрешения перед взлетом, и как следствие влет в воздушное пространство класса «С» без диспетчерского разрешения.

Рекомендации:

- Данный отчет довести до летного состава авиации АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

06.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС R-44, RA-06336, владелец – физическое лицо, план 06336 п.п. Химки (Север) – г.т. (район г. Клин).

После взлета вертолета с п.п. Химки (Север) КВС произвел вход в воздушное пространство класса «С» без диспетчерского разрешения. Решением органа ПВО ВС возвращено на п.п. Химки (Север).

Причиной нарушения установленного порядка использования воздушного пространства явилось невыполнение КВС RA-06336 требований п. 118 ФП ИВП, в части отсутствия запроса у органа ОВД диспетчерского разрешения перед взлётом в контролируемое воздушное пространство.

Рекомендации:

- Данный отчёт довести до лётного состава авиации АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

06.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС AS 350 B3, RA-07515, владелец – физическое лицо, план 07515 п.п. Хелипорт-Москва – г.т. (130 км юго-восточнее г. Псков).

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 67 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

После взлета вертолета с п.п. Хелипорт-Москва КВС произвел вход в воздушное пространство класса «С» без диспетчерского разрешения. Решением органа ПВО ВС возвращено на п.п. Хелипорт-Москва.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства явилось невыполнение командиром воздушного судна RA-07515 требований п. 11.8 раздела 11 «Организация выполнения полетов» АНППП «Хелипорт-Москва», зарегистрированным в МТУ ВТ ЦР 29.12.2020, вылет с п.п. осуществляется по предварительному согласованию с сектором «С6» «Шереметьево-Вышка» по тел. +7 (495) 578-03-77. Вход в ВП сектора «С6» без предварительного согласования и без диспетчерского разрешения органа ОВД - запрещён.

Рекомендации:

- Данный отчет довести до летного состава авиации АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

06.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС AW-119MKII, RA-01979, владелец – юридическое лицо, план 01979 п.п. Хелипорт-Москва – п.п. Гурбан-2.

После взлета вертолета с п.п. Хелипорт-Москва КВС произвел вход в воздушное пространство класса «С» без диспетчерского разрешения.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства явилось невыполнение командиром воздушного судна RA-01979 требований п.11.8 раздела 11 «Организация выполнения полетов» АНППП «Хелипорт - Москва», зарегистрированным в МТУ ВТ ЦР 29.12.2020, вылет с п.п. осуществляется по предварительному согласованию с сектором «С6» «Шереметьево-Вышка» по тел. +7(495) 578-03-77. Вход в ВП сектора «С6» без предварительного согласования и без диспетчерского разрешения органа ОВД - запрещён.

Недостатки, выявленные при расследовании

- КВС перед вылетом диспетчерское разрешение органа ОВД не запросил, тем самым нарушил требование подпункта «л» пункта 172 ФП ИВП

Рекомендации:

- Данный отчет довести до летного состава АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

06.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Cessna C-172P, RA-0657G, владелец – физическое лицо, план 0657G п.п. Сельниково - п.п. Сельниково.

В запретной зоне «UUP 423» зафиксирована неопознанная метка. В районе «UUP 423» находилось ВС Cessna C-172P, RA-0657G, КВС которого докладывал о пропадании сигнала GPS и предположительно уклонился от заявленного маршрута. В 14:15 район н.п. Балабаново КВС доложил о восстановлении работоспособности приемника GPS и решении продолжить полет по заявленному маршруту.

В ходе проведенного расследования комиссией было установлено, что причиной авиационного инцидента, связанного с использованием воздушного пространства запретной зоны 11ЦР423 06.07.2023 при выполнении полёта ВС CE88ЫA 172 КА-06570 по маршруту п.п. Сельниково - н.п. Сельниково явилось:

- выполнение полёта по маршруту без комплексного использования самолётовождения (СВЖ) в части недостаточного ведения визуальной ориентировки, не использование в полном объёме средств РТС, пилотажно-навигационного оборудования, дополнительных средств навигации ВС;

- недостаточное знание пилотом ВС КА-06570 маршрута полёта, особенностей зоны.

Рекомендации

- Материалы расследования довести до персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД и эксплуатантов АОН. 6.2. КВС CE88КА-172 КА-06570, обратить особое внимание при подготовке

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 68 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

к вылету по ПВП на расположение запретных зон и наземных ориентиров по маршруту с целью предотвращения влета в запретную зону.

08.07.2023, **инцидент (MAC)**, ВС Robinson R-66, RA-03363, владелец – юридическое лицо, план RA06363 п.п. Троицкое, полет по маршруту: п.п. Троицкое.

11.38 (мск) район аэродрома Москва (Шереметьево).

Срабатывание наземной КСА УВД в режиме «КС» между вертолётом R-66 на высоте 1000 футов, выполнявшим взлет с п.п. Троицкое и самолетом B-737-800, заходящим на посадку на ИВПП 24Л. ВС следовали на расходящихся курсах, интервал горизонтального эшелонирования составил около 3 км.

В результате неправомерных действий командира воздушного судна RA-06363, приведших к искажению ситуационной осведомлённости диспетчера сектора С6, невозможности выполнения им требований пункта 3.1.10. Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утверждённых приказом Минтранса РФ от 25.11.2011 № 293, было допущено нарушение установленного подпунктом «б» пункта 76 ФП ИВП минимального интервала горизонтального эшелонирования при АДО при одновременном выполнении полётов воздушным судном рейса ПБД6810, выполнявшего полёт по ППП, и воздушным судном RA-06363, выполнявшего полёт по ПВП, в воздушном пространстве класса «С».

Недостатки, выявленные при расследовании:

- Комиссии по расследованию авиационного события не удалось установить личность пилота, осуществлявшего функции командира воздушного судна RA-06363, выполнившего взлёт с п.п. Троицкое 08.07.2023.

- Характер допущенных КВ С RA-06363 нарушений свидетельствует о неудовлетворительном уровне знаний действующего авиационного законодательства РФ некоторыми пилотами авиации общего назначения, о непонимании возможных неблагоприятных последствий, которые могут наступить в результате совершения ими неправомерных действий в процессе полёта, особенно, при сознательных попытках своими действиями ввести в заблуждение орган ОВД, под управлением которого происходит их полёт в контролируемом воздушном пространстве.

Рекомендации:

- Данный отчёт довести до лётного состава авиации АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

07.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС R-66, RA-05799, владелец – физическое лицо, маршрут: п.п. Хелипорт-Москва – п.п. Хелипорт-Москва.

Экипаж вертолёта выполнил взлёт с п.п. Хелипорт-Москва без разрешения органа ОВД. Информация доведена до органов противовоздушной обороны. Сигнал «Режим» не подавался. Посадка на п.п. Хелипорт-Москва в 13:29.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства явилось невыполнение командиром воздушного судна RA-05799 требований п. 11.8 раздела 11 «Организация выполнения полетов» АНППП «Хелипорт - Москва», зарегистрированным в МТУ ВТ ЦР 29.12.2020, вылет с п.п. осуществляется по предварительному согласованию с сектором «С6» «Шереметьево-Вышка» по тел. +7(495) 5780377. Вход в ВП сектора «С6» без предварительного согласования и без диспетчерского разрешения органа ОВД - запрещён.

Рекомендации:

- Данный отчет довести до летного состава авиации АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 69 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

10.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС PA-28-100, RA-2037G, владелец – физическое лицо, план 2037G п.п. Гостилицы – п.п. Мячково, район н.п. Солнечногорск.

При выполнении полета произошло уклонение ВС в зону ограничений UUR №234. По команде диспетчера ВС возвращено на заявленный маршрут.

Влёт воздушного судна RA-2037G в зону ограничения полётов UUR-344 произошел из неконтролируемого воздушного пространства класса «G», в виду уклонения ВС от установленного маршрута полёта. Информацию о работе зоны ограничения полетов UUR-344 экипаж ВС RA-2037G имел, предпринятые им действия по обходу зоны оказались неэффективны.

Рекомендации:

- Отчёт изучить с лётным составом АОН и персоналом оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

- Руководству Тверского центра ОВД совместно с руководством Шереметьевского центра ОВД подготовить рекомендации по совершенствованию совместной координации на рубежах передачи ОВД с целью недопущения влёта воздушных судов, следующих из воздушного пространства класса «G» в контролируемое воздушное пространство, в запретные зоны и зоны ограничения полётов для последующего их внесения в соответствующие технологии работы диспетчеров.

12.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС C-172Z, RA-1637G, рейс RA1637G Северка – Северка. Эксплуатант – Козыренко М. Ю.

Уклонение самолета от заданного маршрута полета на 4 км с заходом в запретную зону UUP432 на высоте 1400 ft. Информация получена от диспетчера АузДЦ, сектор 4. КВС сообщил о наличии информации о запретной зоне и ее обходе.

Причиной события явилось уклонение в запретную зону UUP432 ВС C-172Z, рег. RA-1637G. В соответствии с п.п. «ж» пункта 172 ФП ИВП - использование воздушного пространства запретной зоны УУП432 без разрешения является нарушением порядка использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного события довести пользователям воздушного пространства владельцам, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

13.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Robinson R-44, RA-04359, владелец – физическое лицо, маршрут: п.п. МКАД-78 - Мячково.

Взлёт вертолёта R-44 без диспетчерского разрешения на полёт. Органом ПВО принято решение о возврате ВС на площадку вылета. Посадка в 12.19 на п.п. вылета.

- Причиной нарушения установленного порядка использования воздушного пространства пилотом вертолета R-44, RA-04359 явилось невыполнение им требований п. 118 ФП ИВП, в части отсутствия запроса у органа ОВД диспетчерского разрешения перед взлётом в контролируемое воздушное пространство.

Рекомендации:

- Данный отчет довести до летного состава авиации АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

14.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Robinson R-66, RA-06360, владелец – юридическое лицо, план 01979 п.п. Хелипорт-Москва – п.п. Лопотово.

Взлет вертолета с п.п. Хелипорт-Москва КВС и вход в воздушное пространство класса «С» без разрешения органа ОВД. Решением органа ПВО продолжен полет ВС по утвержденному маршруту.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 70 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства явилось невыполнение командиром воздушного судна R-66, RA-06360 требований п. 11.8 раздела 11 «Организация выполнения полетов» АНППП «Хелипорт -Москва», зарегистрированным в МТУ ВТ ЦР 29.12.2020.

Рекомендации:

- Отчет по результатам расследования данного авиационного инцидента, связанного с влетом ВС в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа ОВД довести до летного состава авиации АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

27.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС EXSTRA 300/SCE, RA-2177G, маршрут: п.п. Михеево – п.п. Б. Грызлово.

Согласно планов на ИВП и воздушной обстановке, в этом районе находились два ВС: EXSTRA 300/SCE, RA-2177G и EXSTRA 300/SCE RA-2254G.

Информация передана в органы ПВО. По информации, полученной от диспетчера АУЗДЦ сектора А 3, на мониторе наблюдались две метки, следующие с запада на восток через зону UUR252. В 16:49 метки вышли из зоны UUR252 Выполнено оповещение согласно схеме.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Срок расследования продлен до получения дополнительной информации.

27.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС EXSTRA 300/SCE, RA-2254G, маршрут: п.п. Михеево – п.п. Б. Грызлово.

Согласно планов на ИВП и воздушной обстановке, в этом районе находились два ВС: EXSTRA 300/SCE, RA-2177G и EXSTRA 300/SCE RA-2254G.

Информация передана в органы ПВО. По информации, полученной от диспетчера АУЗДЦ сектора А 3, на мониторе наблюдались две метки, следующие с запада на восток через зону UUR252. В 16.49 метки вышли из зоны UUR252 Выполнено оповещение согласно схеме.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Срок расследования продлен до получения дополнительной информации.

30.07.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Cessna F172C, RA-67369, владельцы – физические лица, план 67369: п.п. Ватулино – п.п. Мячково.

Полет самолета Cessna F172C в зоне ответственности Внуково «Вышка-1» без связи с диспетчером.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Срок расследования продлен до получения дополнительной информации.

18.08.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Bell 407, RA-01930, владелец – физическое лицо, позывной: RA01930, маршрут: Горка – Аносино-2 – Хелипорт-Москва – Озёры – Горка, зона ответственности Московского регионального центра ЕС ОрВД, 16 км юго-восточнее г. Чехов.

Во время полёта произошёл вход ВС в зону ограничения полётов «UUR 448».

В ходе проведенного расследования комиссией было установлено, что причиной авиационного инцидента, связанного с использованием воздушного пространства постоянной зоны ограничения полётов UUR448 18.08.2023 при выполнении полёта ВС Bell-407, регистрационный номер RA-01930, по маршруту п.п. Горка - п.п. Аносино-2 - п.п. Хелипорт Москва - г.т. 5457N03825E - п.п. Горка явилось следующее:

- временный отказ в полёте курсовой системы и автопилота ВС Bell-407 RA-01930 при выполнении полёта вблизи зоны ограничения полётов UUR448;

- отвлечение внимание КВС от ведения визуальной ориентировки при определении и устранении неисправности ВС в полёте.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 71 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- Материалы расследования довести до персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД и эксплуатантов.

10.08.2023, **инцидент (NAV)**, Самолёт Як-18ТФ, RA-44272, владелец - физическое лицо позывной: RA44272, маршрут: п.п. Труфаново – Сонино.

13.22 (мск) зона ответственности Московского регионального центра ЕС ОрВД, район аэродрома Москва (Домодедово). На индикаторе радиолокационных средств органа ОВД устойчиво наблюдалась метка, в 7 км по посадочному курсу от порога ИВПП 32Л, со смещением с востока на запад, на высоте около 1500 ft (450 м).

Экипаж самолёта А-320-214, находившегося на глиссаде снижения, подтвердил наличие ВС белого, либо серебристого цвета ниже высоты полёта. Расхождение благополучно.

По предварительному анализу, данным ВС является Як-18ТФ, уклонившееся от установленного маршрута по причине неустойчивого показания спутниковой системы навигации GPS.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Срок расследования продлен до получения дополнительной информации.

02.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-129 RA-1895G, владелец – физическое лицо, рейс 1895G п.п. Заря - Дубки-Саратов.

По докладу диспетчера МДП, поступила информация о вылете группы самолетов с ведущим СП-129 RA-1895G с посадочной площадки Заря (Тамбовская область) на аэродром Дубки-Саратов ранее времени, указанного в плане на ИВП.

На фактическое время вылета разрешение на ИВП отсутствовало. Региональном центром даны указания ведущему группы СП-129 RA-1895G о возврате на точку вылета п.п. Заря. Проведено оповещение согласно схемы. Органы ПВО оповещены, сигнал «Режим» не подавался.

На основании проведённого анализа, комиссия пришла к выводу, что имело место быть НПИВП согласно ФП ИВП 138:

172. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Российской Федерации относятся: а) использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства...

м) полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

что привело к авиационному инциденту в соответствии с п. 24 Приложения 1 ПРАПИ-98, (... Изменение плана и маршрута полета после вылета воздушного судна. Полет воздушных судов, осуществляемый без заявок и разрешения органов ОрВД) по причине непреднамеренной ошибки (опечатки) при подаче FPL во времени начала использования ВП, а также не уведомления о начале использования ВП за 30 минут до фактического начала использования ВП (вылета группы ВС).

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события связанного с нарушением правил использования воздушного пространства группой самолетов (вылет группы самолетов с ведущим СП-129, RA-1895G раннее времени указанного в плане на ИВП), довести до летного состава ВС АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

- при выполнении инспекционных проверок эксплуатантов и владельцев ВС АОН, а также лиц являющихся обладателями свидетельств частного пилота проверять знание:

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 72 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

положения ФП ИВП 138 в части IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства;

положении раздела I. Сообщение о плане полета воздушного судна и связанные с ним обновленные данные Приложения № 2 к «Табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации».

02.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-129 RA-0680G, владелец – физическое лицо, рейс 1895G п.п. Заря - Дубки-Саратов.

По докладу диспетчера МДП, поступила информация о вылете группы самолетов с ведущим СП-129 RA-1895G с посадочной площадки Заря (Тамбовская область) на аэродром Дубки-Саратов ранее времени, указанного в плане на ИВП.

На фактическое время вылета разрешение на ИВП отсутствовало. Региональном центром даны указания ведущему группы СП-129 RA-1895G о возврате на точку вылета п.п. Заря. Проведено оповещение согласно схемы. Органы ПВО оповещены, сигнал «Режим» не подавался.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события связанного с нарушением правил использования воздушного пространства группой самолетов (вылет группы самолетов с ведущим СП-129, RA-1895G раннее времени указанного в плане на ИВП), довести до летного состава ВС АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

- при выполнении инспекционных проверок эксплуатантов и владельцев ВС АОН, а также лиц являющихся обладателями свидетельств частного пилота проверять знание:

положения ФП ИВП 138 в части IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства;

положении раздела I. Сообщение о плане полета воздушного судна и связанные с ним обновленные данные Приложения № 2 к «Табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации».

02.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-129 RA-1764G, владелец – физическое лицо, рейс 1895G п.п. Заря - Дубки-Саратов.

По докладу диспетчера МДП, поступила информация о вылете группы самолетов с ведущим СП-129 RA-1895G с посадочной площадки Заря (Тамбовская область) на аэродром Дубки-Саратов ранее времени, указанного в плане на ИВП.

На фактическое время вылета разрешение на ИВП отсутствовало. Региональном центром даны указания ведущему группы СП-129 RA-1895G о возврате на точку вылета п.п. Заря. Проведено оповещение согласно схемы. Органы ПВО оповещены, сигнал «Режим» не подавался.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события связанного с нарушением правил использования воздушного пространства группой самолетов (вылет группы самолетов с ведущим СП-129, RA-1895G раннее времени указанного в плане на ИВП), довести до летного состава ВС АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

- при выполнении инспекционных проверок эксплуатантов и владельцев ВС АОН, а также лиц являющихся обладателями свидетельств частного пилота проверять знание:

положения ФП ИВП 138 в части IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства;

положении раздела I. Сообщение о плане полета воздушного судна и связанные с ним обновленные данные Приложения № 2 к «Табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации».

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 73 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

02.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-129 RA-0839G, владелец – физическое лицо, рейс 1895G п.п. Заря - Дубки-Саратов.

По докладу диспетчера МДП, поступила информация о вылете группы самолетов с ведущим СП-129 RA-1895G с посадочной площадки Заря (Тамбовская область) на аэродром Дубки-Саратов ранее времени, указанного в плане на ИВП.

На фактическое время вылета разрешение на ИВП отсутствовало. Региональном центром даны указания ведущему группы СП-129 RA-1895G о возврате на точку вылета п.п. Заря. Проведено оповещение согласно схемы. Органы ПВО оповещены, сигнал «Режим» не подавался.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события связанного с нарушением правил использования воздушного пространства группой самолетов (вылет группы самолетов с ведущим СП-129, RA-1895G раннее времени указанного в плане на ИВП), довести до летного состава ВС АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

- при выполнении инспекционных проверок эксплуатантов и владельцев ВС АОН, а также лиц являющихся обладателями свидетельств частного пилота проверять знание:

положения ФП ИВП 138 в части IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства;

положении раздела I. Сообщение о плане полета воздушного судна и связанные с ним обновленные данные Приложения № 2 к «Табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации».

03.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-30, RA-0319A, владелец – физическое лицо, п.п. Чернь (Тульская область),

Выполнение авиационно-химических работ в сельском хозяйстве без заявки.

Расследование авиационного события проводит Центральное МТУ Росавиации. Срок расследования продлен до получения дополнительной информации.

02.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС СП-129 RA-01955, владелец – физическое лицо, рейс 1895G п.п. Заря - Дубки-Саратов.

По докладу диспетчера МДП, поступила информация о вылете группы самолетов с ведущим СП-129 RA-1895G с посадочной площадки Заря (Тамбовская область) на аэродром Дубки-Саратов ранее времени, указанного в плане на ИВП.

На фактическое время вылета разрешение на ИВП отсутствовало. Региональном центром даны указания ведущему группы СП-129 RA-1895G о возврате на точку вылета п.п. Заря. Проведено оповещение согласно схемы. Органы ПВО оповещены, сигнал «Режим» не подавался.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события связанного с нарушением правил использования воздушного пространства группой самолетов (вылет группы самолетов с ведущим СП-129, RA-1895G раннее времени указанного в плане на ИВП), довести до летного состава ВС АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

- при выполнении инспекционных проверок эксплуатантов и владельцев ВС АОН, а также лиц являющихся обладателями свидетельств частного пилота проверять знание:

положения ФП ИВП 138 в части IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства;

положении раздела I. Сообщение о плане полета воздушного судна и связанные с ним обновленные данные Приложения № 2 к «Табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации».

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 74 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

10.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Z-142АР, RA-2547G, владелец – физическое лицо, план RA-2547G: г.т 5647 с.ш. 03847 в.д. - г.т 5647 с.ш. 03847 в.д., зона ответственности Московского регионального центра ЕС ОрВД.

На КСА ПИВП МДП Тверь поступила информация о начале полета ВС Z-142АР RA2547G с г.т 5647 с.ш. 03847 в.д. согласно поданного плана полета. На связь экипаж не выходил, на неоднократные вызовы и на телефонные звонки не отвечал (аппарат абонента выключен или вне зоны действия сети).

В 19:38 на мониторе воздушной обстановки МДП Тверь обнаружена неопознанная отметка в 13 км к северо-востоку от нп. Сергиев Посад, в границах запретной зоны UUP51, высота не определена, смещение на юг со скоростью 110 км/ч. Пропадание отметки в 19:45 в районе н.п. Вихрево.

В 19:46 пришла телеграмма о посадке ВС Z-142АР на посадочную площадку г.т. 5647с.ш. 03847в.д. согласно ПЛН. Дозвонившись до КВС в 20.15 выяснено, что взлет и посадка были произведены с площадки Вихрево 5614с.ш. 03809в.д., что является нарушением порядка ИВП. Органы ПВО оповещены. Сигнал «Режим» не подавался.

Нарушение границы запретной зоны UU-51, явилось запланированная в PLN линия пути установленного маршрута, вдоль границы указанной зоны, экипажем воздушного судна Z-142АР, RA–2547G вследствие того, что ЭВС не проводил контроль за содержанием текста телеграмм PLN, DEP и ARR.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до эксплуатантов и владельцев воздушных судов АОН, персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.
- Тверскому центру ОВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», изыскать возможность в обеспечении радиотехническими средствами наблюдения МДП Тверь, для контроля за полетами ВС в указанной зоне.

17.09.2023, **инцидент (NAV)**, ЕЭВС Z-142, RA-1004G, владелец – физическое лицо, зона ответственности Московского регионального центра ЕС ОрВД, район аэродрома Москва (Внуково).

В районе аэродрома наблюдался полёт неопознанного объекта, в гт: 55.35 С; 036.57 В. Выход из зоны в 10.04 в зону МДП Калуги. Сообщение о плане полета в органах ЕС ОрВД отсутствовало, разрешение на ИВП не выдавалось. Информация доведена до органов ФСБ, МВД и ПВО. Сигнал «Режим» не подавался.

Проведён анализ плановой информации. Объект определён как КВС подтвердил потерю ориентировки по причине нарушений в работе GPS.

Авиационное событие произошло вследствие временной потери навигационной ориентировки, в условиях неустойчивой работы системы ОРЗ, и как следствие влётом в воздушное пространства класса С без радиосвязи и разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), а также использование воздушного пространства запретной зоны УУП425 без соответствующего разрешения, что является нарушением правил использования воздушного пространства, в соответствии с подпунктом л) пункта 172 ФП ИВП (влёт воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и подпункта ж) пункта 172 ФП ИВП, использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 75 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного события, связанного с уклонением от запланированного маршрута воздушного судна довести летному составу, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.
- КВС, допустившему потерю ориентировки, изучить порядок подготовки к полету в штурманском отношении и соблюдать указанный порядок при подготовке к каждому полету, не зависимо от его сложности.

18.09.2023**, инцидент (NAV)**, ВС R66, RA-05790, владелец – физическое лицо, Московская обл., р-н Кубинского ш.

По объяснениям, полученным от КВС, КВС состоит в Вертолетном Поисково-Спасательном отряде «АНГЕЛ» (https://angel.aopa.ru/).

Полет выполнялся в целях поиска и спасания терпящих бедствие в природной среде.

КВС была выполнена посадка боковую полосу Кубинского шоссе с целью эвакуации пострадавшего.

В ходе проведения расследования комиссией была выявлена причина авиационного события, которая выразилась в посадке ВС в непосредственной близости от препятствий, находящихся на земле.

КВС Михайлов А.С. выполнил полет с п.п. Буньково по причине поступления информации от общественной организации «ЛизаАлерт» о том, что женщина заблудилась в лесу.

Имея спасательную подготовку, КВС Михайлов подал заявку на полет и прибыл на место происшествия на вертолете Robinson R-66 бортовой № RA-05790, выполнив посадку на центр шоссе, которое заранее было перекрыто силами «Мособлпожспас», затем переместил ВС к остановке общественного транспорта, однако, по имеющимся у комиссии фото и видео материалам, удалось вычислить расстояние до ближайшего препятствия, что составило 4,76м, что нарушает требования п. 3.99 ФАП -128.

Рекомендации:

- Экипажам легких и сверхлегких ВС выполнять взлет и посадку в соответствии с требованиями ФАП.
- Предоставлять комиссии по расследованию авиационных происшествий запрашиваемую информацию.
- Материалы расследования довести до персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

02.10.2023, **инцидент (UIMC)**, ВС AW-119MKII, RA-01679, владелец – юридическое лицо, план 01679: п.п. Хелипорт-Москва – Софрино – п.п. Хелипорт-Москва.

После взлёта КВС доложил о потере ориентировки из-за попадания в метеоусловия требующие навыки пилотирования по приборам. Органом ОВД оказана навигационная помощь, ВС возвращено на п.п. Хелипорт-Москва. Посадка благополучно.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

03.11.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Як-18Т, RA-44290, владелец – физическое лицо, план: п.п. Мячково – п.п. Воскресенск.

Вылет самолета ВС с п.п. Мячково без диспетчерского разрешения, с последующим входом в зону аэродрома Раменское во время проведения там испытательных полетов.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 76 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

04.11.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Як-52, RA-1619G, владелец – физическое лицо, план RA1619G: Серпухов (Дракино) – п.п.

На мониторе воздушной обстановки, обнаружено отклонение от маршрута полета самолета Як-52 в запретную зону UUP52 в районе нп. Архангельское, на глубину 1,5 км.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

08.12.2023, **инцидент (NAV)**, ВС R-66, RA-07383, владелец – физическое лицо, позывной RA07383, маршрут: Долгопрудный – геоточка в 16 км юго-западнее г. Муром.

В 14.38, в зоне ответственности Московского регионального центра ЕС ОрВД, 16 км юго-западнее г. Павловский Посад, радиолокационными средствами органа ОВД обнаружена метка в пределах зоны ограничения полётов «UUR 440» на высоте 800 ft (240 м). Метка опознана как вертолёт R-6, выполняющий полёт согласно плана.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 77 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Количество авиационных событий при эксплуатации беспилотных воздушных судов

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**-**
Катастрофы	-
Аварии	-
Инциденты	**28**
Серьёзные инциденты	**1**
Производственные происшествия	**-**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	-

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 78 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Количество авиационных событий при эксплуатации БВС (в сравнении с предыдущим годом)

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2023	-	-	-
		2022	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2023	-	-	-
		2022	-	-	-
	аварии	2023	-	-	-
		2022	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2023	-	-	-
		2022	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2023	-	-	-
		2022	-	-	-
	членов экипажа	2023	-	-	-
		2022	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ\САИ		2023	**28\1**	-	-
		2022	-	-	-
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		20223	--	--	--
		2022	--	--	--
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		20223	--	--	--
		2022	--	--	--
ЧП		20223	--	--	--
		2022	--	--	--
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		20223	-	-	-
		2022	--	--	--

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 79 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Распределение произошедших в течение 2023 года авиационных событий при эксплуатации БВС:

Тип авиационного события	Всего	
	2023 год	2022 год
Нарушение правил использования воздушного пространства (NAV)	29	-
Нарушение интервалов эшелонирования (MAC)	4	-

Краткое содержание авиационных событий

27.04.2023, **САИ (NAV, MAC)**, неопознанное БВС, р-н а\п Внуково.

ЭВС, при выполнении захода на посадку на ВПП 24Л, доложил о наблюдении дрона размером 10 на 20 см левее маршрута полета.

Причиной авиационного события явилось нарушение неустановленным оператором ВВС п. 49, 52, 109, п.п «а» п.172 ФП ИВП, что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, в части использования воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

При нарушении владельцем БВС правил вертикального и горизонтального эшелонирования возник риск столкновения.

Рекомендации:

- отчет довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», эксплуатантов и владельцев ВВС.

25.01.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, н.п. Погорелки, Московская обл.

В 10:45 от сотрудника МЧС, работающего по плану КО-16, 17 в районе а/д Шереметьево (н.п. Погорелки) поступила информация о наблюдении неопознанного беспилотного воздушного судна (ВВС) в районе действия кратковременного ограничения использования воздушного пространства (КО).

Факт полёта беспилотного воздушного судна в границах действия КО 16,17 визуально зафиксирован сотрудником МЧС, с докладом РП Шереметьевского ЦОВД. Экипажами других ВС и данными средств радиолокационного контроля полёт ВВС не наблюдался.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором ВВС п.п. 52, 109, 135 ФП ИВП, что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. а) п.172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства и п.п. «д» - несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- отсутствие сплошного поля радиолокационного покрытия воздушного пространства на малых и предельно малых высотах вблизи особо охраняемых объектов;
- отсутствие материалов фото-, видеофиксации фактов нарушения порядка использования воздушного пространства и другой подтверждающей документации;
- неполучение оператором неопознанного БВС разрешений в соответствии с Воздушным законодательством.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 80 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до эксплуатантов и владельцев ВС и БВС, персонала органов ОВД;
- лицам, наблюдавшим нарушения правил использования воздушного пространства, производить фото видео фиксацию и представлять материалы для анализа в комиссию.

05.03.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, в районе вертолетных площадок на секторе специального летного отряда «Россия».

В 10:02:00 от ОД ФСО поступила информация о поимке летательного аппарата сотрудниками ФСО типа квадрокоптер в районе вертолетных площадок на секторе специального летного отряда «Россия».

Причиной события явилось нарушение неустановленным оператором (пилотом) БВС п. 52. Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 - использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- для полноценного расследования данного события в распоряжении комиссии имеется недостаточно информации;
- неполучение оператором БВС разрешений в соответствии с Воздушным законодательством.

Рекомендации:

- органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) организовать контроль за соблюдением требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, в установленных для них зонах и районах;
- операторам аэродромов актуализировать план мероприятий, предпринимаемых службами аэродрома при обнаружении БВС на аэродроме или в районе аэродрома;
- материалы расследования авиационного инцидента довести владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу органов ОВД и операторам аэродромов.

18.03.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, г. Дмитров.

В 11:10 от оперативного дежурного УМВД по Дмитровскому округу поступила информация о наблюдении экипажем ППС в г. Дмитров (в 10:45) ВВС, выполняющего полёт в восточном направлении, в сторону города Сергиев Посад.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором (пилотом) ВВС п. 49 и 52 ФП ИВП - использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- для полноценного расследования данного события в распоряжении комиссии имеется недостаточно информации;
- неполучение оператором ВВС разрешений в соответствии с Воздушным законодательством.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу ОВД.

26.03.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, п. Росва, Калужская обл.

В 16:46 на мобильный телефон АДЦ ЕС ОрВД (Калуга) поступил телефонный звонок от дежурного по управлению ФСБ Калужской области, о том, что в 19:35 поступило сообщение

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 81 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

о наблюдении очевидцем пролета неопознанного беспилотного воздушного судна в районе п. Росва Калужской области.

Пролёт беспилотного воздушного судна над н.п. Росва Калужской области наблюдался очевидцем.

Причиной события явилось нарушение неустановленным оператором (пилотом) ВВС пункта 52 ФП ИВП - использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- для полноценного расследования данного события в распоряжении комиссии имеется недостаточно информации.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до владельцев беспилотных воздушных судов, персонала ОВД.

11.04.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, с. Оруднево, Дмитровского р-на, Московской обл.

В 14:15 от оперативного дежурного УМВД по Дмитровскому району поступила информация о наблюдении очевидцем БПЛА размером 0,5м в районе железнодорожной станции торфобрикетного предприятия.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором (пилотом) БВС п. 49 и 52 ФП ИВП - использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу ОВД.

12.04.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, между н.п. Кутьино и н.п. Щапово, Московская обл.

В 8:00 от сотрудника МЧС по телефону поступила информация о том, что при перемещении между точками запуска БВС, согласно КО9 и КО10, наблюдался полет неопознанного БВС между н.п. Кутьино и н.п. Щапово.

Причиной события явилось нарушение неустановленным оператором (пилотом) БВС п. 49 и 52 ФП ИВП - использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу ОВД.

24.04.2023, **инцидент (NAV, LOC-I)**, БВС «Феникс», государственный регистрационный номер отсутствует.

В 9:40 начальнику смены ЦПИВП поступила информация от директора аэроклуба Малино о потере управления БВС самолётного типа, на высоте 400 метров, азимуте 290 градусов на удалении 70 км от н.п. Малино. БВС самолётного типа, размах крыльев 2 метра, вес 7 кг.

По программе БВС, при отсутствии сигналов спутниковых навигационных систем и отсутствии устойчивой связи по каналу управления, начал набор высоты 400 м. и встал в круг полетов, под действием ветрового потока начал смещаться в направлении 020 градусов 6 м/с или 21.6 км/ч от п.п. Малино.

На схеме представлен предполагаемый маршрут с учетом направления и скорости ветра до полной выработки топлива, из которого следует, направление смещения БВС соответствует прогностическому ветру GAMET.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 82 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Согласно служебной записке начальника смены ЦПИВП РегЦ ЕС ОрВД, представление на установление ограничений в интересах полетов БВС, а также планы полетов БВС в указанном районе от пользователей воздушного пространства в адрес РегЦ ЕС ОрВД (Москва) не поступали. Разрешений на использование воздушного пространства БВС на данный период не выдавалось.

Нарушения правил вертикального и горизонтального эшелонирования не зафиксировано.

Причинами события явились:

- полет беспилотного воздушного судна, осуществляемый без заявок и разрешения органов ОрВД;

- помехи на радиочастоте канала управления БВС, в результате которых произошла потеря управления ВВС оператором.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- БВС «Феникс» не поставлено на учет, как того требуют «Правила государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов», ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 25 мая 2019 г. № 658.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до эксплуатантов, владельцев ВВС, персоналу органов ОВД владельцем и старшим авиационным начальникам посадочных площадок;

- владельцем и старшим авиационным начальникам посадочных площадок осуществлять контроль за правилами использования воздушного пространства;

- Автономной некоммерческой организации дополнительного профессионального образования. «Центр подготовки специалистов беспилотных систем» организовать изучение с персоналом допущенных нарушений требований ФП ИВП;

- Автономной некоммерческой организации дополнительного профессионального образования. «Центр подготовки специалистов беспилотных систем» учесть факторы опасности и связанные с ними риски при влиянии помехи на радиочастоте канала управления ВВС и при потере управления ВВС оператором.

- Автономной некоммерческой организации дополнительного профессионального образования. «Центр подготовки специалистов беспилотных систем» разработать и применять систем управления безопасностью полетов с учетом решаемых им задач.

25.04.2023, **инцидент (NAV\MAC)**, неопознанное БВС, р-н а\п Шереметьево.

В 09:22:11 экипаж ВС B-737-800 RA-73298, рейс ПБД 6905, выполняя полёт по маршруту Москва (Шереметьево) - Владикавказ (Беслан), после взлёта с ВПП 06Ц, выполняя схему СИД, в наборе пересекая высоту 2000 футов, доложил диспетчеру о наблюдении крупного БВС белого цвета 100 метров ниже полёта.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором БВС п. 49, 52, 109. Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п а) п.172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Также при нарушении владельцем БВС правил вертикального и горизонтального эшелонирования возник риск столкновения.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 83 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Недостатки, выявленные при расследовании:

- согласно выписке из записи радиообмена «диспетчер - экипаж» от 25.04.2023 № 135, при ведении радиосвязи не вся фразеология диспетчера и экипажа использовалась в сочетании с позывным ВС, как того требует п. 5.2 Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» утвержденных приказом Министерства транспорта РФ от 26 сентября 2012 г. № 362.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до эксплуатантов и владельцев ВВС, персонала органов ОВД;
- органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) организовать контроль за соблюдением требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, в установленных для них зонах и районах;
- руководству оперативных органов ЕС ОрВД в М3 ЕС ОрВД и ООО «Авиакомпания «Победа» организовать изучение с персоналом допущенных нарушений требований ФАП-362;

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в рамках системы безопасности полетов учесть:

- фактор опасности и связанные с ними риски при докладе экипажей воздушных судов о наблюдении в непосредственной близости ВВС;
- фактор опасности и связанные с ними риски при наблюдении на индикаторе воздушной обстановке нарушений интервалов эшелонирования между ВС и БВС.

25.04.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н а\п Внуково.

В процессе обслуживания воздушного движения диспетчер сектора Д8 АузДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) определил, что траекторию снижения ВС рейса ТЫА4405 пересекает неопознанная метка, которая отображалась на мониторе динамической воздушной обстановки КСА УВД.

Согласно объяснений командира воздушного судна АО «АК «Норд Стар», снижение выполнялось по схеме URAGO 3P без ограничений по высоте до высоты 5000 футов, со средней вертикальной скоростью снижения 800-1000 футов. На высоте 7000 футов диспетчер Домодедово круг доложил о том, что в районе нашего дальнейшего снижения обнаружена «точка». Дал указание остановить снижение на высоте на высоте 6000 футов, выдерживать приборную скорость 220 и отвернуть вправо на курс 130. После доклада диспетчера была усилена визуальная осмотрительность. Через 2-3 минуты диспетчер дал указание развернуться без снижения влево на точку GEKLA. Вовремя разворота с креном 15 - 20 градусов на высоте 6000 футов в районе точки RAFDA был замечен БПЛА летящий от аэропорта Раменское на восток к точке RAFDA на высоте 3000 - 5000 футов. Визуально был идентифицирован, как БПЛА с прямым крылом, белого цвета нормальной аэродинамической схемы размах крыла визуально 1.5-2 метра. Выполнял полет на маленькой скорости.

Экипаж ВС оформил отчет об инциденте при воздушном движении.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором БВС п.п. 49, 52, 109 - ФП ИВП, что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. а) п.172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

ВС пришлось изменить траекторию своего полета.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до эксплуатантов и персонала органов ОВД;
- АО «АК «Норд Стар» в рамках своей системы безопасности полетов провести анализ факторов опасности и связанные с ними риски, в части нахождения ВВС на траектории или

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 84 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

непосредственной близости с траекторией полета ВС, и разработать мероприятия направленные на снижение риска до приемлемого уровня;

- АО «АК «Норд Стар» в рамках реализации системы управления безопасностью полетов представить информацию в Федеральное агентство воздушного транспорта о факторе опасности и связанные с ним риски при нахождении БВС на траектории или непосредственной близости с траекторией полета воздушного судна, как того требует пункт 5 Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации утвержденных Постановлением Правительства РФ от 12 апреля 2022 г. № 642.

26.04.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, н.п. Ширяево Московской области.

По результатам проведенного анализа наземных материалов наземных СОК, установлено, что при выполнении полётного задания БВС под руководством оператора (пилота), на высоте 150 метров, отклонилось от заявленного и согласованного маршрута в северном направлении на удалении около 7 км и приземлилось в н.п. Ширяево Московской области.

Информация о фактическом местоположении, посадке ВВС оперативно передавалась оператором ВВС в ЦПИВП. Угрозы безопасности полетов не установлено.

Причину отклонения от заявленного и согласованного маршрута оператор (пилот) БВС не сообщил.

Причиной события явилось невыполнение оператором (пилотом) ВВС требования п. 172 п.п «б» Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, б) несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу ОВД.

28.04.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, н.п. Курилово и Верхние Колодези, Калужской обл.

В 03:30 поступил доклад от сотрудника ФСО о наблюдении 27.04.2023 в период 12:00 - 13:00 над территорией госкомплекса Таруса (зона ограничения полетов UUR252) крупного БПЛА серо-бежевого цвета на высоте 20 м, выполнявшего полет с Востока на Запад в районе н.п. Курилово и Верхние Колодези Калужской области.

Авиационное событие является нарушением порядка использования воздушного пространства в соответствии с п/п а) пункта 172 ФП ИВП: использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до сведения владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

13.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н а\п Калуга (Грабцево).

В 17:10 дежурная смена АДЦ ЕС ОрВД (Калуга) Калужского центра ОВД визуально в течении 10 минут наблюдала движение ярко светящегося неопознанного беспилотного воздушного судна (далее - ВВС) над аэродромом Калуга (Грабцево).

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 85 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Принадлежность БВС и личность владельца (оператора БВС), осуществляющего непосредственное управление, установить не удалось.

Полёт беспилотного воздушного судна над аэродромом Калуга (Грабцево) наблюдался несколькими очевидцами: дежурной сменой АДЦ ЕС ОрВД (Калуга) и работниками АО «Международный аэропорт «Калуга».

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором (пилотом) БВС пункта 52 ФП ИВП - использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до персонала ОВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

19.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н а\п Домодедово.

В 10.20.32, после взлета с ВПП-32Е аэропорта Домодедово, в наборе высоты 4000 футов, экипаж ВС А321-251NX RA-73836, «Уральские авиалинии», выполнявшего рейс SVR167 по маршруту Москва (Домодедово) - Калининград (Храброво), доложил о наблюдении квадрокоптера при пересечении высоты 1000 футов над воздушным судном 50 метров выше полета.

Владельца и оператора (пилота) БВС установить не удалось.

Причиной события явилось нарушение неустановленным оператором ВВС пунктов 49, 52, 109 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138, что привело к нарушению подпункта а) пункта 172 ФП ИВП, в части использования воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

При нарушении владельцем ВВС правил вертикального и горизонтального эшелонирования возник риск столкновения ВВС с ВС рейса SVR167.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- согласно выписки из записи радиообмена «диспетчер - экипаж» № 200 от 19.05.2023, КВС не всегда использовал при ведении радиообмена фразеологию в сочетании с соответствующим позывным воздушного судна, как этого требует п. 5.2 Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» утвержденных Приказом Министерства транспорта РФ от 26 сентября 2012 г. № 362;

- для полноценного расследования данного события в распоряжении комиссии имелось недостаточно информации об операторе ВВС.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до эксплуатантов и владельцев ВВС, персонала органов ОВД.

Персоналу оперативных органов ЕС ОрВД повторно изучить:

- пункты ГРД по действиям при получении от ЭВС информации о визуальном наблюдении материальных объектов (в случае отсутствия доработать ГРД);

- действия согласно схемы оперативного оповещения об авиационных происшествиях, инцидентах (серьезных инцидентах), нарушения порядка ИВП, а также любой информации об угрозе безопасности ВС, экипажу ВС и пассажирам в зоне ответственности.

АК «Уральские авиалинии»:

- в рамках системы безопасности полетов провести анализ фактора опасности и связанные с ним риски, в части нахождения ВВС в непосредственной близости с траекторией полета ВС и разработать мероприятия, направленные на снижение риска до приемлемого уровня;

- разработать процедуры, регламентирующие порядок действий экипажа ВС при нарушении интервалов эшелонирования между ВС и ВВС.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 86 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

22.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н Опалиха, Московская обл.

В 02.46 пилот вертолета Robinson R-44, государственный регистрационный знак RA-06317, сообщил диспетчеру УВД Шереметьевского ЦОВД о том, что он наблюдает беспилотный объект в районе Опалиха движущийся вдоль Волоколамского шоссе.

По данным ЦПИВП РегЦ ЕС ОрВД полеты ВВС в указанном районе 22.05.2023 не планировались, разрешение на использование воздушного пространства не выдавалось, ограничения не устанавливались.

Исходя из материалов, находящихся в распоряжении комиссии по расследованию, определить точную высоту полёта, тип БПЛА и его принадлежность не представляется возможным.

Органами ПВО радиолокационная отметка не зафиксирована, сигнал «Режим» не объявлялся.

Комиссия установила, что факт полёта ВВС в районе Волоколамского шоссе зафиксирован командиром ВС Robinson R-44, RA-06317 по докладу диспетчеру УВД. Экипажами других ВС и данными радиолокационного контроля полёт ВВС не установлен.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором ВВС п.п. 49, 52, 109 ФП ИВП, что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. а) п. 172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке порядка использования воздушного пространства.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- для полноценного расследования данного события в распоряжении комиссии имеется недостаточно информации;
- действия оперативных органов ОВД, в данном авиационном событии, были правильными;
- согласно выписки из записи радиообмена «диспетчер - экипаж» № УБП 22/05/23, КВС и диспетчер не всегда использовал при ведении радиообмена фразеологию в сочетании с соответствующим позывным воздушного судна, как этого требует п. 5.2 Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» утвержденных Приказом Министерства транспорта РФ от 26 сентября 2012 г. № 362.

Рекомендации:

- материалы отчета довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД.

22.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС,

В 13:05:30 экипаж ВС рейса АФЛ232, регистрационный знак RA-73788, авиакомпания ПАО «Аэрофлот», следовавшего по маршруту Москва (Шереметьево) - Дели (Индира Ганди), доложил о наблюдении дрона синего цвета маленького размера на встречном курсе ниже высоты полёта ВС, предположительно на эшелоне 100-120.

В пояснении о расследуемом событии экипаж указал, что угрозы непосредственного столкновения не было.

Принадлежность ВВС и личность внешнего пилота (оператора) установить не удалось.

Авиационное событие является нарушением порядка использования воздушного пространства, в соответствии с п/п а) пункта 172 ФП ИВП: использование воздушного пространства без разрешения со- ответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до персонала ОВД. оперативных органов ЕС ОрВД и эксплуатантов;

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 87 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) организовать усиления контроля за соблюдением требовании Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, в установленных для них зонах и районах;
- эксплуатантам рассмотреть вопросы разработки процедуры для летных экипажей, регламентирующие порядок действий экипажа ВС при нарушении интервалов эшелонирования между ВС и БВС.

06.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, г. Воронеж.

В 02:24:18 от экипажа ВС Ансат рейса RA-20072 поступил доклад о наблюдении квадрокоптера серого цвета с подвесом на высоте приблизительно 50 м, двигающегося во встречном направлении со стороны населенного пункта Горожанка в сторону Воронежа.

Авиационное событие является нарушением порядка использования воздушного пространства в соответствии с п/п а) использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства и п/п д) несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, пункта 172 ФП ИВП.

Рекомендации:

Материалы расследования авиационного инцидента довести до персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

08.06.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, а\п Шереметьево.

Специалист СПАСОП аэродрома Москва (Шереметьево) доложил о наблюдении дрона в районе перекрёстка РД G4-B6 ВПП 25Ц на высоте примерно 6-10 метров.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором ВВС 52, 109, п.п. «а» п.172 ФП ИВП -что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- отчет довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МП АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», эксплуатантов, владельцев ВВС и операторам аэродромов.

07.08.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н а\п Шереметьево.

Экипаж ВС рейса PBD6902, регистрационный RA-73306, принадлежность «ООО Авиакомпания «Победа», следовавшего по маршруту Нальчик - Москва (Шереметьево), доложил о наблюдении дрона белого цвета на 1000-1500ф ниже высоты полёта воздушного судна и смещающегося на юго-восток.

Причиной события явилось нарушение неустановленным оператором БВС п.п. 52,109 ФП ИВП- что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. а) п 172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного инцидента довести до персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД, эксплуатантов и операторов аэродрома.
- Органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) организовать усиление контроля за соблюдением требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, в части соблюдения пользователем воздушного пространства выданных разрешений и условий на использование воздушного пространства.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 88 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

10.08.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, а\п Нижний Новгород (Стригино)

От сменного начальника комплексной смены предприятия аэропорта Нижний Новгород (Стригино) на рабочий телефон руководителя полётов АДЦ ЕС ОрВД (Нижний Новгород) Нижегородского центра ОВД поступил звонок о наблюдении сотрудниками погранслужбы аэропорта пролета квадрокоптера со светящимися огнями над стоянкой №8 на перроне международного аэропорта Нижний Новгорода (Стригино), со смещением в сторону города.

Причиной события явилось нарушение неустановленным оператором ВВС п.п. 52,109 ФП ИВП- что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. а) п 172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Отчет довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», владельцев ВВС и операторов аэродромов.

- В связи изменением воздушного законодательства Российской Федерации актуализировать раздел 2 Нормативно — правовые документы в технологии взаимодействия аэродромной службы АО «МАНН» с АДЦ ЕС ОрВД (Нижний Новгород) Нижегородского центра ОВД филиала МЦ АУВД ФГУП «Госкорпарация по ОрВД» и другими наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме совместного базирования Нижний Новгород (Стригино), в части исключения утратившего силу приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 25 сентября 2015 г. N 286 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил"

11.08.2023, **инцидент (NAV/MAC)**, неопознанное БВС, р-н а\п Внуково.

ЭВС CL-600-2B19, рег.RA-67139, рейс РЛУ195, выполнявший полёт по маршруту Москва (Внуково) - Йошкар-Ола, после взлёта с ВПП06 выполняя схему СИД KOGOM THREE BRAVO в наборе наблюдал БВС на своей высоте справа 30 градусов на встречных курсах на удалении 100 метров.

Причиной события явилось нарушение неустановленным оператором ВВС п.п. 49,52,109 ФП ИВП- что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. а) п 172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Также при нарушении владельцем ВВС правил вертикального и горизонтального эшелонирования возник риск столкновения.

Рекомендации:

- Отчет довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», эксплуатантов и владельцев БВС.

- Эксплуатантам проанализировать возможные нештатные ситуации с БВС с целью выработки алгоритма совместных действий с органами ОрВД для обеспечения приемлемого уровня риска.

03.09.2023, **инцидент (NAV/MAC)**, неопознанное БВС, р-н а\п Внуково.

ЭВС B-737-800, рейс ПБД994 при заходе на посадку на ВПП 01 аэродрома Москва (Внуково), в районе навигационной точки FIDOT на высоте 5000 фт левее от себя наблюдал в свете фар квадрокоптер на удалении 100 метров.

Причиной события явилось нарушение неустановленным оператором ВВС п.п. 49,52,109 ФП ИВП, что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 89 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Российской Федерации в части п.п. а) п 172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Также при нарушении владельцем ВВС правил вертикального и горизонтального эшелонирования возник риск столкновения.

Рекомендации:

- Отчет довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», эксплуатантов и владельцев БВС.

09.07.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н а\п Шереметьево.

Руководитель полётов АДЦ Шереметьево получил доклад от диспетчера сектора С6 СДП о поступившей информации от ЭВС R-66, RA-05818 о наблюдении беспилотного воздушного судна.

Факт полёта ВВС типа «квадрокоптер» в районе н.п. Опалиха зафиксирован экипажем ВС R-66, RA-05818, с докладом диспетчеру УВД. Экипажами других ВС и средствами радиолокационного контроля полёт БВС не зафиксирован, установить пользователя воздушного пространства не представляется возможным.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором БВС п.п. 52, 109, 135 ФП ИВП - что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. а) п.172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного инцидента довести до персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

09.07.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н а\п Шереметьево.

Экипаж ВС Б738, рейса ПБД6502, регистрационный номер RA-73307, авиакомпания «Победа», следовавшего по маршруту Уфа-Москва (Шереметьево), доложил в районе точки FAPAS на эшелоне 180 о наблюдении предположительно дрона белого цвета, похожего по форме на самолет на эшелоне полета 120-130.

Факт полёта БВС в районе ПОД FAPAS МУДР зафиксирован экипажем ВС Б738 RA-73307 рейс ПБД6502 с докладом диспетчеру УВД. Экипажами других ВС и средствами радиолокационного контроля полёт БВС не зафиксирован, установить пользователя воздушного пространства не представляется возможным.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором БВС п.п. 52, 109, 135 ФП ИВП - что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. «а» п.172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного инцидента довести до персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

23.09.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н а\п Шереметьево.

Экипаж ВС А-320, рейс АФЛ1339, сообщил о наблюдении объекта сине-белого цвета, похожего на дрон, в районе аэродрома Москва (Шереметьево) на высоте около 8000 футов.

Причиной события является нарушение не установленным оператором ВВС п. 52, 109 порядка использования воздушного пространства и в соответствии с п.п. «а» пункта 172 ФП

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 90 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

ИВП: использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного инцидента довести до. сведения владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

23.09.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н а\п Шереметьево.

Сообщением экипажа ВС Б-738, рейс АФЛ1269, о наблюдении объекта синего цвета, пролетевшего под ВС в районе ОПРС Костино МУДР

Причиной события является нарушение не установленным оператором ВВС п. 52, 109 порядка использования воздушного пространства и в соответствии с п.п. «а» пункта 172 ФП ИВП: использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного инцидента довести до сведения владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

21.10.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, р-н н.п. Козловка, г. Воронеж.

В 00:16 экипаж воздушного судна доложил о наблюдении летящего обьекта в р-не населенного пункта Козловка выше полета 300 метров правее 7 км. Объект двигался в сторону Воронежа. Органы ПВО оповещены.

Причиной события явилось нарушение не установленным оператором ВВС п. 49, 52, 109, п.п. «а» п.172 ФП ИВП, что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Нарушений владельцем ВВС правил вертикального и горизонтального эшелонирования не зафиксировано.

Рекомендации:

- Отчет довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», эксплуатантов и владельцев БВС.

01.10.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, точка TAREF.

Докладом ЭВС А320, RA-73766 о наблюдении ВВС самолетного типа белого цвета с черным носом.

Факт полёта ВВС 01.10.2023 в районе ПОД FAPAS зафиксирован экипажем ВС А320, рейса АФЛ1421. Экипажами других ВС и средствами радиолокационного контроля полёт ВВС не зафиксирован, установить пользователя воздушного пространства не представляется возможным.

В соответствии с п.п. «а» пункта 172 ФП ИВП данное авиационное событие относится к нарушениям порядка использования воздушного пространства Российской Федерации: использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного инцидента довести до владельцев беспилотных воздушных судов, персоналу оперативных органов ЕС ОрВД.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 91 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

07.11.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное БВС, в р-не д. Архангельское Троицкого административного округа города Москвы

Начальнику смены ЦПИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) от офицера по взаимодействию с ВКС поступила информация об обнаружении беспилотного воздушного судна самолётного типа размером около двух метров, висящего на дереве с выпущенным парашютом.

Беспилотное воздушное судно было обнаружено очевидцами на дереве, на удалении порядка 50 км от места запуска, за границами действия местного режима.

Экипажами других ВС и данными средств радиолокационного контроля полёт БВС не наблюдался.

Причиной события явилось потеря оператором БВС сигнала GPS и связи с БВС повлекшая неконтролируемый полет БВС. в результате чего полет БВС проходил в несоответствии с поданным планом и маршрутом полета после вылета.

Рекомендации:

- Владельцами беспилотных воздушных судов разработать порядок принятия решения при потере линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотной авиационной системы.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 92 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

ПРОЧИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Классификация авиационных событий	Количество
Инциденты	**2**
Серьезные инциденты	**1**

12.07.2023, **САИ (GCOL)**, ВС Аэростат AT104 модель 90TA, RA-2455G, план RA2455G, владелец – физическое лицо.

По докладу владельца аэростата, при выполнении посадки в районе н.п. Казинка аэростат с 4 пассажирами на борту, управляемый пилотом Заболотным К.В. зацепился за высоковольтные провода и повис на них. После отключения электричества пассажиры и пилот сняты с воздушного судна, пострадавших нет.

01.09.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Тепловой аэростат.

Доклад ЭВС Авиакомпании "Сибирь" о наблюдении красного шара с подсветом левее одна миля от маршрута следования ниже полета. Решение КВС продолжать заход на а/д назначения.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

03.11.2023, **инцидент (NAV)**, ВС тепловой аэростат.

Доклад ЭВС о наблюдении разноцветных управляемых аэростатов ниже полета на высоте около 6000ф.

Над навигационной точкой ПОГЕТ на 7000 футов ЭВС докложил о наблюдении разноцветных управляемых аэростатов ниже полета на высоте около 6000 футов.

КВС запросил визуальное маневрирование для исключения попадания шаров в спутную струю от ВС. Решение КВС - следовать на аэродром назначения Шереметьево.

Комиссия по расследованию установила, что факт полёта шаров в районе точки ПОГЕТ был зафиксирован ЭВС B-777, RA- 73158, выполнявшим рейс АФЛ-221 с докладом диспетчеру УВД. Экипажами других ВС и данными радиолокационного контроля полёт БВС не установлен.

Причиной нарушения правил ИВП, явилось нарушение аэростатами п.п. 53, 109 ФП ИВП - что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части п.п. а) п. 172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке порядка использования воздушного пространства.

Комиссия по расследованию, согласно п. 24 Приложения 1 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации, утверждённых Правительством Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, данное авиационное событие классифицирует как авиационный инцидент, ввиду прямой угрозы жизни и здоровья людей.

Факт принадлежности указанных воздушных шаров к ООО «Аэровальс» по имеющейся информации установить не представляется возможным. Предположительно, выполнение полетов

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 93 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

в данном районе выполнялось неустановленными лицами без предварительного плана на использование воздушного пространства.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного события направить в Ространснадзор для информирования и учета. Для исключения бесконтрольного использования зоны полетов-аэропорта Шереметьево информировать Ространснадзор с. целью привлечения соответствующих структур для исключения подобных событий.

- Материалы отчета довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД, экипажей ВС ПАО «Аэрофлот» и представителей, пользователей воздушного пространства осуществляющими, выполнение полетов на управляемых аэростатах и БВС.

- Оперативным органам ЕС ОрВД рекомендовать информировать ЭВС об использовании воздушного пространства другими видами авиации.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 94 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

ДРУГИЕ АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С УПРАВЛЕНИЕМ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Классификация авиационных событий	Количество
Инциденты	**21**
Серьезные инциденты	**1**

Краткое содержание авиационных событий

27.06.2023, **САИ (NAV)**, воздушные шары, р-н а\п Шереметьево.

В 13:46, 14:07, 14:50 поступили доклады от экипажей воздушных судов о наблюдении воздухоплавательных шаров с корзинами в районе аэродрома Москва (Шереметьево).

В соответствии с п.п «б» п. 76 ФП ИВП минимальные интервалы горизонтального эшелонирования при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются при аэродромном диспетчерском обслуживании:

не менее 5 км, за исключением случаев выполнения процедур параллельных взлетов и посадок воздушных судов;

не менее 10 км в тех случаях, когда: воздушное судно следует за воздушным судном массой 136000 кг и более;

воздушное судно пересекает след воздушного судна массой 136000 кг и более;

воздушное судно, следующее позади воздушного судна массой 136000 кг и более, использует одну и ту же взлетно-посадочную полосу или параллельные взлетно-посадочные полосы, расположенные на расстоянии менее 1000 метров между их осевыми линиями.

В данном АС нормы вертикального и горизонтального эшелонирования не выдержаны, возник риск столкновения.

Причиной авиационных событий, явилось нарушение пилотами воздушных шаров границ заявленной зоны полетов, что привело к нарушению порядка ИВП и опасному сближению шаров с ВС рейса АФЛ1423.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационных событий, довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», организаторам и пилотам тепловых аэростатов;

- руководящему составу дежурных смен АузДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) провести на инструктажах розыгрыши по данному событию.

- организаторам полетов воздушных шаров провести дополнительные занятия с пилотами по изучению правила использования воздушного пространства и структуры воздушного пространства.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 95 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

11.02.2023, **инцидент (NAV)**, доклад экипажа вертолёта Ми-8, рейс, эксплуатант - МО РФ.

При выполнении полета по правилам визуального полетав районе н.п. Покров, городской округ Подольск (воздушное пространство класса «С»), экипаж ВС Ми-8, ниже высоты полета обнаружил парапланеристов.

Данную информацию экипаж ВС Ми-8 довел до диспетчера сектора В-3 АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) (диспетчер сектора В-3). Диспетчер сектора В-3 доложил об этом руководителю полетов (РП). РП были проинформированы должностные лица согласно схемы оповещения о событии, составлено и в установленные адреса подано первичное сообщение об авиационном событии ALD111000 УУВЖЗТЗЬ.

План на полет парапланов в указанном районе от ЦП ИВП Регионального центра ЕС ОрВД (Москва) в адрес ГОПВД Внуковского центра ОВД не поступал.

В указанный период времени у диспетчера сектора В-3 одновременно на ОВД находилось 4 (четыре) ВС.

В ходе проведения в районе н.п. Покров городской 11.02.2023, установить принадлежность, тип, регистрационный номер пилота не удалось.

По материалам СОК, докладным диспетчерского состава и НС ЦПИВП ЕС ОрВД причины авиационного инцидента с ВС - воздушного пространства РФ положений деятельность по использованию воздушного прост именно, использование воздушного пространства без разрешения центра ЕС ОРВД.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события изучить с персоналом органов ОВД, ДП ИВП РегЦ ЕС ОрВД, летным составом;

- продолжить совершенствование системы контроля за воздушной обстановкой органами ОВД и ПВО с целью оперативного выявления и пресечения нарушений порядка ИВП РФ воздушными судами.

15.02.2023, **инцидент (NAV)**, по информации от ПВО визуально наблюдался полёт легкомоторного самолёта красного цвета 70 км юго-западнее г. Брянск

В 10:45 от оперативного дежурного (ОД) поступила информация о визуальном обнаружении в 10:40 легкомоторного самолета красного цвета в районе н.п. Почеп (5301N3322E) на высоте 20-25 метров, выполнявшего полет в направлении г. Брянск.

Причиной авиационного инцидента явилось нарушение п. 109 ФП ИВП, что привело к нарушению порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в части выполнения полетов ВС без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства (подпункта а) п. 172 ФП ИВП) и класса G без уведомления органа (подпункт м. п.172 ФПИВП).

Недостатки, выявленные при расследовании:

- отсутствие материалов фото-, видеофиксации фактов нарушения порядка использования воздушного пространства и другой подтверждающей документации от оперативного дежурного 32-й дивизии ПВО.

Рекомендации:

- Материалы расследования изучить с персоналом органов ОВД, летным составом, ИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва).

17.02.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Ми-8, RA-77331, ВКС РФ.

В 10:47:56 экипаж воздушного судна, следовавший по маршруту, уклонился от заявленного маршрута и проследовал в сторону планируемого к вводу временного режима ВР966.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 96 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Комиссия установила, что отклонение ВС от заявленного в плане полета маршрута произошло вследствие невыдерживания экипажем ВС заявленного в ФПЛ маршрута полета и невыполнение диспетчером сектора С6 требований ТРД С6 СДП в части контроля полёта ВС по докладам экипажа и пеленгатору, отсутствия реагирования на доклад ЭВС о следовании на точку, не заявленную в ФПЛ (Апрелевка) и информирования экипажа ВС при обнаружении несанкционированного отклонения ВС за пределы маршрута ОВД.

Недостатки, выявленные при расследовании:

При ОВД ВС рейса 77331, диспетчер С6 не выполнил требования:

- пункта 3.1.10., 3.5.3., 4.1.3. ФАП ОрВД, в части владения информацией о предполагаемом движении каждого воздушного судна или его изменениях, а также последней информацией о фактическом ходе полета каждого воздушного судна, смещения рубежа передачи обслуживания воздушного движения, осуществления передачи диспетчерского обслуживания между смежными органами ОВД (диспетчерскими пунктами, секторами) на установленных (согласованных) рубежах и проведения согласования условий передачи обслуживания конкретного воздушного судна;

- пункта 5.2.5., 5.2.6. ТРД, в части осуществления контроля по докладам экипажа ВС и пеленгатору КСА «Топаз» при отсутствии радиолокационной отметки ВС, информирования экипаж ВС при обнаружении несанкционированного отклонения ВС за пределы маршрута ОВД. 5.2. Экипаж ВС рейса 77331 отклонился от заявленного в плане маршрут полета. 5.3. Руководитель полетов АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Шереметьево) не выполнил требования пункта 32.3. Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утверждённый приказом Минтранса России от 24 января 2013 г. № 13, в части незамедлительной подачи стандартного сообщения ALD, когда имеется информация относительно авиационного события.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события изучить с персоналом оперативных органов ЕС ОрВД;

Руководству оперативных органов ЕС ОрВД в МЗ ЕС ОрВД организовать:

- изучение с персоналом ОВД допущенных нарушений требований ФАП ОрВД, ТС 2013 и ТРД;

- проведение с персоналом ОВД на инструктажах и разборах розыгрышей ситуаций, подобных расследуемому авиационному событию;

- проведение тренажерной подготовки, в процессе которой диспетчерам-инструкторам обращать особое внимание на отработку действий персонала ОВД по предотвращению отклонений от установленных маршрутов.

Филиалу «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» провести внутреннее служебное расследование факта произошедшего авиационного события.

08.03.2023, **инцидент (NAV)**, ВС предположительно Robinson R-44, аэродром Нижний Новгород (Стригино).

В 8:00 командир воздушного судна Robinson R-44 RA-05756, выполнявший полеты в районе аэродрома Нижний Новгород (Стригино), по телефону доложил об обнаружении в 7:42 на удалении 17 км к северо-востоку от КТА аэродрома Нижний Новгород неопознанного вертолета типа Robinson черно-золотистого цвета.

Основными причинами авиационного события явились:

- план использования воздушного пространства не был представлен пользователем воздушного пространства, а именно не установленным КВС вертолета типа Робинсон черно-золотистого цвета или его представителем в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), как того требует п. 109 табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации;

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 97 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- план полета пилотируемого воздушного судна для получения разрешения на использование воздушного пространства классов А и С не был представлен, как и не было организовано уведомление органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при использовании воздушного пространства класса G;

- использование вышеуказанным КВС воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 114 ФП ИВП. в соответствии с п.п. а) п. 172, является нарушением порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- принадлежность воздушного судна, цели полёта и объяснения не установленного командира воздушного судна-нарушителя отсутствуют, что негативно отражается на полноте анализа события и качестве расследования;

- отсутствие сплошного поля радиолокационного покрытия воздушного пространства на малых и предельно малых высотах воздушное пространства класса «С».

Рекомендации:

- в целях предупреждения о необходимости ведения повышенной осмотрительности при выполнении полётов в нижнем воздушном пространстве, особенно на ВС. относящихся к категории легкое, отчёт довести до лётного состава и владельцев ВС;

- отчёт изучить с персоналом ОВД;

- органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) организовать контроль за соблюдением требований Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, в установленных для них зонах и районах.

16.04.2023, **инцидент (NAV)**, предположительно – легкомоторный самолет, н.п. Черемушки, Борисоглебского района (512314С 0420623В).

В 05:31 поступил доклад от диспетчера аэродрома Борисоглебск о наблюдении местными жителями полёта легкомоторного самолёта в районе

Указанный населенный пункт находится в зоне действия временного режима № 3100.

Сообщение о полёте ВС в районе населённого пункта Черёмушки Борисоглебского района поступило на пульт дежурных служб МЧС от неизвестного местного жителя, данная информация была передана диспетчеру аэродрома Борисоглебск.

Удалённость от населённого пункта, высота и направление (траектория) предполагаемого полёта в сообщении не обозначены.

Органами ПВО-ПРО полёт легкомоторного ВС в указанном районе не наблюдался и нарушения порядка ИВП в соответствии с п, 173 «Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138) не фиксировались.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- отсутствие материалов фото-, видеофиксации фактов возможного нарушения порядка использования воздушного пространства и другой подтверждающей документации.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до эксплуатантов и владельцев воздушных судов, персонала органов ОВД.

27.04.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное ВС - вертолет, р-н г. Щелково, Московская обл.

Поступила информация от ОД УУП51 о неопознанном вертолете, который пересек границу УУП51 в 09:05 со стороны населенного пункта Петровское городского округа Щелково.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 98 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

В это время в непосредственной близости от УУП51 проходил утвержденный маршрут ВС Ми-8Т RA-27159, рейса ГЗП9547 ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа».

По объяснению членов экипажа ВС Ми-8Т RA-27159, выполнявших рейс ГЗП 9547, о местоположении запретной зоны они были осведомлены и при выполнении рейса выполнили ее облет. Для выяснения обстоятельств нарушения правил использования воздушного пространства было направлено обращение к командиру в/ч 31600, в ведение которого находится запретная зона UUP51. В своем ответе командир в/ч 31600 факт нарушения не подтвердил.

02.05.2023, **инцидент (NAV)**, событие, связанное с обнаружением на мониторе динамической воздушной обстановки неопознанной отметки в точке с координатами 5504с 03655в, 4 км южнее от н.п. Тарутино в УУР252, пропавшей в 19.02, 2 км южнее н.п. Алексеевка, в точке с координатами 5513с 03712в.

Авиационное событие является нарушением порядка использования воздушного пространства в соответствии с п/п а) пункта 172 ФП ИВП использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

Руководящему составу дежурных смен РегЦ ЕС ОрВД (Москва):

- материалы настоящего отчета довести персоналу ОВД;
- провести на инструктажах розыгрыши по данному событию.

27.04.2023, **инцидент (NAV)**, ВС Ми-8, МЧС России, р-н а\д Чкаловский.

ЭВС, при следовании по маршруту Минино – Раменское, на высоте 1000 футов уклонился в воздушное пространство аэродрома Чкаловский и самостоятельно вышел на связь к диспетчеру ОНУВД сектора Домодедово Вышка-3 АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) вместо сектора С6 СДП АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Шереметьево).

Комиссия установила, что причиной отклонения ВС явилось невыдерживание экипажем заявленного маршрута полета.

Невыполнение ЭВС п.п «б», «в», «к», «л» п. 172 ФП ИВП является нарушением порядка использования воздушного пространства.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- самостоятельный переход экипажа ВС 32780 со связи с диспетчером сектора С6 к диспетчеру сектора ДВ-3.

Рекомендации:

- отчет довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

27.04.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанный вертолет, н.п. Петровское, городского округа Щелково, Московской обл.

в 07:23 начальнику смены ЦПИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) от оперативного дежурного ФКП «Национальное испытательное объединение «Государственные боеприпасные испытательные полигоны России» поступила информация о неопознанном вертолете, который пересек границу запретной зоны UUP51 в 06:15.

Из служебной записки начальника смены ЦПИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) следует, что после проверки плановой информации в это время в непосредственной близости от запретной зоны UUP51 проходил утвержденный маршрут вертолёта Ми-8, RA-27159, выполнявшего рейс ГЗП9547.

На основании анализа материалов СОК влёт в границы запретной зоны UUP51 вертолётаМи-8, RA-27159 не подтверждается.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 99 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Авиационное событие, связанное с обнаружением неопознанного воздушного судна в границах запретной зоны UUP51 является нарушением со стороны неустановленного пользователя правил использования воздушного пространства в соответствии с подпунктами а) и ж) пункта 172 ФП ИВП: использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы и использование воздушного пространства запретной зоны без разрешения.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- поздняя подача начальником смены ЦПИВП первичного сообщения АЛД (РД 271546) об авиационном событии 27.04.2023, связанном с получением информации о влёте неопознанного воздушного судна в границы запретной зоны UUP51.

Рекомендации:

- материалы расследования нарушения порядка ИВП неопознанным ВС довести летному составу, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

29.04.2023, **инцидент (NAV)**, неустановленный мотопараплан, н.п. Завалипьево, городской округ Чехов, Московской об.

В 14:05 начальнику смены ЦПИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) от оперативного дежурного в/ч 51952 поступила информация о наблюдении полета мотопараплана с красным крылом на малой высоте в районе н.п. Завалипьево, городской округ Чехов, Московской области (зона ограничения полетов UUR448) со смещением на восток. План полета в ЦПИВП не поступал, разрешение на ИВП не выдавалось.

Авиационное событие является нарушением порядка использования воздушного пространства в соответствии с п/п м) пункта 172 ФП ИВП: полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), и п/п ж) пункта 172 ФП ИВП: использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до сведения пользователей воздушного пространства, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

02.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанная точка, 4 км южнее от н.п. Турутино.

В 15:51 диспетчеры РЛУ и ПК сектора АЗ+ДЗ АузДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково) обнаружили на мониторе ДВО неопознанную отметку с координатами 5504с 03655в 4 км южнее от н.п. Турутино, в УУР252.

По результатам проведенного анализа наземных материалов СОК, установлено. 02.05.2023 руководителю полетов АузДЦ поступил доклад от диспетчера РЛУ и ПК сектора АЗ+ДЗ АузДЦ о том, что 02.05.2023 в 18.51 обнаружил на мониторе ДВО неопознанную отметку с координатами 5504с 03655в, 4 км южнее от н.п. Тарутино, в УУР252.

Из служебной записки начальника смены ЦП ИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) следует, что после проверки плановой информации, в данном районе заявки на выполнение полётов не поступали, разрешения на использование воздушного пространства не выдавались.

Принадлежность неопознанного воздушного судна и личность владельца осуществляющего непосредственное управление установить не удалось.

Авиационное событие является нарушением порядка использования воздушного пространства в соответствии с п/п а) пункта 172 ФП ИВП использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

Руководящему составу дежурных смен РегЦ ЕС ОрВД (Москва):

- материалы настоящего отчета довести персоналу ОВД;

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 100 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

- провести на инструктажах розыгрыши по данному событию.

02.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанный мотопараплан, в р-не н.п. Дубровка и н.п. Каменка Козельского района Калужской обл.

В 03:28 на мобильный телефон диспетчера сектора 1 МДП АДЦ ЕС ОрВД (Калуга) поступил телефонный звонок от оперативного дежурного по управлению ФСБ Калужской области о наблюдении двумя очевидцами полета мотопараплана в 03:19 и 03:21 в районе населенных пунктов Дубровка и Каменка Козельского района Калужской области.

В 03:54:54 персонал дежурной смены АДЦ ЕС ОрВД (Калуга) передал информацию в соответствии со «Схемой оперативного оповещения по авиационным событиям, актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской, государственной, экспериментальной авиации, аварийным и чрезвычайным ситуациям, при выявлении нарушения порядка использования воздушного пространства в зоне ответственности Калужского центра ОВД».

Полет мотопараплана в районе населенных пунктов Дубровка и Каменка Козельского района Калужской области наблюдался двумя очевидцами.

Причиной события явилось нарушение не установленным пилотом мотопараплана пункта 124 ФП ИВП - использование воздушного пространства класса G без уведомления соответствующего центра Единой системы организации воздушного движения при уведомительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до персонала ОВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

02.05.2023, **инцидент (NAV)**, неустановленное ВС, 54 км г.Тверь.

В 13:02:59 диспетчеры РЛУ и ПК сектора С23 РДЦ РегЦ ЕС ОрВД (Москва) обнаружили на мониторе ДВО неопознанную отметку с координатами 5654с 03637в, азимут 80, удаление 54 км от населенного пункта Тверь.

Принадлежность неопознанного воздушного судна и личность владельца осуществляющего непосредственное управление установить не удалось.

В соответствии с пунктом 32.3 Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 24.01.2013 № 13 стандартное сообщение ALD подается незамедлительно органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) во всех случаях, когда имеется информация относительно авиационного события, акта незаконного вмешательства в деятельность авиации, нарушения порядка использования воздушного пространства».

Согласно служебной записки начальника смены ЦП ИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) в дополнении АЛД - ДОФ/230502 (к ТЛГ 021512), органами ПВО по неопознанной отметке в 13:32 объявлен сигнал «РЕЖИМ».

В 13:09 из состава дежурных сил поднят на перехват самолет перехватчик.

В 13:46 органами ПВО сигнал «РЕЖИМ» снят.

Авиационное событие, произошедшее 02.05.2023, связанное с обнаружением отметки на мониторе ДВО, является нарушением порядка использования воздушного пространства в соответствии с п/п а) пункта 172 ФП ИВП: использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до персонала ОВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
- с персоналом ОВД на инструктажах провести розыгрыши ситуаций подобных расследуемому авиационному событию.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 101 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

08.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанное ВС.

В 13:26 заместителю начальника смены ЦПИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) от ОД в/ч 51952 (зона ограничения полётов UUR448) по телефону поступила информация о наблюдении над объектом UUR448 полёта на малой высоте легкомоторного самолёта серого цвета с номером 73 на хвостовом оперении. Тип ВС и государственный регистрационный номер визуально не установлены.

Недостатки, выявленные при расследовании:

- отсутствие материалов фото-, видео фиксации фактов возможного нарушения порядка использования воздушного пространства и другой подтверждающей документации.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до эксплуатантов и владельцев воздушных судов, персонала органов ОВД.

09.05.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанный мотодельтаплан, в р-не г. Костерёво, Петушинский р-н, Владимирской обл.

В 13:41 (здесь и далее время UTC) начальнику смены ЦПИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва) от поста наблюдения поступила информация о визуальном обнаружении летательного аппарата похожего на мотодельтаплан.

Принадлежность летательного аппарата и личность пилота (владельца), выполнявшего полет, установить не удалось.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента довести до персонала ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

05.07.2023, **инцидент (МАС)**, ВС Ми-8 43558, ВС Ми-8 43559. ВС, Boeing-737.

В 22:57:19 на мониторе динамической воздушной обстановки КСА УВД «Альфа-5» (далее - монитор ДВО Альфа-5), установленном на рабочем месте диспетчера сектора С6, сработала индикация конфликтной ситуации (далее - ИКС) в режиме «КС» между заходившим на посадку на ВПП 24 Левая аэродрома Москва (Шереметьево) воздушным судном (ВС) Boeing-737-800 рейса NWS042, авиакомпания «Нордвинд» (далее - ВС рейса NWS042) и меткой от ВС, с отображением в формуляре сопровождения регистрационного номера «11217RA», следующей со стороны района аэродрома «Чкаловский» в сторону аэродрома Москва (Шереметьево) на высоте 2400 футов, по географии и по высоте вошедшей в зону ответственности АузДЦ ЕС ОрВД (Москва, Внуково).

После опознавания выяснилось, что это была отметка от ВС Ми-8 43558, который взлетел с аэродрома «Чкаловский» на Витебск в паре с другим ВС Ми-8 43559. ВС, Boeing-737 и пара Ми-8, следовали на встречно-пересекающихся курсах, суммарная скорость их сближения составляла 532 км/ч (около 9 км/мин). ВС находились на одной высоте около 2400 футов AMSL, минимальный интервал горизонтального эшелонирования между ними составил 3,7 км.

Срабатывание ИКС в режиме «КС» между ВС рейса NWS042 и парой ВС МИ-8 на секторе С6 АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Шереметьево) произошло из-за сокращения интервалов горизонтального и вертикального эшелонирования до значений, менее установленных ФП ИВП. 4.3. Причиной сокращения интервалов продольного и вертикального эшелонирования явился недостаточный анализ воздушной обстановки диспетчером С6.

Рекомендации:

Диспетчером сектора С6 при ОВД двумя ВС Ми-8, следующих парой с позывным ведущего «43558» были нарушены:

- требования подпункта а) п. 2.4. ФАП ОрВД, в части выполнения надлежащих действий, направленных на предотвращение столкновения ВС в воздухе; - требования п. 3.1.10. ФАП ОрВД, в части определения сравнительного местоположения ВС относительно друг друга при

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 102 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

наличии информации о движении ВС, принятия решений по обеспечению установленных интервалов эшелонирования, проведения должной координации со смежным органом ОВД в случаях, когда обслуживаемое ВС может создать конфликтную ситуацию с другими ВС, выполняющими полёт под контролем диспетчеров смежных органов ОВД;

- требования пункта 2.14.2. ФАП 362 в части выполнение запроса на полное или частичное повторение сообщения экипажа ВС, в случае сомнения в правильности принятого сообщения;

- пункта 4.7. ТРД С6, в части осуществления надлежащей координации со смежным органом ОВД (ГРП Чкаловский) при согласовании следования ВС из зоны ответственности одного органа ОВД в зону ответственности другого органа ОВД;

- п. 3.3.2.2. ТРД С6, в части формального подтверждения диспетчером С6 сообщённой экипажем ВС 43558 фактической высоты полёта, что не позволило обеспечить вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве класса «С» при одновременных полётах ВС, следующих по ПВП и по ППП;

- п. 5.1.13.1. ТРД С6, в части осуществления контроля за высотой полёта ВС со стороны диспетчера С6; - п. 6.15. ТРД С6, в части выполнения необходимых действий при обнаружении неопознанной метки на мониторе ДВО «Альфа-5»;

- п. 5.1.13.6. ТРД С6, в части предоставления экипажу ВС информации о движении.

Неудовлетворительная организация работы в смене со стороны врио РП Марьина Н.И. и врио старшего диспетчера Ананьева Н.В., выразившаяся в отсутствии информирования диспетчером сектора С6 непосредственных руководителей о возникновении нестандартной ситуации с ОВД двух Ми-8 вооружённых сил Республики Беларусь с позывным ведущего «43558», а также появлении на мониторе ДВО неопознанной отметки с идентификационным номером «11217RA», движущейся в сторону зоны ответственности сектора С6, и, наконец, о срабатывании ИКС в режиме КС на мониторе ДВО Альфа-5, расположенном на рабочем месте диспетчера сектора С6.

Неудовлетворительный контроль за работой диспетчера сектора С 6 со стороны врио старшего диспетчера Ананьева Н.В. Отсутствие какого-либо контроля за действиями диспетчера Юдина С.А. в сложившейся ситуации со стороны врио РП Марьина Н.И., который на момент события отсутствовал на рабочем месте.

Отсутствие выписки из радиообмена «диспетчер-экипаж» диспетчера Чкаловский-Круг при вылете ВС Ми-8 43558 и 43559 с аэродрома Чкаловский 05.07.2023 не позволяет делать выводы о причинах, по которым экипажи ВС Ми-8 43558 и 43559 находясь в зоне ответственности Чкаловский-Круг набрали высоту 750 метров по QNH вместо высоты при передаче ОВД 450 метров по QNH.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного события довести до летного состава, изучить с персоналом ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.

- Руководящему составу дежурных смен АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Шереметьево): - проводить тренажерную подготовку персонала ОВД с использованием эпизода, имитирующего произошедшее событие, на секторе С6 на постоянной основе; - использовать анализ и материалы СОК по данному авиационному событию в методических целях.

- И.о. заместителя начальника центра ОВД - начальника АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Шереметьево) провести методические занятия на разборах (технических учёбах) в каждой дежурной смене АДЦ ЕС ОрВД (Москва, Шереметьево) с подробным анализом допущенных диспетчером сектора С6 нарушений, с использованием подготовленного видеоматериала.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 103 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

02.09.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанный самолёт.

Доклад КВС R-66 RA-05786 при полёте на участке Доброград - Суздаль наблюдалось встречное ВС (самолет), следовавшее с севера на юг на высоте 1000-1200Ф чуть выше полета R-66 со стороны Павловское.

Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации. Расследование продлено до получения дополнительной информации.

03.09.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанный самолет, н.п. Панино Добровского р-на Липецкой обл.

По информации от ФСБ г. Липецк, наблюдали полёт легкомоторного самолёта типа Бекас, который выполнял авиахимработы. Разрешение на выполнение авиационных работ в Липецком отделении и Воронежском центре не выдавалось.

Причиной авиационного инцидента явилось нарушение неустановленным пользователем (пилотом) ВС п. 109 и п.п. «м» п 172 ФП ИВП, использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Отчет довести до персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и пилотов АОН.

24.09.2023, **инцидент (NAV)**, неопознаное ВС, а\п Воронеж (Чертовицкое).

Доклад дежурного по стоянкам о наблюдении над территорией аэропорта Воронеж (Чертовицкое) неопознанного летающего объекта с красным мигающим огнем.

Причиной события является нарушение не установленным оператором БВС п. 49, 52, 109 порядка использования воздушного пространства и в соответствии с п.п. «а» пункта 172 ФП ИВП: использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного инцидента довести до сведения владельцам беспилотных воздушных судов, персоналу ОВД оперативных органов ЕС ОрВД.
- Аэропортам и органам ОВД учитывать факторы опасности и связанные с ними риски при несанкционированных запусках беспилотных ВС в непосредственной близости от аэродрома.

26.11.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанный самолет, а\д Павловское

Диспетчер МДП получил сообщение от РП а/д Павловское, что ЭВС под его управлением наблюдал легкомоторный самолет почти на одной высоте. Заявок на выполнение полетов и разрешений на ИВП в указанном районе не выдавалось. При уточнении информации от РП Павловское выяснилось, что неизвестное ВС пыталось выполнить заход на а/д Павловское и ушло в сторону Москвы.

Авиационное событие, произошедшее 26.11.2023, связанное с визуальным обнаружением летательного аппарата в районе аэродрома Владимир (Семязино) является нарушением порядка использования воздушного пространства в соответствии с п/п а) пункта 172 ФП ИВП: использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 104 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события довести до эксплуатантов и летного состава АОН и персонала оперативных органов ЕС ОрВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;

08.12.2023, **инцидент (NAV)**, неопознанный вертолет, зона ответственности Московского регионального центра ЕС ОрВД, 20 км южнее г. Сергиев-Посад.

В орган ОВД, от ОД по зоне «UUP 51», поступило сообщение про наблюдение полёта неопознанного вертолёта над территорией охраняемого объекта в границах запретной зоны «UUP 51» в 4 – 10 км северо-восточнее н.п. Красноармейск. План полёта и уведомление на ИВП в органах ЕС ОрВД отсутствовали. Информация доведена согласно схемы оповещения. Органами ПВО сигнал «Режим» не подавался.

В соответствии с подпунктом «ж» пункта 172 ФП ИВП авиационное событие, произошедшее 08.12.2023 при выполнении полета неопознанного вертолета, связанное с использованием без разрешения воздушного пространства запретной зоны UUP51, относится к нарушению порядка ИВП.

Ввиду отсутствия фото-видео материалов и иной доказательной базы, принадлежность, тип, регистрационный номер ВС и данные на экипаж ВС установить не удалось.

Рекомендации:

- Материалы расследования авиационного события, происшедшего 08.12.2023, изучить с персоналом органов ОВД, ЦП ИВП РегЦ ЕС ОрВД (Москва), летным составом.

- Лицам, наблюдающим нарушения правил использования воздушного пространства, производить фото-видео фиксацию и представлять материалы для анализа в комиссию.

- Продолжить совершенствование системы контроля за воздушной обстановкой органами ОВД и ПВО с целью оперативного выявления и пресечения нарушений порядка ИВП РФ воздушными судами.

Документ зарегистрирован № Исх-7.508/ЦМТУ от 31.01.2024 Давыдов Д.В (Центральное МТУ Росавиации)
Страница 105 из 105. Страница создана: 29.01.2024 12:53