

Авиационные события (авиационные происшествия и инциденты), произошедшие с воздушными судами гражданской (коммерческой) и экспериментальной авиации в 2016 году

Катастрофы

19.03.2016 в 00.42 UTC (03.42 МСК) самолет Боинг В737-800 № А6-FDN (эксплуатант АК «Fly Dubai» ОАЭ), выполнявший международный регулярный рейс № FZ981 по маршруту: Дубай (ОАЭ) - Ростов-на-Дону, потерпел катастрофу на аэродроме Ростов-на-Дону. В результате авиационного происшествия (далее - АП) экипаж и пассажиры погибли, воздушное судно полностью разрушено. На борту находилось 62 человека (55 пассажиров (включая четверых детей) и 7 членов экипажа).

Из материалов комиссии по расследованию МАК (выписка): «...Обстоятельства события: предварительно, при выполнении захода на посадку на аэродроме Ростов-на-Дону с посадочным курсом 218° экипаж рейса FZ981, сообщив диспетчеру о наличии сдвига ветра на прямой, ушел на второй круг с набором высоты до эшелона FL 50 (1500 м), далее с набором эшелона FL 80 (2450 м) и выходом в зону ожидания. При выполнении полета в зоне ожидания экипаж доложил о наличии слабого обледенения и запросил у диспетчера подхода разрешение набрать эшелон FL 150 (4550 м).

Диспетчерами подхода и круга экипажу при полете в зоне ожидания передавалась информация о текущей фактической погоде. В 00:20 UTC (за три минуты до снижения для повторного захода) экипажу была передана погода: «...видимость 5 км, нижняя граница облачности 630 м, ветер 230°, 13 м/с, порывы 18 м/с, слабый ливневый дождь, дымка, на прямой сильная болтанка и умеренный сдвиг ветра...». В 00:22 UTC (за минуту до снижения) диспетчер передал экипажу, что «Метео» информацию о сдвиге ветра не дает (перевод фразы «Meteorological office is not reported about windshear on the RW» представлен не верно, так как переводится данная фраза следующим образом: «Метеослужбе не доложили/не сообщили (диспетчера) о сдвиге ветра на ИВПП». В 00:23 UTC экипаж запросил разрешение на снижение для повторного захода на посадку. При выполнении повторного захода на посадку на аэродроме Ростов-на-Дону с посадочным курсом 218° экипаж рейса FZ981 за 4.5 км до ИВПП с высоты 220 м ушел на второй круг.

Одной из возможных причин принятия решения на уход могло быть увеличение индикаторной скорости примерно на 20 узлов до 176 узлов в течение трех секунд, что могло свидетельствовать о наличии «сдвига ветра».

На высоте примерно 600 м (после достижения угла тангажа 18°) пилотирующий пилот отклонил штурвал «от себя». Далее на высоте 900 м (одновременно с очередной отдачей штурвала «от себя») наблюдалось перемещение стабилизатора на пикирование, в результате чего с высоты примерно 1000 м воздушное судно перешло на снижение и в 00.41.49 UTC столкнулось с ИВПП на удалении около 120 м от входного торца на скорости 600 км/ч и углом тангажа на пикирование более 50°.

Первичный анализ расшифровки записи параметрического и речевого самописцев показал, что признаков отказов систем самолета и силовой установки не выявлено. Признаков наличия бризантных веществ не установлено. Приоритетным направлением является изучение работы системы продольного управления ВС и оценка действий экипажа при уходе на второй круг...».

Других жертв на земле нет, разрушено:

- свето-техническое оборудование с посадочным курсом 218°, в районе между РД D и С (5 боковых огней ИВПП с левой стороны и 2 боковых огня ИВПП с правой стороны, два осевых низковольтных кабеля и четыре низковольтных кабеля боковых огней);

Прогноз погоды по аэродрому Ростов-на-Дону, действовавший в период АП, оправдался.

Примечание:

- для расследования данного АП была создана комиссия МАК с участием представителей Боинга, ОАЭ, Южного МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии были включены ведущий синоптик Ростовского АМЦ Северо-Кавказского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Черняева И.Л и ведущий инженер-инспектор отдела АМО ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Бледнов А.А. Для оказания помощи в работе группы анализа метеорологического обеспечения комиссии по расследованию МАК были привлечены директор Северо-Кавказского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Ларионов Ю.А., начальник Ростовского АМЦ Гончаров В.В., заместитель начальника Ростовского АМЦ Волошина О.В.;

- в Ростовском аэропорту сигнал «Тревога» по системе оповещения «ГОРН» объявлен в 00.43 UTC, в Ростовский АМЦ сигнал «Тревога» не поступал. В 00.55 UTC от РП поступил запрос на предоставление погодных условий в период АП (через 13 минут после фактического времени АП);

- расследование АП не закончено, Промежуточный отчет (предварительная справка) о ходе расследования представлен на официальном сайте МАК.

Авиационные инциденты

Посадки (взлеты) воздушных судов ниже эксплуатационных метеорологических минимумов аэродромов:

07.01.2016 в 22.59 UTC (05.59 местного времени 08.01.2016, 00.59 МСК 08.01.2016) самолет А-319 № VP-BJV, принадлежащий АК «Уральские авиалинии» и выполнявший полет по маршруту: Москва-Чита (Кадала), произвел посадку при погодных условиях ниже эксплуатационного метеорологического минимума аэродрома Чита (Кадала) – минимум 60x800. Посадка произведена благополучно. Пострадавших нет, ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *Информация о получении метеоконсультации (метеодокументации) экипажем или представителем АК перед вылетом отсутствует.*

Прогноз погоды по аэродрому Чита, действовавший в период инцидента, оправдался.

Примечание: расследование данного инцидента проводило Восточно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации, специалисты Росгидромета к расследованию не привлекались (АМСГ Чита по запросу была предоставлена метеоинформация (метеодокументация) о прогнозируемых и фактических погодных условиях в период инцидента и описание синоптической ситуации).

Заключение (выписка):

- обстоятельства: посадка в условиях ниже эксплуатационного метеорологического минимума;

- причиной посадки ВС в условиях ниже эксплуатационного метеорологического минимума при наличии у экипажа информации о фактической погоде на аэродроме явилось сознательное нарушение командиром ВС норм Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в ГА РФ» в части принятия решения на продолжение захода на посадку по ППП ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку - пункт 3.89 ФАП-128;

- на основании пункта 16 Приложения 1 ПРАПИ-98 комиссия классифицирует данное событие как авиационный инцидент.

27.01.2016 в 18.16 UTC (02.16 местного времени 28.01.2016, 21.16 МСК) самолет Ан-24 № RA-46612, принадлежащий АК «Амур» и выполнявший рейс № АП9222 по

маршруту: Ургалан - Иркутск, произвел посадку при погодных условиях ниже эксплуатационного метеорологического минимума аэродрома Иркутск – минимум 60х800. Посадка произведена благополучно. Пострадавших нет, ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *Информация о получении метеоконсультации (метеодокументации) экипажем или представителем АК перед вылетом отсутствует.*

Прогноз погоды по аэродрому Иркутск, действовавший в период инцидента, оправдался.

Примечание: расследование данного инцидента проводило Восточно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации, специалисты Росгидромета к расследованию не привлекались (АМЦ Иркутск по запросу была предоставлена метеоинформация (метеодокументация) о прогнозируемых и фактических погодных условиях в период инцидента и описание синоптической ситуации).

Заключение (выписка):

- обстоятельства: посадка ВС при метеорологической видимости ниже эксплуатационного минимума аэродрома Иркутск;
- причиной посадки ВС в условиях ниже эксплуатационного метеорологического минимума, при наличии у экипажа информации о фактической погоде на аэродроме, явилось нарушение экипажем авиационных правил полета на основе собственного мнения о целесообразности их применения в данных условиях;
- комиссия классифицирует данное событие как авиационный инцидент.

Попадание воздушных судов в зону града:

11.08.2016 в 09.00 UTC (12.00 МСК) самолет Ан-24 № RA-46620, принадлежащий АК ООО «Пионер-региональные авиалинии» и выполнявший рейс № ЮГ-111 по маршруту: Волгоград (Гумрак)-Краснодар (Пашковский), при подлете к аэропорту назначения в период снижения попал в зону града в районе г. Тихорецка Краснодарского края. Посадка в аэропорту Краснодара произведена благополучно. Пострадавших нет, ВС существенных повреждений не имеет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *Метеоконсультация (метеодокументация) перед вылетом получена в АМСГ Волгоград.*

Прогноз погоды по аэродрому Краснодар (Пашковский) и корректив к нему, прогноз погоды по зоне ответственности № 5 МДП Краснодар, действовавшие в период инцидента, оправдались.

Примечание:

- *Информация получена в 14.00 UTC 11.08.2016 от Врио начальника службы движения аэропорта Краснодар (Пашковский);*
- *Южным МТУ ВТ Росавиации была создана комиссия по расследованию данного инцидента, представители Росгидромета в комиссию не привлекались (АМСГ Краснодар по запросу была предоставлена метеоинформация (метеодокументация) о прогнозируемых и фактических погодных условиях в период инцидента с описанием синоптической обстановки).*

Выписка из промежуточного Отчета о результатах расследования:

- самолет вылетел из аэропорта Волгограда в 07.38 UTC (10.38 МСК), имея на борту метеоданные по трассе, основному и запасному аэродромам посадки. В метеоданных имелись предупреждения о наличии временами очагов гроз, града, ливневого дождя, облачности разбросанной слоистой с высотой 150 м, значительной кучево-дождевой с высотой 600 м по аэродрому Краснодар;
- на эшелоне FL150 экипаж доложил диспетчеру, что полет проходит в облаках и что наблюдают по локатору «засветки» кучевой облачности. По рекомендации диспетчера о стороне обхода, КВС принял решение об обходе грозовых очагов с курсом 170 градусов. Изображения на экране самолетного локатора не предупреждали о наличии града в облаках и вблизи от них, что привело (при полете в облаках) к попаданию самолета в зону

опасного метеоявления. Попав в зону повышенной турбулентности (а далее и зону ливневых осадков в виде града), экипаж предпринял запоздалые действия по выходу из них, органу ОрВД не доложил. После выхода из зоны осадков и облачности экипаж визуально оценил состояние ВС, работу систем и двигателей и принял решение продолжить снижение и заход на посадку в аэропорту Краснодара. В дальнейшем снижение, заход на посадку и посадка проходили в штатном режиме.

Заключение (выписка):

- согласно п. 16 (повреждение воздушного судна градом) Приложения 1 ПРАПИ-98 считать данное авиационное событие инцидентом;

- причиной авиационного инцидента явилось повреждение ВС градом из-за попадания в зону опасных метеоявлений;

- причиной попадания в зону опасных метеоявлений явились несвоевременные действия экипажа из-за отсутствия возможности обнаружения по самолетному локатору достоверной фактической информации об опасном явлении.

Следует отметить, что ни один самолетный локатор не выдает информацию о виде и типе опасного для авиации метеорологического явления, а отображает только «засветки» очагов в соответствующей облачности, которые необходимо своевременно обходить по согласованию с диспетчером. В данном случае доклад экипажа диспетчеру был несвоевременным (запоздалым) и только тогда, когда ВС уже выполняло полет в облачности, поэтому самолет попал в зону града из-за запоздалой попытки обхода очага.

Поражения воздушных судов разрядами атмосферного электричества:

15.04.2016 в 17.11 UTC (20.11 МСК) самолет А-319 № VPBDZ, принадлежащий АК «ВИМ-АВИА» и выполнявший рейс № МОЖ116 по маршруту: Сочи (Адлер) - Москва (Домодедово), при взлёте с аэродрома Сочи (Адлер) был поражен молнией. В условиях грозовой деятельности в 17.07 UTC на эшелоне FL090 (2700 м) экипаж доложил о попадании молнии в воздушное судно, сбоя в работе силовых установок, аэронавигационного и электрооборудования не зафиксировано. Экипаж продолжил полёт на аэродром назначения. О вероятном месте попадания заряда в воздушное судно экипаж не доложил. Посадка на аэродроме Москва (Домодедово) в 18.57 UTC произведена благополучно, пострадавших нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *За получением метеоконсультации (метеодокументации) перед вылетом экипаж или представитель АК в уполномоченный метеорологический орган АМСГ Сочи не обращались.*

Прогноз погоды по аэродрому Сочи, действовавший в период АС, оправдался.

Примечание: информация о расследовании данного АС отсутствует.

11.05.2016 в 01.35 UTC (10.35 местного времени, 04.35 МСК) самолет Ан-24РВ № RA-47353, принадлежащий ООО «Колумб» (эксплуатант АК «Полярные авиалинии») и выполнявший рейс № ЯП9972 по маршруту: Талакан - Ленск, в процессе снижения для посадки в аэропорту Ленск в облачности был поражен разрядом атмосферного статического электричества. Посадка произведена благополучно. Пострадавших нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *Информация о получении метеоконсультации (метеодокументации) экипажем или представителем АК перед вылетом отсутствует.*

В ходе послеполетного осмотра обнаружены повреждения обтекателя радиолокатора и верхней части хвоста.

Прогноз погоды по аэродрому Ленск, действовавший во время посадки ВС, оправдался.

Примечание:

- расследование данного инцидента проводилось Саха (Якутия) МТУ ВТ Росавиации, специалисты Росгидромета к расследованию не привлекались (АМСГ Ленск по запросу была предоставлена метеоинформация (метеодокументация) о прогнозируемых и фактических погодных условиях в период инцидента);

- Отчет по результатам расследования в ФГБУ «Якутское УГМС» не предоставлялся.

30.07.2016 в 00.40 UTC (07.40 местного времени, 03.40 МСК) в самолет А-321 № VQBQI, принадлежащий АК «S7» и выполнявший рейс № 177 по маршруту: Москва (Домодедово)-Новосибирск (Толмачево), произошло попадание разряда статического атмосферного электричества при заходе на посадку в районе населенного пункта Колывань Новосибирской области. Посадка произведена благополучно. Пострадавших нет, ВС существенных повреждений не имеет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Метеоконсультация (метеодокументация) перед вылетом получена в филиале ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета «Домодедово».

Прогноз погоды по аэродрому Новосибирск (Толмачево), действовавший в период принятия решения экипажем на вылет, оправдался.

Примечание:

- АК«S7» было проведено внутреннее расследование данного инцидента, к расследованию была привлечена заместитель начальника ЗАМЦ Новосибирск-начальник отдела метеорологического обеспечения авиации Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Примаченко И.И.;

- Отчет по результатам расследования в Западно-Сибирский филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» или в ЗАМЦ Новосибирск не предоставлялся.

07.12.2016 в 05.53 UTC (08.53 МСК) самолет А-320 № VP-VTI, принадлежащий ПАО «Аэрофлот» и выполнявший рейс № СУ-1138 по маршруту: Москва (Шереметьево)-Сочи (Адлер), при выполнении захода на посадку на аэродром Сочи (Адлер) был поражен разрядом статического атмосферного электричества в районе 4-го разворота. По докладу экипажа сбоя в работе силовых установок, аэронавигационного и электрооборудования не зафиксировано. Посадка произведена благополучно, пострадавших нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Метеоконсультация (метеодокументация) перед вылетом получена в филиале ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета «Шереметьево».

В ходе послеполетного осмотра обнаружено оплавление заклепки аэродинамической законцовки (винглеты) правого полукрыла, а также оплавление задней нижней кромки законцовки длиной 12 мм.

Прогноз погоды по аэродрому Сочи, действовавший в период принятия решения экипажем на вылет и в период инцидента, оправдался.

Примечание: для расследования данного инцидента была создана комиссия Южного МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии был включен инженер-синоптик АМСГ Сочи Сочинского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета Земняков А.В.

Выписка из анализа Отчета по результатам расследования:

- в информации о фактической погоде на момент захода на посадку в районе аэродрома Сочи (Адлер) сообщалось о наличии кучево-дождевой облачности;

- информация ATIS за 05.30 UTC: заход ILS полоса 06, ветер 060-6 м/с, видимость 10 км, облачность разорванная кучево-дождевая на высоте 1500 м, сплошная на высоте 3600 м, температура воздуха +2, температура точки росы -6, QNH 1021, сдвиг ветра для всех ИВПП;

- в процессе выполнения захода на посадку на ИВПП06, в 05.53 UTC (08.53 МСК), при снижении, на высоте около 3800 футов (1160 м) и приборной скорости 180 узлов (333 км/ч) с вертикальной скоростью 1000 футов в минуту (5.1 м/с), экипаж ощутил хлопок вблизи ВС. Полет на момент события проходил в разорванной облачности при наличии незначительного треска в наушниках;

- комиссия ознакомилась с метеоусловиями аэродрома посадки Сочи (Адлер), подтверждается наличие грозовой деятельности в зоне подхода к аэродрому посадки;

- статистика сообщений о полетах в условиях атмосферной электрической активности показывает, что эти явления равномерно распределены в течение всего года

(т.е. не имеют сезонного характера), не зависят от типа ВС и маршрута полета, в отдельных случаях фиксируются повреждения элементов конструкции ВС.

Заключение (выписка):

- причиной авиационного инцидента, связанного с повреждением элементов конструкции на самолете А-320 VP-BTI, при выполнении рейса СУ-1138 по маршруту: Москва (Шереметьево) - Сочи (Адлер), явилось воздействие на ВС атмосферного электричества во время посадки на аэродроме Сочи (Адлер).

Повреждение воздушных судов:

28.06.2016 в 05.57 UTC (17.57 местного времени, 08.57 МСК) вертолет Ми-8Т № RA-24199, принадлежащий ГП ЧАО «ЧукотАВИА», после выполнения рейса АД 31/32 по ранее запланированному маршруту и заруливания на место стоянки МС № 21 в аэропорту Анадырь (Угольный), был поврежден на земле сильным ветром. На борту находилось 9 человек - 3 члена экипажа и 6 пассажиров, пострадавших нет, повреждения и жертвы на земле отсутствуют. Сигнал «Тревога» не объявлялся.

В ходе осмотра были обнаружены повреждения двух лопастей несущего винта и хвостовой балки.

Прогноз погоды по аэродрому Анадырь (Угольный), действовавший в период АС, оправдался.

Примечание: для расследования данного АС была создана комиссия Северо-Восточного МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии представители Росгидромета не включались. В процессе работы комиссии был привлечен в качестве специалиста синоптик Северо-Восточного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» для оценки вероятности возникновения вихревых потоков ветра, увеличения скорости ветра, учитываемая находжения у МС № 21 здания ангара.

Выписка из материалов Отчета по результатам расследования:

- при обтекании расположенного рядом с МС № 21 ангара (высота ангара 16 м, длина - 500 м, ширина - 50 м) воздушный поток юго-восточного направления подвергается деформации, что приводит к изменению скорости, давления, плотности и др. параметров потока;

- в момент АС на МС № 21 возникали неравномерные вихревые потоки со скоростью не менее средней (10 м/с), направленные под углом около 90 градусов к правому борту вертолета, что привело к вымахиванию вверх на значительный угол вращающихся против потока лопастей несущего винта в секторе вращения от 0 до 90 градусов относительно оси вертолета;

- в дальнейшем, из-за практического отсутствия аэродинамической компенсации опускания лопастей вследствие малой частоты вращения несущего винта на выбеге (касание лопастями несущего винта конструкции хвостовой балки на частоте ниже 10 %) и значительной попутной составляющей скорости приземного ветра справа, т.е. со стороны хвостовой кромки падающей и вращающейся лопасти, под действием инерционных сил опускающихся вниз лопастей несущего винта, произошло их значительное прогибание вниз до соприкосновения с конструкцией хвостовой балки.

Заключение:

- согласно п. 1 Приложения 1 ПРАПИ-98, данное авиационное событие, произошедшее с вертолетом Ми-8Т № RA-24199 ГП ЧАО «ЧукотАВИА», классифицировать как авиационный инцидент;

- причиной инцидента явилось соударение двух лопастей несущего винта с хвостовой балкой в районе шпангоутов №№ 14, 15, 16 справа по полету. Причиной соударения явилось воздействие внешней среды, проявившееся в деформированном сильном порыве ветра, возникшего при обтекании расположенного рядом с МС № 21 здания ангара.

Рекомендации (выпуска):

- на аэродроме Анадырь (Угольный) установить у здания ангара, в районе МС № 21, измеритель параметров ветра;
- ограничить использование МС № 21 для вертолетов при направлении ветра 90-180 градусов и скорости более 10 м/с.

Выкатывания воздушных судов за пределы ВПП:

11.03.2016 в 02.44 UTC (07.44 МСК) самолет А-320 № VP-BDL, принадлежащий АК «Уральские авиалинии» и выполнявший рейс № SVR-22 по маршруту: Оренбург-Санкт-Петербург (Пулково), произвел выкатывание за пределы ИВПП аэродрома Оренбург. При выруливании и развороте в кармане для занятия исполнительного старта с МК взлета 08 произошло выкатывание левой основной и передней стойками ВС из-за обледенения ИВПП. В результате чего были повреждены два огня кругового обзора уширения (кармана) ИВПП. Пострадавших нет, ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *Экипаж или представитель АК перед вылетом метеоконсультацию (метеодокументацию) в уполномоченном метеорологическом органе АМСГ Оренбург не получали (договор на метеорологическое обслуживание полетов ВС АК «Уральские авиалинии» между ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» и АК отсутствует).*

Прогноз погоды по аэродрому Оренбург, действовавший в период инцидента, оправдался.

Примечание: для расследования данного инцидента была создана комиссия Приволжского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии была включена ведущий синоптик АМСГ Оренбург Приволжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Пырьева С.Н.

Выписка из материалов Отчета по результатам расследования (предварительно):

- на момент принятия решения (02.32.50 UTC) КВС имел следующую информацию АТИС: «Оренбург АТИС. Информация «Хотел» 02.30 Заход ИЛС, ОСП визуально. ВПП 08. Покрыта льдом до 1 мм. Сцепление 0.3. Эшелон перехода 40. Контрольная высота 1156 м - 3855 футов. Перелет птиц в зоне взлета и посадки. Ветер у земли 70 град – 6, порывы 9. Круг: ветер 120 град. - 14. Видимость более 10 км. Сплошная 1200. Т = -3. Точка росы -8. Р = 756 мм - 1009 гПа. Без изменений». Диспетчер УВД при выдаче разрешения на занятие предварительного старта предупредил экипаж: «Рулите осторожно. Перрон, РД, ВПП покрыты льдом до 1 мм, сцепление 0.3»;

- при выполнении разворота, на скорости менее 5 узлов (из расшифровки параметрического самописца) экипаж, несмотря на своевременные действия тормозами, органами управления передней стойкой и минимальную скорость руления, не смог парировать неуправляемое движение ВС по льду и допустил выкатывание левой основной и передней стойками на спланированную часть летного поля. Наличие попутного ветра (порывы до 9 м/с), также способствовало негативному развитию АС;

- комиссия считает, что причиной АС явилась эксплуатация ВС на аэродроме, отдельные участки которого (часть перрона, уширение ИВПП с МК взлета 08) не были подготовлены к полетам;

- отсутствие протоколов измерения коэффициента сцепления на ИВПП в период с 01.06.29 UTC до 03.09.03 UTC 11.03.2016 г. не позволяет с достаточной точностью определить время изменения значения коэффициента сцепления с 0.3 до 0.28 (протоколы измерений коэффициента сцепления прилагаются). Поэтому, руководствуясь результатами контрольного замера коэффициента сцепления после АС, комиссия считает, что в момент авиационного события коэффициент сцепления на ИВПП был 0.28.

12.08.2016 в 01.27 UTC (06.27 местного времени, 04.27 МСК) самолет Як-42 № RA-42340, принадлежащий ГП «КрасАвиа» и выполнявший рейс № ЭК-501 по

маршруту: Сочи-Уфа, произвел выкатывание за пределы ИВПП на спланированную часть на 427 м аэродрома Уфа. В результате чего было повреждено левое крыло ВС. Пострадавших нет. Сигнал «Тревога» объявлен в 01.27 UTC. *Метеконсультация (метеодокументация) перед вылетом получена экипажем в АМСГ Сочи.*

Прогноз погоды по аэродрому Уфа, действовавший в период инцидента, оправдался.

Примечание: для расследования данного инцидента была создана комиссия Приволжского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии была включена и.о. начальника АМСГ Уфа Приволжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Маракулина С.Г.

Выписка из материалов Отчета по результатам расследования:

- полет по глиссаде происходил в условиях болтанки и сдвига ветра на повышенных скоростях. Согласно РЛЭ самолета при заходе в болтанку и в условиях сдвига ветра, скорость захода может быть увеличена на 10-20 км/ч. В районе высоты принятия решения (84-56 м) скорость была 231 км/ч, что на 26 км/ч больше расчетной (205 км/ч). БПРМ ВС прошло на 4 м ниже глиссады (согласно «Заключению...» Авиарегистра России), что входит в допуск (+, - 16 м);

- по данным «Заключения...» Авиарегистра России начало выравнивания было преждевременным (начато на высоте 16 м при рекомендованной - 5 м). При попытке экипажа исправить высокое выравнивание произошел перелет фиксированной зоны приземления. Касание ИВПП произошло на расстоянии 1300 м от начала ИВПП на скорости 217 км/ч, с перегрузкой 1.26;

- сход ВС с ИВПП произошел на скорости 128 км/ч. При движении по земле экипаж выполнил боковой маневр с целью избежать столкновения с антенной курсового радиомаяка. Самолет остановился на удалении 427 м от торца ИВПП, на 47 м левее оси ИВПП. Экипаж и пассажиры не пострадали.

По итогу работы комиссии и «Заключению...» Авиарегистра России сделаны следующие выводы (выписка):

- условия при посадке ВС соответствовали допустимым для экипажа, самолета и аэродрома. В реализовавшихся условиях на посадке необходимая посадочная дистанция составила 1620 м при располагаемой 2516 м. Фактически при посадке произошло продольное выкатывание самолета и посадочная дистанция составила 2943 м (длина воздушного участка -1300 м, пробег по ИВПП - 1216 м и пробег по земле после схода с ИВПП - 427 м);

- определяющим фактором непосредственной причины продольного выкатывания самолета явился перелет зоны приземления на 500 м, что привело к превышению посадочной дистанции над располагаемой. К факторам, увеличившим необходимую посадочную дистанцию, следует отнести также приземление на повышенной приборной скорости (в момент приземления скорость составляла 217 км/ч, при расчетной - 205 км/ч) и не выпуске спойлеров;

- причиной реализации недопустимого перелета явилась ошибка экипажа в технике пилотирования (преждевременное начало выравнивания, высокое выравнивание и неадекватное увеличение режима двигателей при исправлении высокого выравнивания).

Заключение (выписка):

Авиационное событие расследовано согласно ПРАПИ-98 п. 1 и п. 31 Приложения 1 (Перечень событий, подлежащих расследованию в процессе эксплуатации) и классифицировано, как серьезный авиационный инцидент согласно п. 1.2.2 ПРАПИ-98.

Причины выкатывания ВС за пределы ИВПП:

- полет по глиссаде на повышенных скоростях из-за болтанки и сдвига ветра;
 - перелет допустимой зоны приземления из-за преждевременного начала выравнивания и неадекватного увеличения режима работы двигателей для исправления высокого выравнивания экипажем.

Следует отметить, что информация о болтанке и сдвиге ветра указана в Отчете теоретически из-за наличия кучево-дождевой облачности, которой сопутствуют такие погодные явления. Ни в прогнозе, ни в фактической погоде эти явления не отмечались, также наличие этих явлений не подтверждено параметрическим самописцем самолета, звуковой сигнализацией или внутрикабинными переговорами экипажа.

27.09.2016 в 06.13 UTC (09.13 МСК) самолет Ан-24РВ № RA-47697, принадлежащий АК «Псковавиа» и выполнявший рейс № ЛП-1936 по маршруту: Москва (Домодедово) - Псков (Кресты), при посадке с МКп 09 произвел выкатывание за пределы ИВПП на 85 м от концевого торца ИВПП. Посадка произведена ниже эксплуатационного метеорологического минимума аэродрома Псков - минимум с Мк010 200x3000. Пострадавших нет, ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» объявлен в 06.19 UTC. *Метеоконсультация (метеодокументация) перед вылетом получена в филиале ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета «Домодедово».*

Корректив к прогнозу погоды по аэродрому Псков, действовавший в период инцидента, оправдался.

Примечание: для расследования данного АС была создана комиссия Северо-Западного МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии представители Росгидромета не включались (АМЦ «Пулково» по запросу комиссии была предоставлена метеоинформация (метеодокументация) о прогнозируемых и фактических погодных условиях в период инцидента на аэродроме Псков и описание синоптической ситуации).

Выписка из материалов Отчета по результатам расследования:

- в 05.53 UTC экипаж вошел в зону аэродрома Псков, получил информацию от диспетчера о погоде при заходе на посадку с МКп 189. Видимость на ИВПП в точке приземления (300 м) не соответствовала метеоминимуму;

- в 05.55 UTC диспетчер (по просьбе экипажа) проинформировал экипаж о фактической погоде на запасном аэродроме Пулково (на время 05.30 UTC). Фактическая погода на аэродроме Пулково не соответствовала установленному метеоминимуму экипажа (50x700);

- комиссия отмечает, что к расчетному времени прилета ВС на аэродром Псков погода на аэродроме пункта назначения и на запасном аэродроме была ниже установленного эксплуатационного метеоминимума для посадки;

- комиссия прослушала внутрикабинные переговоры экипажа, опросила всех членов экипажа и отдельных специалистов аэропорта, оценила фактическую погоду на момент посадки ВС (по информации, предоставленной Северо-Западным филиалом ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета») и пришла к выводу, что экипаж производил снижение и посадку в условиях тумана, без видимости наземных ориентиров;

- при не установлении контакта с наземными ориентирами КВС обязан прекратить снижение ВС;

- в результате анализа собранных материалов комиссия сделала вывод, что экипаж, в нарушение требований руководящих документов, из-за личной недисциплинированности, в условиях ниже эксплуатационного метеоминимума, произвел посадку на аэродроме Псков с большим перелетом и на повышенной посадочной скорости, что привело к выкатыванию самолета за пределы ИВПП на 85 м;

- в данной ситуации, при наличии достаточного запаса топлива, КВС не принял единственно грамотное решение - прервать заход на посадку и выполнить уход на второй круг;

- желание КВС на выполнение посадки комиссия оценивает как необдуманное, не оправданное и опасное.

Заключение:

Классификация события:

- серьезный авиационный инцидент (согласно Приложения 1 п. 1.2.23 ПРАПИ-98); тип события,

- 38 (выкатывание за пределы ИВПП),
 - 26 (полет при погоде ниже установленного минимума);
- этап эксплуатации:
- 7 (посадка);
- факторы события:
- 4Ø247 (нарушение минимума погоды),
 - 4Ø211 (не уход на второй круг);
- уточняющие характеристики:
- 713 (туман).

Причиной серьезного авиационного инцидента явилась посадка в условиях ниже установленного эксплуатационного метеоминимума со значительным перелетом, на повышенной скорости, вне видимости наземных ориентиров, что привело к интенсивному торможению, разрушению левого пневматика (на правой стойке шасси) и выкатыванию воздушного судна за пределы ИВПП, вследствие невыполнения командиром воздушного судна и экипажем требований ФАП-128 и Технологии работы членов экипажа самолета Ан-24, из-за личной недисциплинированности и недостатков в организации летной работы.

10.11.2016 в 18.12 UTC (21.12 МСК) самолет B737-800 № VQ-VTE, принадлежащий АК «Победа» и выполнявший рейс № ПБД-457 по маршруту: Москва (Внуково) - Чебоксары, произвел (при рулении и развороте на 180 градусов) выкатывание на 15 метров передней стойкой шасси за пределы расширения (кармана) ИВПП24 для разворота аэродрома Чебоксары из-за обледенения ИВПП. Пострадавших нет, ВС и двигатели визуальных повреждений не имеют. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *Метеконсультация (метеодокументация) перед вылетом получена в ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета».*

Прогноз погоды по аэродрому Чебоксары, действовавший в период инцидента, оправдался.

Примечание: для расследования данного инцидента была создана комиссия Приволжского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии была включена начальник АМСГ Чебоксары Приволжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Бабушкина М.Ф.

Выписка из материалов Отчета по результатам расследования:

- в сводках фактической погоды METAR за 18.00 UTC и 18.30 UTC значение коэффициента сцепления увеличивается до 0.36. При этом переохлажденный дождь не прекращается, что может свидетельствовать о том, что аэродромные службы аэропорта проводили работы по борьбе с гололедом. Далее с 19.00 UTC до 23.00 UTC значение коэффициента сцепления ухудшается и остается 0.32;

- согласно прогноза погоды TAF в аэропорту Чебоксары ожидалось временные изменения с 08.00 UTC с выпадением переохлажденного дождя, а с 15.00 UTC переохлажденный дождь прогнозируется постоянно до 09.00 UTC 11.11.2016. Таким образом в аэропорту Чебоксары с 08.00 UTC ожидался и с 11.43 UTC 10.11.2016 фактически наблюдался переохлажденный дождь, приводящий к образованию гололеда (согласно выписке о фактической погоде АМСГ Чебоксары в запрашиваемый период с 11.43 UTC до 18.00 UTC 10.11.2016 температура воздуха наблюдалась в пределах от -6.0 до -5.4, температура точки росы – от -7.7 до -6.9, относительная влажность в указанный период плавно росла от 84% до 93% - данные метеоусловия создают условия для образования гололеда на поверхности ИВПП, РД, МС);

- за период с 03.00 UTC 10.11.2016 до 15.00 UTC 11.11.2016 выпало 8.2 мм осадков;

- отложение гололеда на гололедном станке, замеренное в 17.15 UTC 10.11.2016, составило 5 мм, нарастание гололеда прекратилось в 05.14 UTC 11.11.2016 и составило 7 мм, в 13.34 UTC 11.11.2016 гололед разрушился;

- последний замер коэффициента сцепления производился в 17.36 UTC 10.11.2016, согласно протокола замера коэффициентов сцепления запись заканчивается на отметке

2200 м от порога ИВПП 06, длина ИВПП составляет 2512 м, отсюда следует, что в зоне уширения (кармана) ИВПП у порога ИВПП 24 замер коэффициента сцепления не производился;

- при выполнении контрольного замера коэффициента сцепления (проведен по просьбе КВС) после АС, согласно протокола, начиная с удаления 2000 м от порога ИВПП 06 до порога ИВПП 24 показания недостоверны, так как скорость движения транспортного средства составляла менее 40 км/ч (согласно п. 2.2 «Инструкции по эксплуатации аэродромной тележки АТТ-2, оснащенной системой АСК-ВПП» скорость движения в режиме измерения коэффициента сцепления должна быть 40-45 км/ч, указанная Инструкция не утверждена техническим директором Казенного предприятия Чувашской Республики (КП ЧР) «Аэропорт Чебоксары»);

- информация о неудовлетворительном состоянии поверхности ИВПП (особенно в кармане ИВПП 24), которая имела у диспетчеров КДП и ПДС, в процессе захода на посадку (18.01 UTC - очередной сеанс связи) до экипажа не доводилась и в информацию АТIS за 17.00, 17.30 и 18.00 UTC не включалась (нарушение требований п. 2.1 «Инструкции по составлению радиовещательной передачи АТIS на русском и английском языках», утвержденной приказом ФСВТ России и Росгидромета 20.03.2000 № 62/41 и п. 8.4.5 г) ФАП-293 «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных Минтрансом РФ 25.11.2011);

- после посадки в процессе движения по ИВПП в 18.12 UTC экипаж получил информацию от диспетчера о том, что в конце полосы скользко и рулить нужно осторожно, то есть получил информацию о наличии фактора опасности и в соответствии с требованиями п. 3.44 ФАП-128 экипаж должен был прекратить руление и запросить буксировку, но этого сделано не было.

Следует отметить, что согласно представленной в комиссию по расследованию метеорологической информации, службы аэропорта и аэронавигации имели полную осведомленность о погодных условиях на аэродроме Чебоксары в период захода на посадку и посадки указанного ВС. Метеорологическое обеспечение рейса № ПБД-457 по маршруту: Москва (Внуково) - Чебоксары осуществлялось согласно действующим нормативным документам. Прогноз погоды, действующий в период инцидента, оправдался. Однако эта информация не была включена в Отчет комиссии по расследованию.

Заключение (выписка):

Авиационное событие расследовано в соответствии с п. 31 Приложения 1 ПРАПИ-98 и в соответствии с п. 1.2.2.4 ПРАПИ-98 классифицировано как *авиационный инцидент*.

Причиной авиационного инцидента явилось:

- неудовлетворительное состояние покрытия ИВПП в зоне уширения (кармана) из-за некачественной подготовки поверхности в районе порога ИВПП 24.

Сопутствующие факторы:

- не доведение до экипажа информации об условиях на поверхности ИВПП и коэффициенте сцепления в момент связи в 18.01 UTC ОрВД при заходе на посадку;

- не учет экипажем информации о состоянии ИВПП в конце полосы и условий руления.

Авиационные происшествия и инциденты, произошедшие с воздушными судами при выполнении полетов в воздушном пространстве классов «G», «C» в 2016 году

Катастрофы

06.02.2016 в 07.44 UTC (12.44 местного времени, 10.44 МСК) самолет Ан-2 № RA-40204, принадлежащий АК «Лайт Эйр» и выполнявший полет в воздушном пространстве класса «G» и «C» с целью облета нефтепровода по маршруту: Стерлитамак-

Салават-Мраково-Зилаир-Акъяр-Орск и обратно, потерпел катастрофу в районе населенного пункта Гай Оренбургской области (40 км северо-западнее г. Орск Оренбургской области) - район № 1 зоны ответственности МДП Орск (метеорологическое обслуживание АМСГ Орск). По информации Росавиации: - «...Воздушное судно вылетело из Стерлитамака (Республика Башкортостан) в 05.35 UTC. В 07.24 UTC экипаж вышел на связь с диспетчером МДП Орск и сообщил, что входит в их зону (запланирован пролет над северной окраиной г. Орска), запросил данные о погодных условиях по маршруту полета и, так как прогнозируемые погодные условия по маршруту были неблагоприятными, передал диспетчеру, что продолжит полет по фактическим погодным условиям. После чего связь с ВС пропала...».

На борту находилось три человека - два пилота и один пассажир, все погибли. Самолет значительно поврежден, пожара не было. На земле жертв и разрушений нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. За получением метеоконсультации (метеодокументации) перед вылетом экипаж или представитель АК в уполномоченные метеорологические органы АМСГ Уфа, Орск или Оренбург не обращались.

Прогнозы погоды в формате GAMET по районам №№ 1-5 зоны ответственности МДП Орск и по аэродрому Орск, действовавшие в период АП, оправдались.

Примечание: для расследования данного АП была создана комиссия МАК с участием Приволжского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии была включена начальник АМСГ Орск Приволжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Орехова О.М.

Выписка из Окончательного отчета комиссии по расследованию МАК:

- существующие требования по поддержанию уровня профессиональной подготовки КВС в соответствии с Программой подготовки членов летного экипажа самолета Ан-2 в части понижения минимума в авиакомпании «Лайт Эйр» подменялись фиктивными отметками в заданиях на полет и на тренировку о сложности метеоусловий, в которых выполнялись тренировочные и контрольно-проверочные полеты. КВС был допущен к полетам по минимумам погоды 150x3000 м и 150x2000 м необоснованно;

- прогноза погоды по районам полетов МДП Орск КВС не имел. Данный прогноз также не соответствовал для полетов по ПВП;

- анализ прогнозируемой и фактической погоды, выполненный комиссией по расследованию, показал, что прогнозируемые метеорологические условия полета не соответствовали требованиям РПП авиакомпании «Лайт Эйр» и ФАП-128 для выполнения полета по ПВП с целью облета нефтепровода;

- таким образом, комиссия делает общий вывод, что решение на вылет по ПВП для облета нефтепровода было принято КВС необоснованно.

Заключение (выписка):

Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета Ан-2 № RA-40204 явилась потеря экипажем пространственной ориентировки в процессе выполнения разворота в условиях ограниченной видимости (туман) и «белизны» подстилающей поверхности, что привело к неконтролируемому снижению и столкновению самолета с землей.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:

- неправильная оценка экипажем метеорологических условий по маршруту полета, выразившаяся в принятии необоснованного решения на выполнение полета по ПВП.

Другие недостатки, выявленные в ходе расследования:

В прогнозах для посадки типа «TREND» на аэродроме Орск в регулярных сводках за 07.30 UTC при видимости 4000 м в дымке и за 08.00 UTC при видимости 3000 м в дымке использовался индекс «NOSIG» (нет существенных изменений), который предполагает отсутствие в течение двух часов после времени срока наблюдения, указанного в сводке, существенных изменений погодных условий на аэродроме. Однако, начиная с 09.00 UTC, видимость ухудшается в течение часа до 300 м - прогнозы «TREND» по видимости не оправдались.

Рекомендации по повышению безопасности полетов (выписка):

Росгидромету:

Для повышения качества метеорологической информации, предоставляемой пользователям метеорологической информации в виде сводок, прогнозов и других сообщений, касающихся наблюдаемых или ожидаемых метеорологических условий, при оценке прогнозов для посадки типа «TREND», использовать таблицу «Критерии оценки оправдываемости» Приложение № 1 к пункту 10 Федеральных авиационных правил «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов», утвержденных Приказом Минтранса РФ от 03 марта 2014 г. № 60.

Следует отметить, что при облете нефтепровода не планировалась посадка на аэродроме Орск. Неоправдавшиеся прогнозы погоды для посадки типа «TREND» на аэродроме Орск не оказали абсолютно никакого влияния на исход полета данного самолета (АП произошло на удалении 40 км от КТА аэродрома Орск), так как этот прогноз предназначен только для посадки воздушных судов на аэродроме. Недочеты при прогнозировании погоды для посадки типа «TREND», безусловно, есть, но к данному авиационному происшествию это не имеет никакого отношения. Те метеорологические данные, которые непосредственно имели отношение к характеристике погодных условий по маршруту полета, не включены в Окончательный отчет и не анализировались. Например, данные о фактической погоде метеорологической станции Акъяр - одной из ближайших к месту АП метеостанций (нарушение требований п. 2.3.3, абзац 13, ПРАПИ-98). К тому же через одноименный населенный пункт проходил маршрут полета.

Экипаж указанного выше Ан-2 нарушил все требования как РПП своей авиакомпании, так и ФАП-128 по выполнению полетов по ПВП (полет выполнялся «вслепую» по фактической погоде), так как по всему маршруту были нелетные прогнозы в формате «GAMET» (а по Оренбургской и Орской зонам перед вылетом экипаж вообще не имел прогнозы).

При расследовании выявлено множество недостатков при организации летной работы в авиакомпании «Лайт Эйр», подготовке и выполнении данного полета, а в Окончательном отчете отражен только один недостаток, который, по мнению комиссии, допустил Росгидромет. Расследование проведено не объективно.

Полностью с Окончательным отчетом можно ознакомиться на официальном сайте МАК.

18.04.2016 в 17.06 UTC (00.06 местного времени, 20.06 МСК) вертолет Robinson R66 № RA-06233, принадлежащий ЗАО «Оптхолод» и выполнявший полет в воздушном пространстве класса «G» и «C» по маршруту: Амдерма - остров Белый, потерпел катастрофу на удалении 1.5 км от посадочной площадки гидрометеостанции острова Белый Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) - площадь № 3 зоны ответственности МДП Мыс Каменный (прогнозирование АМСГ Мыс Каменный). Экспедиция вылетела на трёх легких вертолётах Robinson из Москвы 18 апреля. При перелёте из посёлка Амдерма (Ненецкий автономный округ) на остров Белый ЯНАО ухудшились погодные метеоусловия. Один вертолёт Robinson R-66 № RA-06233 продолжил полет с целью разведки метеоусловий и возможности посадки, а другие два произвели посадку в аэропорт Сабетта ЯНАО. В дальнейшем связь с вертолётom Robinson R-66 № RA-06233 была потеряна. На борту находились три человека – два пилота и пассажир (все погибли), ВС разрушено, пожара не было. На земле жертв и разрушений нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *За получением метеоконсультации (метеодокументации) перед вылетом экипаж ВС в уполномоченный метеорологический орган АМСГ Амдерма не обращался.*

Прогноз погоды в формате GAMET по площади № 3 зоны ответственности МДП Мыс Каменный, действовавший в период АП, оправдался.

Примечание: для расследования данного АП была создана комиссия МАК с участием Тюменского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии был включен ведущий синоптик АМСГ Мыс Каменный Северного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Хамитов Р.Р.

Выписка из Заключения Окончательного отчета комиссии по расследованию МАК:

Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом Robinson R66 № RA-06233 явилась потеря КВС контроля за высотой полета при попытке установить контакт с наземными ориентирами в метеоусловиях, не соответствующих ПВП и уровню подготовки пилота, что привело к столкновению ВС с ледовой поверхностью Карского моря.

Авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

- принятием КВС решения на вылет при метеоусловиях, не соответствующих выполнению полетов по ПВП в пункте назначения;
- невыполнением КВС требований ФАП-128 о возврате на аэродром вылета при ухудшении в полете метеоусловий ниже установленных для ПВП;
- выполнением КВС полета в условиях ППП, к которым он не был подготовлен (из материалов расследования: «КВС не был подготовлен к полетам по ППП, вертолет Robinson R66 сертифицирован только для полетов по ПВП, поэтому выполнение полета и захода на посадку в облаках явилось нарушением требований нормативных документов. Уровень подготовки КВС не соответствовал выполнению задания по правилам приборных полетов»);
- наличием обледенения в облаках, затруднявшего управление воздушным судном, не оборудованным для полетов в условиях обледенения (из материалов расследования: «Согласно прогнозу погоды АМСГ-2 Мыс Каменный по площадям 2 и 3, в облаках прогнозировалось умеренное обледенение»).

Полностью с Окончательным отчетом можно ознакомиться на официальном сайте МАК.

21.10.2016 в 15.08 UTC (20.08 местного времени, 18.08 МСК) вертолет Ми-8Т № RA-22869, принадлежащий АК «СКОЛ» и выполнявший коммерческий рейс № СД 9375 (перевозка пассажиров и грузов по заявке ООО «РН-Банкор») в воздушном пространстве класса «G» по маршруту: аэродром Старый Уренгой - посадочная площадка Пионерная - посадочная площадка Ротор-40 - посадочная площадка Сузун - посадочная площадка Ротор-40 - аэродром Старый Уренгой, потерпел катастрофу на удалении 45.6 км северо-восточнее от КТА аэродрома Старый Уренгой Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) – район № 1 зоны ответственности РПИ Тарко-Сале (прогнозирование АМСГ-2 Тарко-Сале ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»). На борту находились 22 человека – три члена экипажа и 19 пассажиров (экипаж и 16 пассажиров погибли, 3 пассажира получили телесные повреждения различной степени тяжести). ВС разрушено, пожара не было. На земле жертв и разрушений нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *За получением метеоконсультации (метеодокументации) перед вылетом обратно с посадочной площадки Сузун экипаж ВС в уполномоченный метеорологический орган АМСГ Игарка не обращался.*

Из материалов комиссии по расследованию МАК (выписка из раздела «Метеорологическая информация»):

«21.10.2016 в 10.42 UTC КВС Ми-8Т № RA-22869 был проконсультирован по телефону дежурным синоптиком АМСГ-2 Тарко-Сале о метеорологических условиях по маршруту и ознакомлен с прогнозами (коррективами) ГАМЕТ сроком от 08.00 UTC до 12.00 UTC по районам 1, 6, 7 РПИ Тарко-Сале (по данным районами проходил полет вертолета, АП произошло в 1 районе) и площади 85D Игарки Красноярского РПИ сроком от 06.00 UTC до 12.00 UTC. Дежурный синоптик сообщила о том, что зональный прогноз по площадям РПИ Тарко-Сале с 12.00 UTC до 18.00 UTC составляется и будет

аналогичен предыдущему коррективу к прогнозу от 08.00 UTC до 12.00 UTC, с локальным ухудшением видимости до 3000 м и понижением облачности до 150 м.

Прогноз погоды в формате GAMET по району № 1 зоны ответственности РЦ Тарко-Сале, действовавший в период АП, предварительно оправдался.

Примечание:

- для расследования данного АП была создана комиссия МАК с участием Тюменского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии были включены начальник АМЦ Тюмень ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС» Солецкая Т.И. и начальник АМЦ Ханты-Мансийск филиала Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Иванова Н.А.;

- расследование АП не закончено, Промежуточный отчет (предварительная справка) о ходе расследования представлен на официальном сайте МАК.

Аварии

01.01.2016 в 06.21 UTC (09.21 МСК) частный вертолет BELL-429 № RA-01617, принадлежащий ООО «ПромФинТрейд» (эксплуатант ООО «Флеш Энерджи») и выполнявший полет в воздушном пространстве класса «G» с целью перевозки пассажиров в аэропорт Ростова-на-Дону по маршруту: вертолетная площадка Рыбацкий - Ростов-на-Дону – вертолетная площадка Рыбацкий, потерпел аварию в районе населенного пункта Рыбацкий Аксайского района Ростовской области (удаление 16 км на восток-северо-восток (азимут 84) от аэродрома Ростов-на-Дону) - зона ответственности № 4 Ростовского МДП (метеобеспечение Ростовского АМЦ), при выполнении обратного полета из аэропорта Ростов-на-Дону к месту постоянного базирования – вертолетная площадка Рыбацкий. В результате АП вертолет разрушился, экипаж (2 пилота) получил серьезные телесные повреждения, пассажиров на борту не было. Пожара, разрушений, других пострадавших или жертв на земле нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *За получением метеоконсультации (метеодокументации) экипаж в уполномоченный метеорологический орган Ростовский АМЦ не обращался.*

Прогнозы погоды по аэродрому Ростов-на-Дону и в формате GAMET по зонам ответственности №№ 1-5 Ростовского МДП, действовавшие в период АП, оправдались.

Примечание:

- информация об инциденте поступила от начальника службы движения аэродрома Ростов-на-Дону в 13.30 МСК 04.01.2016;

- для расследования данного АП была создана комиссия МАК с участием Южного МТУ ВТ Росавиации, представители Росгидромета к расследованию не привлекались (Ростовским АМЦ по запросу председателя комиссии МАК по расследованию данного АП была предоставлена метеодокументация о прогнозируемых и фактических погодных условиях в период АП и описание синоптической ситуации).

Выписка из материалов Окончательного отчета комиссии МАК:

- полет выполнялся согласно поданому плану. Запрос на использование воздушного пространства диспетчеру планирования и использования воздушного пространства РЦ ЕС ОрВД поступил в 03.47 UTC 01.01.2016, после чего сразу же были переданы условия полета по всему маршруту». (Если речь идет о метеорологических условиях, то указанный диспетчер не имеет таких сведений, тем более по всему маршруту. Изложение такой информации ставит под сомнение компетентность комиссии по расследованию данного АП);

- КВС перед взлетом (пояснение: с вертолетной площадки Рыбацкий) по телефону получил от АДП аэродрома Ростов-на-Дону метеорологическую информацию. Прогноз и фактическая погода соответствовали для выполнения задания». (КВС получил информацию о прогнозе и фактической погоде на аэродроме Ростов-на-Дону (согласно данным, указанным в Окончательном отчете), прогноза погоды по маршруту полета

(сектор № 4 зоны ответственности Ростовского МДП) в формате GAMET КВС не имел, данный прогноз был нелетным и не соответствовал выполнению задания, так как в нем давалась видимость 3000 м, локально видимость 800 м и сильный ливневый снег (минимум КВС для ПВП 150x2000). Подразделения АДП (аэродромный диспетчерский пункт) в аэропорту Ростов-на-Дону не существует и поэтому непонятно, куда звонил КВС для получения метеоинформации);

- на предварительном старте (пояснение: перед обратным полетом) экипаж подтвердил, что получил метеоинформацию ATIS (MIKE) и разрешение от диспетчера на взлет. (Была прослушана фактическая погода на аэродроме Ростов-на-Дону, прогноза погоды по маршруту полета (сектор № 4 зоны ответственности Ростовского МДП) в формате GAMET КВС по-прежнему не имел);

- в ходе расследования, в процессе опроса свидетелей и анализа внутрикабинных переговоров экипажа было установлено, что после пересечения русла реки Дон ВС попало в густую дымку, а затем - в полосу тумана. Ни густая дымка, ни туман в прогнозе погоды для полетов ВС на нижних эшелонах полетов (GAMET) 01.01.2016 в период с 06.00 UTC до 12.00 UTC в секторах 1-5 ниже FL 100 не значатся. (В метеорологии не существует понятия «густая дымка». Наличие дымки и тумана в прогнозе GAMET не было, так как отсутствовали условия для их образования, возможно были испарения (местами) над открытой водой реки Дон, в материалах расследования нет выписок из показаний свидетелей, как это сделано по внутрикабинным переговорам (возможно показания свидетелей имеются в Приложениях к Окончательному отчету), из анализа внутрикабинных переговоров экипажа вообще непонятно, что они наблюдали и как выполняли полет - отдельные отрывки фраз не дают полного представления о ходе полета и о погодных условиях в период его выполнения на вертолетную площадку Рыбацкий);

- перед вылетом из аэропорта Ростов-на-Дону на борту вертолета экипажем была прослушана (по средствам радиосвязи) информация ATIS. (Далее в Окончательном отчете приводится информация «KILO» за 05.00 UTC и информация «MIKE» за 06.00 UTC). (Как следует из материалов Окончательного отчета: «Вылет из аэропорта Ростов-на-Дону был произведен в 06.14 UTC, о чем было доложено диспетчеру «Старта», поэтому непонятно для чего экипажу нужно было прослушивать устаревшую информацию ATIS «KILO» за 05.00 UTC);

- вывод: прогноз погоды для полетов ВС на нижних эшелонах полетов (GAMET) 01.01.2016 в период с 06.00 UTC до 12.00 UTC в секторах 1-5 ниже FL 100 не оправдался по явлению погоды «туман». (Непонятно каким образом производилась оценка оправдываемости указанного прогноза, вероятнее всего - по показаниям очевидцев, анализу невнятных внутрикабинных переговоров экипажа и по информации ATIS за 05.00 UTC и 06.00 UTC. Вместе с тем, в материалах Окончательного отчета не указано, что по явлению погоды «густая дымка» указанный прогноз также не оправдался);

- следует отметить, что при полете над рекой Дон экипаж отмечал образование тумана.

Выписка радиопереговоров экипажа вертолета: «По всему Дону, смотри ... туман, «Мороз, потому что вода не стала, вода плюсовой температуры ... ».

(Экипаж отмечал туман только над рекой Дон, когда пролетал над ней в сторону аэродрома Ростов-на-Дону, а над поверхностью земли и в месте АП о наличии тумана в материалах Окончательного отчета сведений нет. Это подтверждается и записью внутрикабинных переговоров экипажа при следовании обратно на вертолетную площадку Рыбацкий, а именно: «В процессе снижения, при подходе к реке, экипаж (как и при полете в аэропорт «Ростов-на-Дону») отметил образование тумана над открытой водной поверхностью»:

2П: «Во видишь, коркой взялось и нету тумана».

КВС: «А вот где он это ... открытый, видно, водоем, там (нрзб).

2П: *«Да, да, да, где открытый, там он парит»*);

- в 06.08 UTC КВС проинформировал диспетчера «Ростов-Руление» о прослушивании метеоинформации «МИКЕ» и запросил разрешение на запуск двигателей, данная метеоинформация не препятствовала выполнению полета. *(Данная метеоинформация не препятствовала выполнению полета только над аэродромом, так как являлась фактической погодой аэродрома Ростов-на-Дону, прогноза погоды по маршруту полета (сектор № 4 зоны ответственности Ростовского МДП) в формате GAMET КВС по-прежнему не имел. Кроме этого, как указано в прогнозе погоды для полетов ВС на нижних эшелонах полетов (GAMET) 01.01.2016 в период с 06.00 UTC до 12.00 UTC в секторах 1-5 ниже FL 100, в информации ATIS за 05.00 UTC и 06.00 UTC и в фактической погоде на аэродроме Ростов-на-Дону за 06.00 UTC (вся указанная метеоинформация представлена в материалах Окончательного отчета), направление ветра у земли указывалось северо-восточной четверти от 20 до 70 градусов (метеорологические датчики, в силу их конструктивных особенностей, определяют откуда дует ветер, т.е. в данном случае с северо-востока на юго-запад), а место АП находилось на удалении 16 км от КТА аэродрома Ростова-на-Дону с азимутом 84 градуса, т.е. на востоке-северо-востоке от КТА. Таким образом, ветер в период АП дул в противоположную сторону от него и если предположить вынос испарения, которое наблюдал экипаж вертолета над рекой Дон в процессе пролета над ней, то вынос происходил в противоположную сторону от места АП, т.е. в сторону аэродрома Ростов-на-Дону, но никак не в сторону места АП);*

- при нахождении в пойме реки, на удалении 6 км до площадки, погодные условия стали ухудшаться, что следует из анализа внутрикабинных переговоров:

КВС: *«Сейчас посмотрим, что тут».*

2П: *«Пока предлагаю не входить в это дело».*

(Из чего следует, что погодные условия стали ухудшаться, в переговорах нет ни слова о явлениях погоды, видимости и т.д.);

- видимость по курсу следования продолжала ухудшаться и ориентироваться стало возможно только по системе GPS, о чем свидетельствуют переговоры экипажа:

2П: *«Не надо в это дело сейчас входить, Вить».*

КВС: *«Сейчас мы к площадке подойдем по GPS».*

КВС: *«Подгашиваю скорость».*

2П: *«Она волнами идет».*

2П: *«Я буду подсказывать удаление».*

(Из данных переговоров вообще непонятно о чем идет речь);

- таким образом, вертолет попал в условия (туман), не соответствующие для полета по ПВП. В период с 06.19.00 до 06.19.20 вертолет продолжал движение с периодическими (колебательными) изменениями высоты полета. Согласно п. 3.33.4 ФАП-128, экипаж при попадании в метеоусловия, ниже установленных, должен был выполнить возврат в пункт вылета, то есть в аэропорт «Ростов-на-Дону. *(Никакой подтверждающей документации о попадании вертолета в туман, показаний очевидцев или соответствующей записи внутрикабинных переговоров экипажа в Окончательном отчете нет).*

Заключение:

Причиной аварии вертолета Bell-429 № RA-01617 явилось решение КВС продолжить заход на посадку в условиях, не соответствующих ПВП (туман), что привело к потере пространственной ориентировки, перезатяжению несущего винта, неуправляемому правому вращению и неконтролируемому снижению вплоть до столкновения с земной поверхностью.

Недостатки, выявленные при расследовании:

При ухудшении метеоусловий по маршруту следования до значений ниже установленных ПВП (туман) экипаж своевременно не принял решение о переходе на

полет по ППП, о возврате на аэродром вылета, или посадке на площадку, подобранную с воздуха.

Следует отметить, что к расследованию данного АП не привлекались ни специалисты МАК, ни специалисты Росгидромета в области авиационной метеорологии. Окончательный отчет составлен необъективно. В Окончательном отчете так и не определено точное название посадочной площадки (фигурируют два названия: Рыбацкое и Рыбацкий). Некоторые выводы Окончательного отчета построены на субъективных показаниях очевидцев, внутрикабинных переговорах экипажа (не принимая к сведению достоверную информацию уполномоченного метеорологического органа Ростовского АМЦ), на основании которых производилась оценка оправдываемости прогноза погоды в формате ГАМЕТ.

В Окончательном отчете очень много внимания уделяется погодным условиям и их оправдываемости, однако в Заключении и Недостатках претензии к метеорологическому обеспечению полетов Ростовским АМЦ почему-то не отражены, что также подтверждает некачественное расследование.

Полностью с Окончательным отчетом можно ознакомиться на официальном сайте МАК.

Авиационные инциденты

25.12.2016 в 15.00 UTC (18.00 МСК) самолет Cessna-182T № RA-67405, принадлежащий частному лицу и выполнявший полет в воздушном пространстве класса «G» в районе населенного пункта Белая Дальнеконстантиновского района Нижегородской области, произвел вынужденную посадку на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) по причине ухудшения погодных условий (усиление ветра и потеря видимости на высоте 100 м) в процессе выполнения полета в районе места вылета - площадка около населенного пункта Белая. Посадка на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) произведена благополучно. На борту находились 3 человека - пилот и 2 пассажира, пострадавших нет, ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» не объявлялся. *За получением метеоконсультации (метеодокументации) в уполномоченный метеорологический орган АМЦ Нижний Новгород КВС не обращался. Полет выполнялся без заявки на использование воздушного пространства и уведомления органов ОВД.*

Прогнозы погоды по аэродрому Нижний Новгород (Стригино) и по зоне Нижегородского МДП в формате ГАМЕТ, действовавшие в период АС, оправдались.

Примечание: для расследования данного АС была создана комиссия Приволжского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии была включена начальник АМЦ Нижний Новгород Евдокимова М.П.

Выписка из материалов Отчета о результатах расследования:

- 25.12.2016 на ЕЭВС Cessna-182T RA-67405 КВС (собственник ЕЭВС), не имея свидетельства пилота, выполнял полет над незарегистрированной площадкой. На борту находились КВС и два пассажира. Площадка вылета - незарегистрированная площадка около д. Белая Дальнеконстантиновского района Нижегородской области. Время вылета - 15.00 UTC (18.00 МСК), намеченный пункт посадки - незарегистрированная площадка около д. Белая Дальнеконстантиновского района Нижегородской области, фактический аэропорт посадки - Нижний Новгород, время посадки - 15.25 UTC (18.25 МСК);

- после взлета КВС сделал половину круга над площадкой на высоте 100 м и почувствовал усиление ветра с дальнейшей потерей видимости до нуля. КВС принял решение следовать на аэродром Нижний Новгород (Стригино) для безопасной посадки. Набрал 300 м в 15.02 UTC (18.02 МСК), он связался с диспетчером МДП Нижний Новгород, объяснил ему свою ситуацию и попросил принять его. Получив разрешение, КВС взял курс на Нижний Новгород и произвел посадку на аэродроме. Пострадавших нет. ЕЭВС повреждений не имеет. Время суток - ночь. Метеоусловия в момент посадки:

видимость 10 км, нижняя граница 360 м, сильное обледенение в облаках;

- в соответствии с п. 1.2.2.4 ПРАПИ-98, данное событие классифицировано как серьезный авиационный инцидент;

- прогноз погоды по зоне Нижегородского МДП, действовавший на момент серьезного инцидента, оправдался.

Комиссией был проведен анализ метеорологической обстановки за 25.12.2016, в результате чего были сделаны следующие выводы:

- метеорологическое обеспечение полетов на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) соответствовало требованиям нормативных документов;

- фактические погодные условия в момент инцидента соответствовали прогнозируемым;

- отмечавшиеся 25.12.2016 погодные условия в зоне МДП Нижний Новгород были благоприятны для возникновения переохлажденных осадков (гололеда) и связанных с ними зон сильного обледенения в облаках.

Заключение комиссии (выписка):

Причинами посадки на незапланированный аэродром явились:

- КВС выполнял полет без наличия свидетельства пилота и медицинского заключения о допуске к полетам;

- принятие решения на вылет при метеоусловиях, не соответствующих требованиям для выполнения полета по ПВП;

- наличие обледенения в облаках, затруднявшего управление воздушным судном, не оборудованным для полетов в условиях обледенения;

- полет выполнялся без уведомления органов ОрВД и без необходимой аэронавигационной и метеорологической информации;

- отсутствие у КВС необходимой профессиональной подготовки для выполнения полетов.

Недостатки, выявленные при расследовании (выписка):

- в нарушение требований п.п. 124, 125 ФАП-138, п. 2.8 ФАП-128 и ст. 70 ВК РФ, полет выполнялся без уведомления органов ОрВД и без необходимой аэронавигационной и метеорологической информации;

- недостаточный контроль со стороны уполномоченных органов в области гражданской авиации за поддержанием летной годности зарегистрированных ВС и законностью выполнения полетов частными пилотами.

Рекомендации (выписка):

- обстоятельства и причины серьезного авиационного инцидента изучить на специальных разборах с руководящим, командно-летным, инспекторским составом, членами летных экипажей АОН и персоналом органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);

- в связи с повторяющимися случаями выполнения полетов ВС АОН при отсутствии или с истекшим сроком действия обязательных документов (сертификата летной годности, пилотского свидетельства, медицинского заключения), рассмотреть целесообразность доработки действующих нормативных документов по контролю за деятельностью АОН для реализации механизма непрерывного мониторинга за летной годностью ВС и выполнением полетов частными пилотами и эксплуатантами АОН;

- с летным составом повторно изучить порядок анализа метеоусловий перед принятием решения на вылет.

Необходимо отметить, что в Отчете отражен уже произошедший факт, по которому намечаются мероприятия, необходимые для недопущения в дальнейшем таких нарушений, а профилактика с целью их предотвращения при выполнении полетов АОН отсутствует. Сроки и исполнители Рекомендаций не оговорены.