

## **АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТЫ ВО II-м КВАРТАЛЕ 2020 ГОДА**

(по данным представленных донесений филиалов ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» и ФГБУ «УГМС»)

В 2020 году в период с апреля по июнь включительно (II квартал) произошло 7 авиационных событий, в том числе в воздушном пространстве (ВП) класса «G» - 1, из них:

Аварий - 1 (ВП класса «G»).

Инцидентов - 3 (поражение атмосферным электричеством).

Производственных происшествий - 3 (ПВС- 2, ЧП - 1).

### **Апрель**

**1. Производственное происшествие (ЧП):** 08.04.2020 в 00.10 UTC (06.10 местного времени, 03.10 МСК), в светлое время суток на МС № 3 посадочной площадки Камышино Таврического района Омской области (25 км на юго-восток от аэродрома Омск (Центральный) - зона ответственности ДПП Омск (ЗЦ и РЦ Новосибирск), площадь № 35 района прогнозирования АМЦ Омск ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС», в условиях циклонической деятельности с порывами ветра до 29 м/с, на частном самолете Ан-2 № RA-40453 под воздействием ветровой нагрузки произошел срыв ВС со швартовочного крепления с последующим переворотом самолета через правую сторону. Пострадавших нет, ВС частично разрушено. Других разрушений на земле нет.

**Прогноз погоды (выписка)** в формате GAMET по площадям №№ 28-36 зоны ответственности ДПП Омск (ЗЦ и РЦ Новосибирск) для эшелона полетов ниже FL70 на срок с 080000 UTC до 080600 UTC, действующий в период ЧП:

- «...ветер у земли 240-15 м/с, порывы до 29 м/с, видимость 3100 м, слабый ливневый снег, метель, локально видимость 500 м, сильный ливневый снег, облачность значительная с высотой 120 м, редкая кучево-дождевая с высотой 600 м, умеренное обледенение в облаках, умеренная турбулентность в слое от земли до 3000 м.

**Фактическая погода (выписка)** на ближайшем к месту ЧП АМЦ Омск (25 км северо-западнее места ЧП) 08.04.2020 г.:

- 00.00 UTC ветер 230-14 м/с, порывы до 18 м/с;

- 00.30 UTC ветер 230-11 м/с, порывы до 17 м/с.

**Прогноз погоды** в формате GAMET по площадям №№ 28-36 зоны ответственности ДПП Омск (ЗЦ и РЦ Новосибирск), действующий в период ЧП, соответствовал фактической погоде (оправдался).

**Примечание:**

- для расследования данного ЧП была создана комиссия Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии представители Росгидромета не включались (по официальному запросу комиссии по расследованию ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС» была предоставлена информация о прогнозируемых (по площадям №№ 28-36 района прогнозирования АМЦ Омск) и фактических погодных условиях на аэродроме Омск (Центральный);

- расследование завершено.

**Выписка** из Отчета по результатам расследования чрезвычайного происшествия с самолетом Ан-2 № RA-40453, принадлежащем частному лицу:

- «...**4. Заключение**

4.1. Комиссия классифицирует данное авиационное событие как чрезвычайное происшествие, в соответствии с п. 1.2.2.27 ПРАПИИ-98.

4.2. Причиной чрезвычайного происшествия (частичное разрушение элементов ВС, повлекшее нарушение прочности его конструкции) явился обрыв, под воздействием на ВС штормового ветра, одной (из двух) верхней проушины левой подкрыльевой швартовочной серьги... из-за нарушения технических требований к швартовке самолета на МС (вместо шести точек швартовочного крепления были задействованы только три)...

По окончании расследования претензий к метеорологическому обеспечению не поступило.



**Информация:** 16.04.2020 в 06.30 UTC (09.30 МСК) на аэродроме Петрозаводск (Бесовец) Республики Карелия произошло аварийное отключение датчиков КРАМС-4, установленных в зонах захода на посадку с МК010 и МК190, в зоне приземления с МК190 и у середины ИВПП, а также отключение канала «Интернет», каналов связи АМСГ с КДП из-за обрыва кабелей связи при проведении строительных работ подрядной организацией аэропорта.

В результате обрыва кабелей связи была прекращена передача метеоинформации авиапользователям и диспетчерскому составу на КДП по системе «МитраКонсоль» в

период времени с 06.30 UTC (09.30 МСК) 16.04.2020 г. до 11.30 UTC (14.30 МСК) 17.04.2020 г.

Аэродром Петрозаводск (Бесовец) в соответствии с регламентом не осуществлял оперативную деятельность (полеты отсутствовали).

Передача метеоинформации дежурному диспетчерскому составу КДП Петрозаводского центра ОВД осуществлялась синоптиком АМЦ Пулково на электронную почту по прямому каналу из Санкт-Петербурга.

Кабель был восстановлен в 11.30 UTC (14.30 МСК) 17 апреля 2020 года представителями аэропорта, Ростелекома. АМИС КРАМС-4 работает в штатном режиме.

Претензий от авиапользователей не поступало.

По факту обрыва кабелей линии связи был составлен Акт.

**2.Г. Авария:** 25.04.2020 в 04.54 UTC (09.54 местного времени 07.54 МСК) вертолет Ми-26Т № RA-06268, принадлежащий WALVER WORLDWIDE LIMITED (Британские Виргинские острова) - эксплуатант ООО «Абакан Эйр» и выполнявший коммерческий полет в воздушном пространстве класса «G» по заявке заказчика ООО «РН-Бурение» по маршруту: Уренгой - посадочная площадка Ванкор - Уренгой, **потерпел аварию** при выполнении вынужденной посадки на посадочной площадке «Ротор-40» (предназначена для взлетов и посадок вертолетов массой не более 13 т) месторождения «Русское» Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) - 120 км северо-восточнее аэродрома Уренгой (зона ответственности ЦПИ Тарко-Сале, площадь №7В района прогнозирования АМСГ Тарко-Сале ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»).

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации 25.04.2020 г.:

- «...*Обстоятельства: по объяснениям экипажа при выполнении полета по маршруту произошел отказ (помпаж) левого двигателя. Левый двигатель был переведен на режим малого газа. Для сохранения горизонтального полета правый двигатель был переведен на максимальный взлетный режим. КВС принял решение произвести посадку на ближайшей п/п «Ротор 40». При заходе на посадку началась прогрессирующая вибрация правого двигателя с падением оборотов. Посадка ВС произошла в 20 метрах от п/п «Ротор 40». В момент посадки произошло касание земной поверхности хвостовой балкой и опрокидывание ВС на правый борт, ВС получило значительные повреждения фюзеляжа и различные разрушения хвостовой балки, несущий винт разрушен полностью. На борту находилось 8 человек: 2 пилота, 1 штурман, 1 бортинженер, 2 бортинженера, 2 служебных пассажира. Погибших нет. Пострадавших 8 человек (травмы различной степени тяжести). Внутрифюзеляжная загрузка 14213 кг (буровое оборудование). Опасные грузы отсутствовали...».*

Возгорания не было. Других разрушений и пострадавших на земле нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся.

**Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж перед вылетом получил в аэродромном метеорологическом органе АМСГ-IV Уренгой ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС».**

**Синоптическая ситуация:** ложбина.

**Корректив** к прогнозу погоды в формате GAMET по площадям №№ 1-7 зоны ответственности ЦПИ Тарко-Сале для эшелона полетов ниже FL100 составлен 250221 UTC на срок с 250230 UTC до 250600 UTC, действующий в период АП:

- ветер и температура воздуха у земли 220-6 м/с, порывы до 14 м/с, видимость 2000 м, умеренный ливневый снег, дымка, локально видимость 800 м, сильный ливневый снег с дождем, облачность значительная разорванно-дождевая с высотой 200 м, редкая кучево-дождевая с высотой 450 м, локально в низинах облачность значительная с высотой 90 м, в облаках умеренное обледенение выше уровня замерзания, ветер и температура воздуха по высотам:

- 100 м 220-10 м/с, +0;

- 300 м 210-12 м/с, -1;

- 600 м 210-15 м/с, -3;
- 1500 м 210-12 м/с, -6;
- 3000 м 210-15 м/с, -17.

нулевая изотерма на высоте 150 м над средним уровнем моря, минимальное давление QNH 997 гПа/747 мм рт. ст.

**Фактическая погода** на ближайшей к месту АП АМСГ Тарко-Сале (120 км юго-западнее места АП) 25.04.2020:

- 04.30 UTC ветер 150-7 м/с, видимость 3000 м, облачность значительная с высотой 1000 м, температура воздуха +4, температура точки росы -3, давление 997 гПа, прогноз на посадку: без изменений, давление на уровне порога ВПП 745 мм рт. ст.;

- 05.00 UTC ветер 160-7 м/с, видимость 3000 м, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 780 м, температура воздуха +3, температура точки росы -3, давление 997 гПа, прогноз на посадку: без изменений, давление на уровне порога ВПП 745 мм рт. ст.;

[Корректив к прогнозу погоды в формате GAMET по площадям №№ 1-7 зоны ответственности ЦПИ Тарко-Сале, действующий в период аварии, соответствовал фактической погоде \(оправдался\).](#)

*Примечание:*

- для расследования данной аварии была создана комиссия МАК с участием Красноярского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии специалисты Росгидромета не включались (по официальному запросу комиссии по расследованию ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС» была предоставлена информация о прогнозируемых погодных условиях по маршруту указанного полета, фактические погодные условия, ближайшие к месту АП);

- расследование не закончено.

## Май

**Информация:** 04.05.2020 в 03.18 UTC произошло отключение электроснабжения аэропорта Калининград (Храброво) - далее Аэропорт, от внешней промышленной сети по причине выхода из строя кабеля электропитания между населенным пунктом Храброво и Аэропортом, что привело соответственно к отключению электроснабжения АМСГ Калининград (далее - АМСГ), а именно: здания АМСГ-1, всех метеорологических датчиков, расположенных на МКпос 060°, середине ВПП, МКпос 240°, БПРМ-060, БПРМ-240. Работа метеоборудования продолжилась от источников бесперебойного питания (далее - ИБП) АМСГ.

В 03.47 UTC в связи с тем, что заряд в аккумуляторных батареях ИБП заканчивался, техник-метеоролог отключил центральное устройство станции КРАМС- 4 и АИС «МетеоСервер».

В 03.48 UTC в соответствии с «Инструкцией по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме Калининград (Храброво)» техник-метеоролог перешел на визуальные наблюдения.

В 04.30 UTC возобновилось электропитание от внешней промышленной сети здания АМСГ и всех метеорологических датчиков.

В 04.40 UTC перешли на инструментальные наблюдения.

Так как в соответствии с НОТАМ с 19.00 до 05.00 UTC полеты на аэродроме Калининград (Храброво) не производятся, на безопасность и регулярность полетов отсутствие метеоинформации из-за отключения электроснабжения не повлияло.

Претензий от авиапользователей не поступало.

**3. Инцидент:** 15.05.2020 в 13.00 UTC (16.00 МСК) самолет CL-600-2B19 CRJ-200 № VQ-VIX, принадлежащий АО «АК «РусЛайн» и выполнявший технический перегон (рейс № РГ 9511) по маршруту: Москва (Внуково) - Санкт-Петербург (Пулково), **был поражен**

**разрядом атмосферного электричества.** В процессе снижения при заходе на посадку в аэропорту Санкт-Петербург (Пулково), на высоте 2000 м произошло поражение ВС электрическим разрядом. Силовые установки, электро и навигационное оборудование работали в штатном режиме. Экипаж продолжил заход на посадку, посадка произведена благополучно. На борту находилось 2 члена экипажа, пассажиров не было. Пострадавших нет. На послеполётном осмотре в 13.35 UTC обнаружено повреждение правой части стабилизатора атмосферным электричеством, ВС снято с рейса. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Сведения о прохождении метеоконсультации, получении метеодокументации экипажем или представителем АК перед вылетом в аэродромном метеорологическом органе - ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета» (Внуково) отсутствуют.

**Синоптическая ситуация:** погодные условия в районе аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) определялись ложбиной циклона и находящимся в ней вторичным холодным фронтом, который проходил через аэродром в 12.00 UTC (15.00 МСК), с ним были связаны осадки в виде слабого ливневого дождя, выпадавшего временами.

**Прогноз погоды** по аэродрому Санкт-Петербург (Пулково) на срок с 151200 UTC до 161200 UTC, действующий в период инцидента:

- ветер у земли 250-5 м/с, видимость более 10 км, облачность значительная с высотой 450 м, временами в период с 151200 UTC до 151600 UTC ветер 210-6 м/с, порывы до 13 м/с, видимость 5000 м, гроза со слабым ливневым дождём, облачность значительная с высотой 360 м, значительная кучево-дождевая с высотой 600 м, временами в период с 151600 UTC до 160600 UTC слабый ливневый дождь, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 600 м, постепенно в период с 151800 UTC до 152000 UTC ветер 220-3 м/с, временами в период с 160600 UTC до 161000 UTC ветер 180-3 м/с, слабый ливневый дождь, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 600 м, временами в период с 161000 UTC до 161200 UTC ветер 200-6 м/с, порывы до 11 м/с, видимость 5000 м, слабый ливневый дождь, облачность значительная с высотой 330 м, значительная кучево-дождевая с высотой 600 м.

**Фактическая погода** на аэродроме Санкт-Петербург (Пулково) в период инцидента 15.05.2020:

- 13.00 UTC ветер 320 (280-350)-3 м/с, видимость более 10 км, облачность разбросанная кучево-дождевая с высотой 570 м, значительная с высотой 990 м, температура воздуха +6, температура точки росы +3, давление приведённое к уровню моря 1006 гПа, состояние ВПП: полоса 28 левая - мокрая на 51-100 %, слой воды менее 1 мм, коэффициент сцепления 0.5, прогноз на посадку: временами видимость 5000 м, гроза со слабым дождём, облачность кучево-дождевая с высотой 600 м.

**Предупреждение № 1** по аэродрому Санкт-Петербург (Пулково) составлено 150930 UTC на срок с 151000 UTC до 151500 UTC, действующее в период инцидента 15.05.2020:

- гроза прогнозируется без изменения.

**SIGMET № 1** по Санкт-Петербургскому РПИ на срок с 151200 UTC до 151600 UTC, действующий в период инцидента:

- частые грозы прогнозируются южнее 61 град. с. ш. и севернее 58 град. с. ш., верхняя граница кучево-дождевой облачности - FL300 (9150 м), смещаются на восток-северо-восток со скоростью 30 км/ч, интенсивность без изменений.

**АМРК «Пулково» 15.05.2020:**

- в 50-ти км зоне наблюдались грозовые очаги с вероятностью до 90 % в юго-восточной четверти.

**Прогноз погоды по аэродрому Санкт-Петербург (Пулково), действующий в период инцидента, соответствовал фактической погоде (оправдался).**

*Примечание:*

- сообщение об инциденте в Северо-Западный филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» поступило в 18.05.2020 в 07.30 UTC (10.30 МСК) из Северо-Западного МТУ ВТ Росавиации;

- расследование данного инцидента проводило Северо-Западное МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии по расследованию были включены начальник отдела контроля и содействия обеспечению БП в метеорологическом отношении Северо-Западного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Омельченко Т.В. и начальник АМЦ Пулково Северо-Западного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Ольховая О.Е.;

**Выписка** из Отчета по результатам расследования авиационного инцидента с воздушным судном CL-600-2B19 CRJ-200 № VQ-VIX:

- «...**Изучив и проанализировав поступившие документы, комиссия пришла к выводу:**

1. Экипаж ... , используя метеорологическую радиолокационную систему, не смог в полной мере оценить область грозовой деятельности и избежать попадания в зону с неблагоприятными атмосферными условиями в полете.

2. Диспетчер АДЦ не информировал экипаж ВС о наличии грозовых очагов по маршруту полета ВС при заходе на посадку.

3. Повреждение элементов конструкции воздушного судна произошла в результате поражения разрядом атмосферного электричества в полете при заходе на посадку в а/п Пулково.

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Причиной авиационного инцидента явилось повреждение ВС разрядом атмосферного электричества из-за попадания в полете в зону с неблагоприятными атмосферными условиями в результате:

1. Невозможностью экипажа в полной мере оценить область грозовой деятельности по данным метеорологической радиолокационной системы ВС.

2. Не достаточной информации у экипажа ВС о наличии грозовых очагов при заходе на посадку...».

По результатам данного расследования было составлено Особое мнение члена комиссии старшего диспетчера АДЦ СПб центра ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» по вопросам организации работы диспетчерского состава АДЦ СПб Центра ОВД, в частности о порядке информирования экипажей ВС о наличии грозовых очагов при заходе ВС на посадку в аэропорту Пулково.

По окончанию расследования претензий по метеорологическому обеспечению не поступило.

**4. Инцидент:** 26.05.2020 в 13.25 UTC (20.25 местного времени, 16.25 МСК) самолет Ан-124-100 № 82077, принадлежащий ООО «АК «Волга-Днепр» и выполнявший рейс № VDA 3360 по маршруту: Шанхай (Китай, далее - КНР) - Красноярск (Емельяново), **был поражен разрядом атмосферного электричества.** В процессе снижения при заходе на посадку в аэропорту Красноярск (Емельяново) произошло поражение ВС электрическим разрядом. Силовые установки, электро и навигационное оборудование работали в штатном режиме. Экипаж продолжил заход на посадку, в 13.32 UTC посадка произведена благополучно. На борту находилось 13 членов экипажа, пассажиров не было. Пострадавших нет. На послеполётном осмотре обнаружено повреждение носовой части самолета (обтекатель РЛС) атмосферным электричеством. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Сведения о прохождении метеоконсультации, получении метеодокументации экипажем или представителем АК перед вылетом в аэропорту Шанхай (КНР) отсутствуют.

**Синоптическая ситуация:** район аэродрома Красноярск (Емельяново) находился под влиянием глубокого циклона с минимальным давлением в центре 998.0 гПа. Центр барического образования располагался в районе Кемерово. Циклон находился в стадии углубления, смещался на восток-северо-восток.

**Прогноз погоды** по аэродрому Красноярск (Емельяново) составлен 261056 UTC на срок с 261200 UTC до 271200 UTC, действующий в период инцидента:

- ветер 230-5 м/с, порывы до 13 м/с, преобладающая видимость 6000 м, слабый ливневый дождь, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 480 м, временами в период с 261200 UTC до 261800 UTC преобладающая видимость 2500 м, гроза, слабый дождь, облачность значительная с высотой 150 м, значительная кучево-дождевая с высотой 480 м, изменения в период с 261500 UTC до 261700 UTC ветер 340-3 м/с, порывы до 10 м/с, временами в период с 261800 UTC до 262300 UTC ветер 340-8 м/с, порывы до 15 м/с, преобладающая видимость 3100 м, слабый ливневый дождь, облачность разбросанная с высотой 120 м, значительная кучево-дождевая с высотой 480 м, временами в период с 262300 UTC до 271200 UTC ветер 340-8 м/с, порывы до 15 м/с.

**Корректив к прогнозу погоды** по аэродрому Красноярск (Емельяново) составлен 261308 UTC на срок с 261300 UTC до 271200 UTC, действующий в период инцидента:

- ветер 330-5 м/с, порывы до 10 м/с, преобладающая видимость 6000 м, гроза, слабый дождь, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 480 м, временами в период с 261300 UTC до 261800 UTC ветер 340-10 м/с, порывы до 23 м/с, преобладающая видимость 2500 м, гроза, слабый дождь, облачность значительная с высотой 120 м, значительная кучево-дождевая с высотой 480 м, изменения в период с 261500 UTC до 261700 UTC ветер 340-3 м/с, порывы до 10 м/с, временами в период с 261800 UTC до 262300 UTC ветер 340-8 м/с, порывы до 15 м/с, преобладающая видимость 3100 м, слабый ливневый дождь, облачность разбросанная с высотой 120 м, значительная кучево-дождевая с высотой 480 м, временами в период с 262300 UTC до 271200 UTC ветер 340-8 м/с, порывы до 15 м/с.

**Фактическая погода** на аэродроме Красноярск (Емельяново) в период инцидента 26.05.2020:

- 13.30 UTC ветер 200-4 м/с, преобладающая видимость 10 км и более, гроза, слабый дождь, облачность разбросанная кучево-дождевая с высотой 810 м, температура воздуха +14, температура точки росы +13, давление, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере 1001 гПа, коэффициент сцепления 0.45 для ВПП 29, прогноз на посадку: временами ветер 340-11 м/с, порывы до 23 м/с, давление на уровне порога ВПП 725 мм рт. ст.

**Предупреждение № 4** по аэродрому Красноярск (Емельяново) на срок с 260900 UTC до 261500 UTC, действующее в период инцидента 26.05.2020:

- гроза прогнозируется.

**Предупреждение № 4 о сдвиге ветра** на срок с 261200 UTC до 261500 UTC, действующее в период инцидента 26.05.2020:

- сдвиг ветра на аэродроме прогнозируется.

**Предупреждение № 6** по аэродрому Красноярск (Емельяново) на срок с 260900 UTC до 261500 UTC, действующее в период инцидента 26.05.2020:

- скорость приземного ветра 10 м/с, максимум 23 м/с прогнозируется.

**SIGMET № 7** по РПИ Красноярск составлено ОМС Красноярск на срок с 261240 UTC до 261600 UTC, действующий в период инцидента:

- грозы с градом в облачности прогнозируются в районе, ограниченном точками с координатами:

57°27' с. ш. и 97°32' в. д., 55°56' с. ш. и 98°00' в. д., 54°00' с. ш. и 96°00' в. д., 51°00' с. ш. и 89°27' в. д., 51°32' с. ш. и 88°17' в. д., 52°50' с. ш. и 89°03' в. д., 55°00' с. ш. и 88°47' в. д., 56°04' с. ш. и 89°05' в. д., 57°21' с. ш. и 88°10' в. д., 57°27' с. ш. и 97°32' в. д. с верхней границей на эшелоне 380;

- смещаются на восток со скоростью 20 км/ч, интенсивность без изменений.

**Прогноз погоды и корректив к нему по аэродрому Красноярск (Емельяново) действующие в период инцидента, соответствовали фактической погоде (оправдались).**

*Примечание:*

- информация о данном событии стала известна только 29.05.2020 из запроса от Красноярского МТУ ВТ Росавиации;

- расследование данного инцидента проводило Красноярское МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии по расследованию специалисты Росгидромета не включались (по запросу комиссии по расследованию Среднесибирским филиалом ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» была предоставлена информация о прогнозируемых и фактических погодных условиях в период инцидента);

**Выписка** из ежесуточной информации Росавиации за 09.06.2020 г. (дополнительная информация):

- «...Расследование авиационного инцидента с ВС АН-124-100 № RA-82077 ООО «Авиакомпания «Волга-Днепр», произошедшего 26.05.2020 г. и связанного с повреждением обтекателя РЛС ВС, завершено 06.06.2020 г. Причиной авиационного инцидента явилось воздействие на ВС града и разряда атмосферного электричества, произошедшего рядом с ВС во время пересечения слоистых и отдельных кучевых облаков разной полярности, не достигших грозовой стадии и не распознаваемых на локаторе...»

## Июнь

**5. Инцидент:** 08.06.2020 в 14.14 UTC (21.14 местного времени, 17.14 МСК) самолет В-737-800 № VP-BUL, принадлежащий АО «АК «Сибирь» и выполнявший рейс № С7-5004 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) - Новосибирск (Толмачево), **был поражен разрядом атмосферного электричества. Участок полета (маршрута), на котором произошло поражение ВС атмосферным электричеством, не установлен.** В процессе послеполетного осмотра в аэропорту Новосибирск (Толмачево) в 14.14 UTC обнаружены следы воздействия атмосферного электричества на правом борту фюзеляжа, блистере, датчике угла атаки, руле направления. Экипаж о поражении ВС атмосферным электричеством органам ОВД не докладывал, так как замечаний по работе систем ВС не было. Посадка в аэропорту Новосибирск (Толмачево) была совершена благополучно. Сигнал «Тревога» не объявлялся Сведения о прохождении метеоконсультации, получении метеодокументации экипажем или представителем АК перед вылетом в аэропорту Санкт-Петербург (Пулково) отсутствуют.

**Прогноз погоды** по аэродрому Новосибирск (Толмачево) на срок с 080900 UTC до 090900 UTC:

- ветер 280-7 м/с, порывы до 15 м/с, видимость 10 км, облачность частая кучево-дождевая с высотой 1200 м, временами в период с 080900 UTC до 081500 UTC ветер 320-9 м/с, порывы до 18 м/с, слабая гроза с ливневым дождем, постепенно от 081500 UTC до 081800 UTC ветер 350-6 м/с, порывы до 15 м/с, временами в период с 081500 UTC до 082100 UTC видимость 6000 м, слабая гроза с ливневым дождем, облачность частая кучево-дождевая с высотой 480 м.

**Прогноз погоды** по аэродрому Новосибирск (Толмачево) составлен 081100 UTC на срок с 081200 UTC до 091200 UTC:

- ветер 280-3 м/с, порывы до 8 м/с, видимость 10 км, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 1200 м, временами в период с 081200 UTC до 082400 UTC видимость 6000 м, слабая гроза с дождем, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 480 м, постепенно от 081400 UTC до 081700 UTC ветер 320-5 м/с, порывы до 13 м/с, постепенно от 081800 UTC до 082100 UTC ветер 350-5 м/с, порывы до 15 м/с.

**Корректив к прогнозу погоды** по аэродрому Новосибирск (Толмачево) составлен 081218 UTC на срок с 081200 UTC до 091200 UTC:

- ветер 280-7 м/с, порывы до 17 м/с, видимость 10 км, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 1200 м, временами в период с 081200 UTC до 082400 UTC видимость 6000 м, слабая гроза с дождем, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 480 м, постепенно от 081400 UTC до 081700 UTC ветер 320-7 м/с, порывы до 17 м/с, постепенно от 081800 UTC до 082100 UTC ветер 350-6 м/с, порывы до 15 м/с.

**Фактическая погода** на аэродроме Новосибирск (Толмачево) 08.06.2020:



- 14.00 UTC ветер 260-4 м/с, видимость 10 км, облачность редкая кучево-дождевая с высотой 1800 м, температура воздуха +19.0, температура точки росы +14.0, атмосферное давление QFE 747 мм рт. ст./997 гПа, атмосферное давление QNH 1010 гПа, коэффициент сцепления 0.7 на ИВПП 07/25, прогноз на посадку: без изменений;

- 14.14 UTC ветер 260-4 м/с, видимость 10 км, облачность редкая кучево-дождевая с высотой 1800 м, температура воздуха +19.0, температура точки росы +14.0, атмосферное давление QNH 1010 гПа, рабочий курс 252, коэффициент сцепления 0.7, прогноз на посадку: без изменений.

**По данным ДМРЛ-С Новосибирска за 081350 UTC** грозовые очаги отмечались в азимуте 290-40 градусов, удаление 35-95 км - информация поступала в АТИС.

**Прогнозы погоды и корректив по аэродрому Новосибирск (Толмачево), указанные выше, соответствовали фактической погоде (оправдались).**

*Примечание:*

- информация о данном событии была получена на селекторном совещании аэропорта Новосибирск (Толмачево) 09.06.2020 г. в 02.00 UTC (09.00. местного времени, 05.00 МСК);

- расследование данного инцидента проводило Западно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии по расследованию специалисты Росгидромета не включались (по запросу комиссии по расследованию Западно-Сибирским филиалом ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» была предоставлена информация о прогнозируемых и фактических погодных условиях за указанный в запросе период, а также скриншоты данных ДМРЛ-С за указанный в повторном запросе период времени);

- до настоящего времени не определены место и время данного инцидента;

В ходе расследования установить место и время воздействия на ВС атмосферного электричества не представилось возможным.

По окончании расследования претензий к метеорологическому обеспечению не поступило.

**6. Производственное происшествие (ПВС):** 17.06.2020 в 08.02 UTC (13.02 местного времени, 11.02 МСК) вертолет Ми-8Т № RA-25202, принадлежащий АО «ЮТэйр-Вертолётные услуги» и находящийся на стоянке посадочной площадки Салым (западная окраина населенного пункта Салым Нефтеюганского района ХМАО) - зона ответственности ЦПИ Сургут, площадь № 1 района прогнозирования АМСГ Сургут Филиала Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», метеонаблюдения на посадочной площадке не производятся (метеорологическая (климатическая) станция Салым (находится в населенном пункте Салым) входит в состав ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»), **был поврежден порывом шквалистого ветра** (излом лопасти несущего винта в районе третьего отсека). На борту экипаж отсутствовал. Других разрушений на земле нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся.

**Прогноз погоды** в формате GAMET по площадям №№ 1-8 зоны ответственности ЦПИ Сургут для эшелона полетов ниже FL100 на срок с 170600 UTC до 171200 UTC, действующий в период ПВС:

SECN I

SFC WIND: ветер у поверхности земли локально переменный-18 м/с, шквал.

SFC VIS: видимость у поверхности земли 3000 м, слабый ливневый дождь; локально видимость 800 м, сильный ливневый дождь.

SIGWX: особые явления погоды - редкие грозы.

SIG CLD: облачность значительная в слое 200-450 м над уровнем земли, редкая кучево-дождевая в слое 450-XXX м над уровнем земли; локально в долинах рек облачность значительная в слое 100-200 м над уровнем земли.

TURB: умеренная в слое от земли до FL100 (3000 м).

SECN II

PSYS: холодный фронт волнами, смещается на северо-восток со скоростью 50 км/ч.

WIND/T: ветер и температура воздуха у поверхности земли 340-7 м/с, порывы до 14 м/с, +15, ветер и температура воздуха по высотам:

- 300 м 350-9 м/с, +13;
- 600 м 350-11 м/с, +10;
- 1500 м 360-13 м/с, +5;
- 3000 м 360-15 м/с, -4.

CLD: NIL (облачность отсутствует).

FZLVL: высота нулевой изотермы 2300 м над средним уровнем моря.

MNM QNH: 1002 гПа/751 мм рт. ст.

VA: NIL (вулканический пепел отсутствует).

**Штормпредупреждений** со станций штормового кольца не поступало.

Прогноз погоды в формате GAMET по площадям №№ 1-8 зоны ответственности ЦПИ Сургут, действующий в период ПВС, соответствовал фактической погоде (оправдался).

*Примечание:*

- для расследования данного ПВС была создана комиссия Тюменского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии представители Росгидромета не включались (по официальному запросу комиссии по расследованию Филиалом Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» была предоставлена информация о прогнозируемых погодных условиях в формате GAMET по площадям №№ 1-8 района прогнозирования АМСГ Сургут).

- расследование не закончено.

**7. Производственное происшествие (ПВС):** 17.06.2020 в 08.02 UTC (13.02 местного времени, 11.02 МСК) вертолет Ми-8АМТ № RA-22481, принадлежащий АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» и находящийся на стоянке посадочной площадки Салым (западная окраина населенного пункта Салым Нефтеюганского района ХМАО) - зона ответственности ЦПИ Сургут, площадь № 1 района прогнозирования АМСГ Сургут Филиала Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», метеонаблюдения на посадочной площадке не производятся (метеорологическая (климатическая) станция Салым (находится в населенном пункте Салым) входит в состав ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»), **был поврежден порывом шквалистого ветра** (повреждение лопасти несущего винта). На борту экипаж отсутствовал. Других разрушений на земле нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся.

Прогноз погоды в формате GAMET по площадям №№ 1-8 зоны ответственности ЦПИ Сургут для эшелона полетов ниже FL100 на срок с 170600 UTC до 171200 UTC, действующий в период ПВС:

SECN I

SFC WIND: ветер у поверхности земли локально переменный-18 м/с, шквал.

SFC VIS: видимость у поверхности земли 3000 м, слабый ливневый дождь; локально видимость 800 м, сильный ливневый дождь.

SIGWX: особые явления погоды - редкие грозы.

SIG CLD: облачность значительная в слое 200-450 м над уровнем земли, редкая кучево-дождевая в слое 450-XXX м над уровнем земли; локально в долинах рек облачность значительная в слое 100-200 м над уровнем земли.

TURB: умеренная в слое от земли до FL100 (3000 м).

SECN II

PSYS: холодный фронт волнами, смещается на северо-восток со скоростью 50 км/ч.

WIND/T: ветер и температура воздуха у поверхности земли 340-7 м/с, порывы до 14 м/с, +15, ветер и температура воздуха по высотам:

- 300 м 350-9 м/с, +13;
- 600 м 350-11 м/с, +10;
- 1500 м 360-13 м/с, +5;

- 3000 м 360-15 м/с, -4.

CLD: NIL (облачность отсутствует).

FZLVL: высота нулевой изотермы 2300 м над средним уровнем моря.

MNM QNH: 1002 гПа/751 мм рт. ст.

VA: NIL (вулканический пепел отсутствует).

**Штормпредупреждений** со станций штормового кольца не поступало.

Прогноз погоды в формате GAMET по площадям №№ 1-8 зоны ответственности ЦПИ Сургут, действующий в период ПВС, соответствовал фактической погоде (оправдался).

Примечание:

- для расследования данного ПВС была создана комиссия Тюменского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии представители Росгидромета не включались (по официальному запросу комиссии по расследованию Филиалом Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» была предоставлена информация о прогнозируемых погодных условиях в формате GAMET по площадям №№ 1-8 района прогнозирования АМСГ Сургут).

- расследование не закончено.

## **АП и ИНЦИДЕНТЫ ПО ДАННЫМ МЕЖДУНАРОДНОГО КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО АГЕНТСТВА «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»**

**(В память о погибших в авиакатастрофах обязуемся честно и беспристрастно говорить здесь о безопасности полетов, чтобы не допускать самоуспокоенности и высокомерия в авиации)**

### **АПРЕЛЬ**

#### **СТАТИСТИКА**

*По данным Всемирного фонда безопасности полетов, в мире с января по апрель 2020 года произошло 3 авиационные происшествия, погибло 180 человек.*

*Средний показатель за пять лет: с января по апрель произошло 4 авиационных происшествия, в которых погибло 132 человека.*

*Статистика представлена только по многодвигательным гражданским воздушным судам, сертифицированным на перевозку 14-ти и более пассажиров.*

### **ПОТЕРИ, СВЯЗАННЫЕ С ПОГОДНЫМИ УСЛОВИЯМИ.**

#### **22 апреля. Иран. Падение самолёта на деревья.**

Одномоторный самолёт Cessna T206H Stationair TC, регистрационные знаки 1136, принадлежащий полицейскому авиационному подразделению Navanaja, совершал вечерний учебно-тренировочный полёт, вылетев из военно-воздушной базы Bishe Kola на побережье Каспийского моря на севере страны и направляясь в аэропорт Aseman Rey Тегерана. На борту воздушного судна находились 2 человека, офицеры полиции. Вскоре после взлёта по причинам, которые выясняют компетентные органы, воздушное судно потеряло управление и упало на деревья, растущие на склоне холма. Оба человека, находившиеся на борту, получили смертельные ранения на месте происшествия. По сообщению пресс-службы полиции, возможной причиной авиационного происшествия были сложные погодные условия.



В связи с продолжающейся пандемией вируса COVID-19 количество коммерческих полётов во всём мире существенно сократилось. Объёмы воздушного движения повсеместно существенно сократились - согласно информации, представленной Генеральным директором Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (CANSO). И тем не менее

**БОЛЕЕ 110 ИНЦИДЕНТОВ С КОММЕРЧЕСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ  
ПРОИЗОШЛО В АПРЕЛЕ 2020 ГОДА.**

## **POST SCRIPTUM**

*В связи с пандемией COVID-19 вопросы безопасности полётов после восстановления авиационных перевозок будут вставать всё острее. Это упоминалось в выступлении Руководителя Росавиации и Заместителя министра транспорта Российской Федерации А.В. Нерадько. Этому вопросу всё больше и больше внимания уделяется и ведущими авиационными организациями, включая ИКАО. Вирус поставил новые вызовы для безопасности полётов во всём мире. Задача государств обеспечить её должный уровень и не выпускать из виду даже малейшие проблемы, которые будут непосредственно влиять на показатели безопасности. Ведь речь идёт о жизни людей, которые, доверяя авиации, будут продолжать пользоваться этим самым «быстрым, удобным, выгодным» и, как они надеются, надёжным видом транспорта. И это доверие людей никак нельзя не оправдать всем авиаторам.*

## **ШАГИ К БЕЗОПАСНОСТИ**

**Новый прогноз ИКАО: к сентябрю число авиапассажиров на международных рейсах может уменьшиться на 1.2 млрд.**

По сообщению пресс-службы ИКАО, согласно последним прогнозам этой организации, к сентябрю 2020 года общее количество авиапассажиров на международных рейсах может уменьшиться на 1,2 миллиарда человек по сравнению с обычными условиями. По имеющимся оценкам, пропускная способность международной авиационной сети может сократиться на две трети по сравнению с прогнозом на первые три квартала этого года, что приведет к падению доходов авиакомпаний на 160–253 миллиарда долларов за период с января по сентябрь.

В наибольшей степени пострадают пропускная способность и доходы Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, за которыми следует регион Северной Америки. Наиболее значительное сокращение числа пассажиров ожидается в Европе, особенно во время пикового сезона летних путешествий, за которой следует Азиатско-Тихоокеанский регион.

С начала февраля 2020 года учреждение ООН по вопросам гражданской авиации регулярно обновляет анализ экономического последствий COVID-19 для воздушного транспорта.

Учитывая, что воздушное сообщение играет ключевую роль в процессе экономического и устойчивого развития каждого региона мира, эта информация имеет критически важное значение для многих национальных правительств и региональных организаций, которые в настоящее время планируют восстановление экономик, пострадавших от COVID-19.

“Поскольку сохраняется неопределенность относительно общих масштабов и продолжительности пандемии, ИКАО разработала шесть различных вариантов восстановления в рамках двух ориентировочных сценариев, рассматривающих потенциальные краткосрочные экономические последствия пандемии COVID-19”, – сообщила Генеральный секретарь ИКАО доктор Фан Лю в своем послании представителям государств – членов ИКАО.

## МАЙ

### СТАТИСТИКА

*По данным Всемирного фонда безопасности полетов, в мире с января по май 2020 года произошло 5 авиационных происшествий, погибло 283 человека.*

*Средний показатель за пять лет: с января по май произошло 5 авиационных происшествий, в которых погибло 177 человек.*

*Статистика представлена по многодвигательным гражданским воздушным судам, сертифицированным на перевозку 14-ти и более пассажиров.*

### ПОТЕРИ, СВЯЗАННЫЕ С ПОГОДНЫМИ УСЛОВИЯМИ.

#### **5 мая. Аргентина. Катастрофа санитарного самолёта.**

Турбореактивный самолёт Learjet 35A, регистрационные знаки LV-BXU, эксплуатируемый компанией Cabiline SA, выполнял ночной санитарный рейс, вылетев из аэропорта San Fernando в пригороде столицы страны Буэнос-Айреса в международный аэропорт Esquel-Brigadier General Antonio Parodi, расположенный в предгорьях Анд в провинции Chubut вблизи границы с Чили на юге страны. На борту воздушного судна находились 4 человека: экипаж, состоящий из командира и второго пилота, врач и медсестра. При выполнении захода в аэропорту назначения погодные условия резко ухудшились: наблюдался густой туман с видимостью около 100 метров. Ввиду срочности выполнения санитарного задания экипаж принял решение о посадке в аэропорту Esquel-Brigadier General Antonio Parodi, несмотря на сложные условия. При выполнении захода на посадку в условиях низкой видимости самолёт столкнулся с землёй, упав на склоне

невысокой горы. При столкновении с землёй возник пожар. Спасатели немедленно выехали на место крушения, но им удалось спасти только двух членов экипажа, которые были срочно доставлены в госпиталь города Esquel с тяжелыми травмами. Через 2 дня, 7 мая, второй пилот скончался в госпитале. Авиационное происшествие произошло около 23:00 местного времени. Погодные условия во время авиационного происшествия были следующими:

**METAR Weather report:**

**02:00 UTC / local time: SAVE 060200Z 02001KT 0100 FG VV// M00/M00 Q1026**

## **22 мая. Пакистан. Катастрофа пассажирского самолёта.**

Самолёт A-320-214, регистрационные знаки AP-BLD, эксплуатируемый компанией Pakistan International Airlines – PIA («Международные авиалинии Пакистана»), выполнял дневной регулярный пассажирский рейс из международного аэропорта Lahore-Allama Iqbal в международный аэропорт Karachi-Jinnah. На борту воздушного судна находились 99 пассажиров и 8 членов экипажа. Самолёт благополучно произвёл вылет в 13:08 местного времени. Ожидаемое время прибытия в аэропорт назначения – 14:45. В первой полученной информации говорилось о том, что при выполнении захода на посадку в аэропорту назначения возникли проблемы с выпуском шасси и экипаж получил разрешение на уход на второй круг. Через 4 минуты экипаж доложил о проблемах на борту и передал в эфир международный сигнал бедствия «Mayday». Диспетчер аэропорта доложил о готовности аэропорта к аварийной посадке на одной из двух взлётно-посадочных полос, которые были экстренно освобождены. Однако воспользоваться этим экипаж не успел. Самолёт потерял управление и рухнул на жилой квартал Model Colony, расположенный вблизи аэропорта.

Уже на следующий день были официально опубликованы списки погибших – из 91 пассажира и 8 членов экипажа погибли 97 человек, два пассажира-мужчины выжили, получив различные травмы, не угрожающие жизни. Около двух десятков жителей домов, на которые упал самолет Airbus A320 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, получили ранения. Различные разрушения получили около 20 зданий. Пожарным потребовалось около пяти часов, чтобы погасить пламя.

Совет по расследованию происшествий Пакистана сформировал комиссию расследователей, которая на пресс-конференции сообщила о первых результатах. Оба «черных ящика» обнаружены. Сообщается, что при выполнении первого захода на посадку экипаж не сообщал о каких-либо неисправностях и не запрашивал готовности аварийных служб.

Находившиеся на земле свидетели попытки посадить самолет сообщили расследователям, что при контакте самолета с ВПП они наблюдали искры. После этого самолет ушел на второй круг и начал набирать высоту, чтобы выполнить повторный заход на посадку. 23 мая подтвердилось предположение о том, что самолет задел двигателями полосу: на ней были обнаружены царапины и следы того, что самолет коснулся ВПП сначала одним двигателем, а затем и другим. След контакта двигателей с полосой прервался только в точке, где самолет начал набирать высоту. След от касания ВПП левым двигателем начинается в 1370 м от посадочного торца ВПП, от правого – в 1675 м. Следы от обоих двигателей заканчиваются в 1830-2135 м) от посадочного торца ВПП.

Погодные условия в указанный период времени были следующими:

**METAR Weather report:**

**08:25 UTC / 13:25 local time: OPKC 220825Z 24012KT 7000 NSC 36/24 Q1005 NOSIG**

**09:25 UTC / 14:25 local time: OPKC 220925Z 24011KT 7000 NSC 35/24 Q1004 NOSIG**

**09:55 UTC / 14:44 local time: OPKC 220955Z 24011KT 7000 NSC 35/24 Q1004 NOSIG**

Также уточняется, что двадцать домов были разрушены в результате произошедшего 22 мая крушения самолета Airbus A320 «Международных авиалиний Пакистана» недалеко от

международного аэропорта в городе Карачи. На улице, где рухнул пассажирский авиалайнер, полностью разрушены два жилых дома, 18 построек разрушены частично и подлежат реконструкции. Помимо недвижимости, было уничтожено 10 автомобилей и 14 мотоциклов.

Расследование авиационного происшествия продолжается, однако можно с уверенностью сказать, что авиационное происшествие произошло после перерыва в полётах в результате эпидемиологической ситуации, затронувшей весь мир. Надеемся, что расследование будет справедливым и все нюансы ситуации будут учтены без скоропалительного обвинения пилотов.

Несмотря на значительное сокращение количества полётов в связи с продолжающимися ограничениями из-за COVID-19,

**БОЛЕЕ 100 ИНЦИДЕНТОВ С КОММЕРЧЕСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ  
ПРОИЗОШЛО В МАЕ 2020 ГОДА.**

## POST SCRIPTUM

*Трагическая катастрофа 22 мая в Пакистане пока расследуется, и мы надеемся, что это расследование будет справедливым и в полном соответствии с требованиями и рекомендациями Приложения 13 к Чикагской конвенции (Конвенции о международной гражданской авиации). В связи с этим напомним, что 5 мая на нашем сайте было опубликовано мнение Президента нашего Агентства, Валерия Георгиевича Шелковникова, имеющего колоссальный опыт в расследовании авиационных происшествий, в связи с годовщиной трагедии в Шереметьево с самолётом RRJ-95B RA-89098, связанного с интервью КВС Дениса Евдокимова.*

*Очень хочется понять, хотя это почти невозможно, действия Следственного комитета Российской Федерации и столь спешное решение найти виновного. Судя по всему, Следственный комитет не знает или не хочет знать о существовании международных обязательств нашей страны перед мировым авиационным сообществом, либо идёт на поводу у кого-то, кто опять хочет найти «стрелочника». Тогда вообще возникает вопрос, а зачем СССР ратифицировал Чикагскую конвенцию, и Российская Федерация официально признала себя правопреемником СССР по всем международным обязательствам? Не будем вникать в детали, об этом возмутительном обвинении уже много и писали, и выступали по телевидению весьма уважаемые и профессиональные авиаторы. Но хочется просто вспомнить то, о чём говорят документы, и в частности, Приложение 19 «Управление безопасностью полётов» к Чикагской конвенции, и задать вопросы тем, кто это обвинение выдвинул. Цитируем Приложение к Конвенции лишь по некоторым пунктам:*

*Пункт 3.3.2 Обязательства в отношении системы управления безопасностью полетов.*

*3.3.2.1 Государства требуют внедрения СУБП следующими находящимися под их контролем поставщиками обслуживания:*

*d) организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов согласно Приложению 8.*

*И сразу возникает вопрос: а Следственный комитет учёл это требование документа и детально изучил и проверил выполнение его?*

*Далее:*

*Пункт 3.3.3 Расследование авиационных происшествий и инцидентов*

*Государства устанавливают порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов согласно Приложению 13 в целях содействия управлению безопасностью полетов в государстве.*

*И тут возникает вопрос: а Следственный комитет представляет государство или какое-то постороннее ведомство, раз выдвигает такое решение, не дождавшись*

*окончания расследования? И вообще, знакомы ли представители СК с Приложением 13 к Чикагской конвенции? Ведь речь-то идёт не о ведомстве гражданской авиации и не о Межгосударственном авиационном комитете, который проводит расследование, а о Государстве, которое ратифицировало Чикагскую конвенцию. И опять вопрос: а зачем тогда её, эту Чикагскую конвенцию, ратифицировали?*

*Пункт 3.3.4 Выявление источников опасности и оценка рисков для безопасности полетов  
3.3.4.1 Государства создают и осуществляют процесс выявления источников опасности из собранных данных о безопасности полетов.*

*И опять вопрос: а все ли были выявлены опасности эксплуатации RRJ, и кто, кроме пилота Дениса Евдокимова, конечно, может смело ответить на этот вопрос? Похоже, что времена, когда «следствие вели знатоки», канули в Лету.*

*Вот столько вопросов сегодня, хотя их ещё много. Но хотя бы на эти кто-нибудь ответит из уважаемого и весьма ответственного ведомства? Ответственного подчёркнуто не случайно, ведь их выводы могут реально влиять на судьбы людей, не так ли?*

## **ШАГИ К БЕЗОПАСНОСТИ**

### **О переходе на использование давления QNH при выполнении полетов на аэродроме Анапа (Витязево).**

22 мая на сайте Госкорпорации по ОрВД Российской Федерации опубликована информация о том, что с 00:00 UTC 21 мая 2020 года Таманский Центр ОВД филиала «Аэронавигация Юга» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» успешно перешел на обслуживание воздушного движения с использованием давления QNH с применением измерения высот в футах при выполнении полетов в районе аэродрома Анапа (Витязево). Первое воздушное судно, выполнявшее рейс Санкт-Петербург – Анапа (СДМ6201), произвело посадку на аэродроме в 08:39 UTC.

План-график организационно-технических мероприятий по переходу на использование давления QNH с применением измерения высот в футах при выполнении полетов в районе аэродрома Анапа (Витязево), утвержденный 06.02.2018 начальником Южного МТУ Росавиации и согласованный руководством филиала «Аэронавигация Юга» и Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации, выполнен в полном объеме. В ходе подготовки к переходу проведена подготовка персонала служб движения и ЭРТОС, оценка безопасности полетов на этапе внедрения QNH, доработка специального программного обеспечения оборудования КСА УВД «Альфа-3», КДВИ «Гранит», КДТ «Эксперт», ЛККС-А-2000 и АТИС.

Специалистами Таманского центра переход на QNH был выполнен без замечаний и в установленный срок. Работа по переводу велась при непосредственном участии и под контролем специалистов филиала и Генеральной дирекции ГК ОрВД.

Внедрение стандарта QNH гармонизирует российские правила управления воздушным движением с правилами ИКАО и существенно повышает уровень безопасности полетов. Ранее процедура перехода на QNH проведена в Санкт-Петербургском (аэропорт Пулково), Югорском (аэропорт Ханты-Мансийск), Башкирском (аэропорт Уфа) и Саратовском (аэропорт Гагарин) центрах ОВД. Также ОВД с использованием давления QNH и применением измерения высот в футах осуществляется в Симферопольском центре. Переход на давление, приведенное к среднему уровню моря, в скором времени планируется в Мурманске, Красноярске, Архангельске, Южно-Сахалинске и Сыктывкаре. Символично, что первый рейс после перехода на QNH прибыл в Витязево именно из Пулково, где этот стандарт был внедрен впервые в России в качестве пилотного проекта.



## **ИКАО, МОТ и ИМО призывают правительства стран мира присвоить основным категориям авиационного и морского персонала статус “ключевых работников”.**

По сообщению пресс-службы Международной организации гражданской авиации (ИКАО), 26 мая ИКАО, Международная организация труда (МОТ) и Международная морская организация (ИМО) выпустили совместное заявление о необходимости присвоения миллионам квалифицированных кадров, которые в настоящее время продолжают выполнять основополагающие функции в области воздушных и морских перевозок в поддержку мировой торговли, статуса “ключевых работников”. Этот призыв к правительствам стран мира обусловлен тем, что в рамках ограничений и директивных указаний по борьбе с COVID-19 по-прежнему действуют ограничения на поездки и пересечение границ, а некоторые порты и аэропорты закрыты и не принимают морские и воздушные суда, при этом негативному воздействию оказываются подвержены целые транспортные узлы.

Вышеуказанные специализированные учреждения ООН призывают государства присвоить морякам, морскому персоналу, членам экипажей рыболовных судов, работникам сектора морской энергетики, авиационному персоналу, участникам цепи поставок авиагрузов и персоналу аэропортовых и портовых служб статус “ключевых работников”.

В подписанном Генеральным секретарем ИКАО доктором Фан Лю, Генеральным секретарем ИМО господином Китаком Лимом и Генеральным директором МОТ господином Гаем Райдером совместном заявлении отмечено, что в прошлом году воздушным транспортом было перевезено около 4,5 млрд пассажиров, а на долю грузовых авиаперевозок пришлось 35 % общего мирового объема всех грузовых перевозок в стоимостном выражении, а также что в 2019 году, по последним данным ИКАО, общая численность квалифицированных авиационных специалистов, включая пилотов, диспетчеров УВД и лицензированных механиков по техническому обслуживанию, составила 887 000 человек.

“Наши три организации стремятся обеспечить присвоение морякам, морскому персоналу, членам экипажей рыболовных судов, работникам сектора морской энергетики, авиационному персоналу, участникам цепи поставок авиагрузов и персоналу аэропортовых и портовых служб вне зависимости от гражданства статуса “ключевых работников” в целях освобождения их от соблюдения ограничений на поездки, предоставления им доступа к неотложной медицинской помощи и при необходимости упрощения формальностей при их экстренной репатриации”, – отмечено в заявлении.

“Мы обращаемся к правительствам за поддержкой в вопросах упрощения формальностей при смене экипажей судов и выполнении необходимых операций по обеспечению непрерывного функционирования глобальных цепей поставок и операций по оказанию гуманитарной, медицинской и другой помощи. По гуманитарным соображениям и в соответствии с международными нормами в области обеспечения безопасности и охраны труда смена экипажей не может переноситься на неопределенные сроки”.

### **Совместное заявление о присвоении морякам, морскому персоналу, членам экипажей рыболовных судов, работникам сектора морской энергетики, авиационному персоналу, участникам цепи поставок авиагрузов и персоналу аэропортовых и портовых служб статуса “ключевых работников” и об упрощении формальностей при смене экипажей судов в портах и аэропортах в контексте пандемии COVID-19**

Пандемия коронавирусной болезни (COVID-19) привела к тому, что весь мир оказался в беспрецедентной ситуации. В целях замедления распространения болезни и смягчения ее последствий были введены ограничения на поездки и приняты решения о закрытии границ. Это оказывает негативное воздействие на транспортные узлы. Некоторые порты и аэропорты закрыты и не принимают морские и воздушные суда.

В целях упрощения формальностей при смене экипажей судов в портах и аэропортах в контексте пандемии COVID-19 правительствам и соответствующим национальным и местным органам рекомендуется:

- при необходимости признавать в качестве документов, подтверждающих статус авиационного персонала для целей смены экипажей, помимо прочего, официальные карточки, удостоверяющие личность членов летного экипажа, а также удостоверения членов экипажа (УЧЭ);
- установить надлежащий порядок выдачи разрешений на высадку с борта морских и воздушных судов для целей смены экипажей и репатриации и проведения досмотра для моряков, морского персонала, членов экипажей рыболовных судов, работников сектора морской энергетики и авиационного персонала, соответственно;
- предоставлять членам экипажа морских и воздушных судов информацию о базовых мерах профилактики COVID-19, основанную на рекомендациях ВОЗ;
- придерживаться соответствующих Стандартов Приложения 9, предназначенных для обеспечения устойчивых грузовых авиаперевозок и функционирования глобальной цепи поставок авиагрузов;
- создать санитарный коридор для защиты членов летного экипажа при выполнении грузовых авиарейсов, как изложено в электронном бюллетене 2020/30 от 11 мая 2020 года;
- ускорить процедуру выдачи разрешений на “полеты в целях репатриации” и полеты в целях смены экипажей судов в период пандемии COVID-19, как указано в письме государствам 2020/55 от 15 апреля 2020 года;
- не допускать введения необоснованных или непреднамеренных ограничений.

Призываем правительства и другие заинтересованные стороны довести содержание настоящего совместного заявления до сведения компетентных органов и всех заинтересованных сторон.

*Подписи:*

*Фан Лю*

*Генеральный секретарь*

*Международная организация гражданской авиации (ИКАО)*

*Китак Лим*

*Генеральный секретарь*

*Международная морская организация (ИМО)*

*Гай Райдер*

*Генеральный директор*

*Международная организация труда (МОТ)*