

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(ЗС МТУ Росавиации)

ПРОТОКОЛ

кустового совещания по вопросам безопасности полетов и эксплуатации
легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения,
выполняющих полеты на территории подконтрольной ЗС МТУ Росавиации

Новосибирск

22 декабря 2022 г.

№ 10-30/ЗСМТУ-
122

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Врио начальника ЗС МТУ Росавиации

И.В. Белов

Присутствовали:

от ЗС МТУ Росавиации:

Врио начальника управления

И.В. Белов

Начальник ОИБП

А.С. Муратов

Начальник ОЛЭ и СЭ

А.В. Быков

Заместитель начальника ОТБ

М.Ю. Трунов

Специалист-эксперт ОИБП

Е.М. Меер

Представители филиала «Аэронавигация Западной Сибири» ФГУП
«Госкорпорация по ОрВД», Новосибирского областного регионального
отделения АОПА - Россия, ООО «Геликоптер», владельцы, пилоты, пилоты-
инструкторы легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего
назначения.

22 декабря 2022 года в г.Новосибирске под председательством врио начальника ЗС МТУ Росавиации Белова И.В. проведено кустовое совещание по вопросам безопасности полётов и эксплуатации легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения, выполняющих полеты на территории подконтрольной ЗС МТУ Росавиации.

Открыв совещание и поприветствовав участников, Белов И.В. обозначил цель совещания - разбор основных ошибок и нарушений при эксплуатации, техническом обслуживании легких и сверхлегких воздушных судов (далее - ВС) авиации общего назначения (далее - АОН), приведших к авиационным происшествиям (далее - АП), к нарушению правил использования воздушного пространства (далее - НПИВП) Российской Федерации.

Белов И.В. отметил, что главной задачей проведения совещания является обеспечение безопасности полетов и выполнение требований воздушного законодательства при эксплуатации легких и сверхлегких ВС АОН.

В своем выступлении Белов И.В. привел анализ результатов расследования (аварии) с ВС «СОЛОВЕЙ» RA-0598A, принадлежащего частному лицу и произошедшего 19.06.2021, в 21:42 местного времени (18:42 UTC), при выполнении перелёта на площадку временного базирования. На борту находился командир воздушного судна (далее – КВС), который не пострадал. Самолёт получил значительные повреждения фюзеляжа и крыла.

Авиационное происшествие с ЕЭВС самолётом «СОЛОВЕЙ» RA-0598A произошло в сумерках, в визуальных метеоусловиях, в результате столкновения с проводами воздушной ЛЭП.

Наиболее вероятно, авиационное происшествие обусловлено сочетанием следующих факторов:

- недостаточной подготовкой КВС к полёту в части изучения препятствий в районе полётов;
- недостаточной осмотрительностью в полёте;
- сниженной освещённостью после захода солнца при выполнении полёта;
- отсутствием маркировки ЛЭП.

За период с апреля 2017 года по июль 2021 года в РФ произошло 16 АП, связанных со столкновением ВС с воздушными ЛЭП.

Принятие поправок в воздушное законодательство позволило бы сократить вероятность подобных АП.

Далее слово для доклада было предоставлено начальнику ОИБП ЗС МТУ Росавиации А.С. Муратову.

В своем докладе Муратов А.С. проинформировал о состоянии безопасности полетов (далее - БП) и авиации общего назначения за истекший период 2022 года, привел данные по авиационным событиям (далее – АС) с ВС АОН и назвал причины, оказывающие наибольшее влияние на БП воздушных судов АОН, которые могут привести к АС.

Основными факторами авиационных происшествий с воздушными судами АОН явились:

- сознательное нарушение порядка использования воздушного пространства, выражающееся в использовании воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства, а также использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения без специального разрешения и т.д.;

- выполнение полетов на воздушных судах, не прошедших процедуру государственной регистрации и сертификации;

- столкновение с препятствиями при выполнении полётов на малых и предельно малых высотах;

- потеря управляемости в полёте в результате нарушения ограничений РЛЭ на различных этапах полета;

- потеря ориентировки в полете, пространственной ориентировки, в том числе из-за неблагоприятных погодных условий;

- отказы авиатехники.

Общие сведения о состоянии безопасности полетов АОН

Распределение авиационных событий с воздушными судами АОН приведено в таблице 1.

Таблица 1

Сведения об авиационных событиях с воздушными судами авиации общего назначения за 2022 (в сравнении с аналогичным периодом 2021 года)					
годы	Авиационные происшествия			ЧП	Инциденты (в том числе серьезные)
	Всего	из них катастрофы	аварии		
2022	1	-	1	0	5(1)
2021	1	1	0	0	5

Авиационные события, произошедшие в 2022 году с воздушными судами АОН, выполняющими полеты на территории, подконтрольной ЗС МТУ Росавиации, приведены в таблице 2.

Авиационные события произошедшие в 2022 году

- ❖ 14.01.2022 – самолет Аэропракт-22 RA-0604А, Алтайский край, п/п Белокуриха, (Авария) самолета, расследует МАК
- ❖ 29.04.2022 – самолет Аэропракт-33М1 RA-2962G, выполнялся полет по маршруту Омск-Павлодар, из-за перегрева двигателя произвел вынужденную посадку. (Авиационный инцидент) расследование проводит респ. Казахстан
- ❖ 10.05.2022 - Самолет Ан-2, п/п Каргасок, после посадки на пробеге произошло выкатывание за пределы ВПП и столкновение с ограждением. (Серьезный авиационный инцидент)
- ❖ 31.07.2022 – самолет СМ-94-И RA-0687G. Выполнялся полет по маршруту аэр. Мочище-аэр. Боровой, выполнил вынужденную посадку из-за тряски двигателя . (Авиационный инцидент)
- ❖ 27.10.2022 – самолет С-338Н, RA-2739G, при подходе к аэр. Барнаул выполнил снижение без разрешения диспетчера РДЦ. (Авиационный инцидент)
- ❖ 07.12.2022 – самолет E-55 Varon RA-07899, при подходе к п/п Поповка была потеряна р/связь с ВС, наблюдая движение ВС по направлению к аэр. Омск (Центральный) дал команду заходящему на посадку ВС СБИ5345 об уходе на второй круг. (Авиационный инцидент)

В ходе своего выступления Муратов А.С. довел до присутствующих результаты расследования следующих авиационных происшествий с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, и выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

14.01.2022 в районе населенного пункта Белокуриха Алтайского края произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом АЭРОПРАКТ-22 RA-0604А. Находившиеся на борту пилот и пассажир получили травмы, воздушное судно значительно повреждено. Расследованием авиационного происшествия занимается Межгосударственный авиационный комитет.

10.05.2022 после выполнения рейса 70096 (перегон воздушного судна к месту базирования) на ВС Ан-2 RA-70096 ООО «Мобил Авиа» по маршруту Нубк (Новый Уренгой) – п.п. Каргасок (Томская область), после посадки, в процессе пробега, в результате воздействия порыва бокового ветра на ВС произошло самопроизвольное изменение направления пробега ВС с последующим выкатыванием за пределы ВПП и столкновением ВС с ограждением.

Причиной явилась неправильная оценка сложившейся ситуации при заходе на посадку, самоустранение КВС от управления экипажем и, как следствие, отсутствие взаимодействия в экипаже, не учет бокового ветра при выполнении захода на посадку и посадке, которые привели к неуверенным действиям экипажа для выдерживания направления после посадки ВС, выкатыванию его за пределы ВПП и повреждению ВС.

экипажа для выдерживания направления после посадки ВС, выкатыванию его за пределы ВПП и повреждению ВС.

19.06.2022 в районе н.п. Новотроицкое Омской области произошло авиационное происшествие (катастрофа) с паралетом «Касатка». Находившиеся на борту пилот и пассажир погибли. Воздушное судно не имело государственной регистрации, у КВС нет пилотского удостоверения, заявка на ИВП не подавалась.

27.10.2022, 00:15 (UTC), 06:15 (МЕСТНОЕ), в Томской области, г. Стрежевой, п.п. «9 км – Колтогорский причал» произошло чрезвычайное происшествие с Ми-8МТВ, RA-22604, эксплуатант АО «Авиапредприятие «Ельцовка» (владелец ГТЛК), в результате которого произошло возгорание ангарного укрытия, пожаром вертолет полностью уничтожен.

Согласно заключению комиссии, причиной создания условий для возникновения пожара в ангаре является халатное исполнение своих должностных обязанностей руководителем группы административно-хозяйственного отдела АО «Авиапредприятие «Ельцовка», выразившееся в невыполнении требований положений приказа директора Авиапредприятия о запрете эксплуатации котельной.

Непосредственной причиной возникновения пожара в ангаре на посадочной площадке «Колтогорский причал 9 км» явилось загорание утеплителя стены ангара на участке, прилегающем к общему дымоходу котла отопления в результате длительного теплового воздействия на утеплитель раскаленного металлического дымохода, не имевшего необходимых противопожарных разделок (отступок).

Сопутствующими факторами возникновения пожара являются:

- отсутствие системы пожарной сигнализации и автоматической установки пожаротушения в ангаре;

- неэффективное функционирование в АО «Авиапредприятие «Ельцовка» системы контроля исполнения персоналом ранее выданных указаний, распоряжений, приказов.

Также Муратовым А.С. был доведен приказ Росавиации от 18.11.2022 № 828-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом R66 RA-06201» о произошедшем 23 февраля 2021 г. в районе населенного пункта Песь (Хвойнинский район, Новгородская область), во время проведения учебно-тренировочных полетов авиационном происшествии (аварии) с вертолетом R66 RA-06201 ООО «Авиакомпания «БАРКОЛ», связанным со столкновением ВС с земной поверхностью в результате некоординированных управляющих действий пилота-слушателя при выполнении посадки.

Темой выступления владельца п.п. «Городской аэропорт» Кобзева О.В. явился «**Анализ результатов расследования АП с ВС «РОККИ», RA-2659G, 08.01.2021 (Приказ Росавиации от 12.09.2022 № 646-П)**».

В своем докладе Кобзев рассказал об авиационном происшествии, произошедшем 08.01.2021, в 13:39 местного времени (10:39 UTC), днем, в

визуальных метеоусловиях, в районе п.п. Гостилицы Ломоносовского района Ленинградской области, в результате столкновения в воздухе двух ЕЭВС самолета РОККИ RA-2659G (далее – РОККИ) и самолета С-152KN RA-1488G (далее – С-152KN). В результате данного столкновения у РОККИ отделилось хвостовое оперение, самолет потерял скорость и высоту, столкнулся с землей и разрушился. Находившиеся на борту РОККИ КВС и два пассажира погибли. С-152KN совершил вынужденную посадку на п.п. Гостилицы. Находившиеся на борту С-152KN КВС и пассажир не пострадали. На земле жертв и разрушений нет.

Согласно АИП России (книга 4, AD2.1 УЛСГ-55), в районе п.п. Гостилицы от уровня земли до 450 м AMSL установлено воздушное пространство класса С, полеты в котором, согласно п. 10. ФП ИВП, выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, а пользователи обеспечиваются диспетчерским обслуживанием.

На п.п. Гостилицы отсутствовал орган ОВД, предусмотренный аэронавигационным паспортом посадочной площадки. 08.01.2021, согласно регламенту, п.п. Гостилицы не работала. Наземным движением ВС 08.01.2021 «управляло» лицо, не имевшее свидетельства диспетчера УВД, выданного в соответствии с ФАП-216. По сути, указанное лицо выполняло функции диспетчера-информатора, при этом трудовые отношения с администрацией посадочной площадки оформлены не были. Таким образом, в соответствии с п. 14 ФП ИВП, взлет и столкновение ВС РОККИ и С-152KN произошли в воздушном пространстве класса G, воздушное пространство в районе п.п. Гостилицы было неконтролируемым.

В 10:38:05 КВС РОККИ начал разбег для взлета с тем же курсом, что и ВС С-152KN. Таким образом, интервал между началом взлета С-152KN и началом взлета РОККИ составил 23 с. По показаниям КВС С-152KN и диспетчера-информатора, экипажи РОККИ и С-152KN доложили взлет, магнитный курс и маршрут следования. После взлета и набора по прямой высоты 200 фт, КВС С-152KN приступил к выполнению левого разворота с целью полета в районе п.п. Гостилицы по прямоугольному маршруту.

Схема стандартного вылета, приведенная в АИП России (книга 4, AD 2.1 УЛСГ-69), представлена на Рис. 1.

КВС РОККИ после взлета выполнил левый разворот с набором высоты и проследовал с МПУ ≈ 250 в направлении н. п. Петровское (Рис. 2).

Данный маневр не соответствовал схеме стандартного вылета.

Согласно схеме: после взлета необходимо было проследовать 1 км по прямой с МК = 1470 до точки с координатами $59^{\circ}43'00''$ с. ш., $29^{\circ}38'52''$ в. д., после чего выполнить левый разворот на МК= 400 и следовать в направлении н. п. Малое Забродье.

Примерно в 10:39:14 на высоте ≈ 700 фт на траверзе ВПП п.п. Гостилицы произошло столкновение ВС РОККИ с ВС С-152KN на пересекающихся курсах, при этом ВС РОККИ находилось ниже, сзади и левее. В момент столкновения ВС С-152KN двигалось с МПУ ≈ 3270 , ВС РОККИ двигалось с МПУ ≈ 250 .

Тем самым КВС РОККИ нарушил требования пунктов 3.33.4, 3.60 ФАП-128.

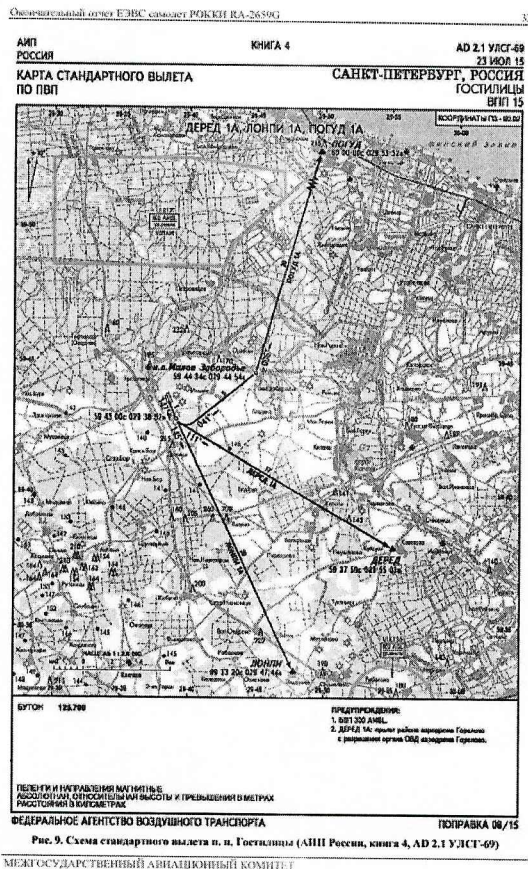


Рис. 1 – Схема стандартного вылета п.п. Гостилицы

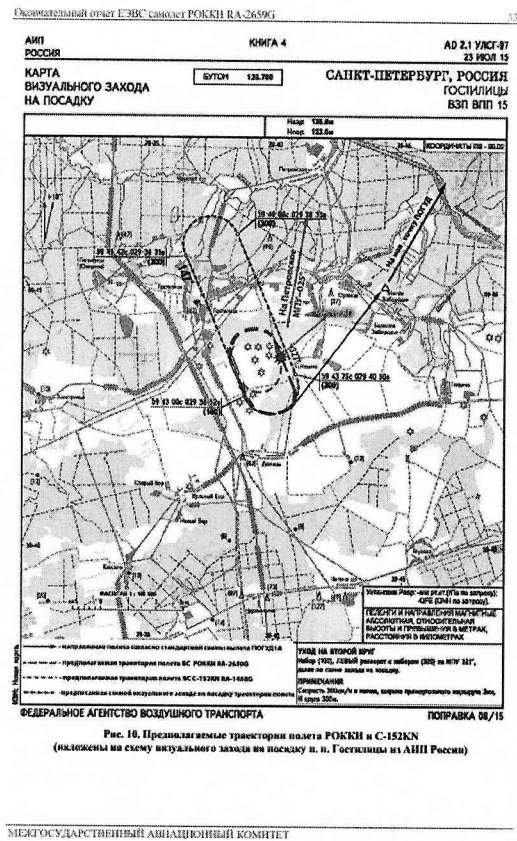


Рис. 2 – Предполагаемые траектории полета РОККИ и С-152КН

ЕЭВС самолеты РОККИ и С-152КН не оборудованы средствами объективного контроля, в связи с этим оценить действия пилотов в полете не представляется возможным.

Наиболее вероятно, причиной катастрофы ЕЭВС самолета РОККИ RA-2659G явилось нарушение КВС стандартной схемы вылета и правил визуальных полетов, что привело к столкновению в воздухе с ЕЭВС самолетом С-152КН RA-1488G.

Далее слово было предоставлено начальнику отдела организации ИВП регионального центра ЕС ОрВД (Новосибирск) Колесникову С.В., который выступил с докладом на тему: «Сравнительный анализ НПИВП пилотами легких и сверхлегких ВС АОН в 2021, 2022 годах. Рекомендации для исключения подобных нарушений».

Колесников С.В. довел информацию об обстоятельствах, и причинах, которые привели к авиационным событиям в 2021-2022 годах, а также представил сравнительный анализ данных НПИВП за указанные годы.

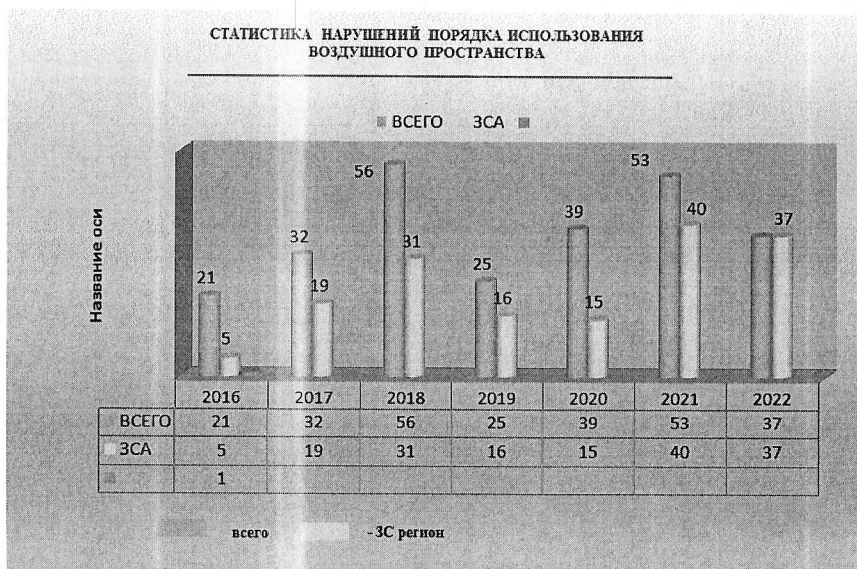


Рис. 3 – Статистика нарушений порядка использования воздушного пространства.



Рис. 4 – Пользователи воздушного пространства, нарушившие правила ИВП

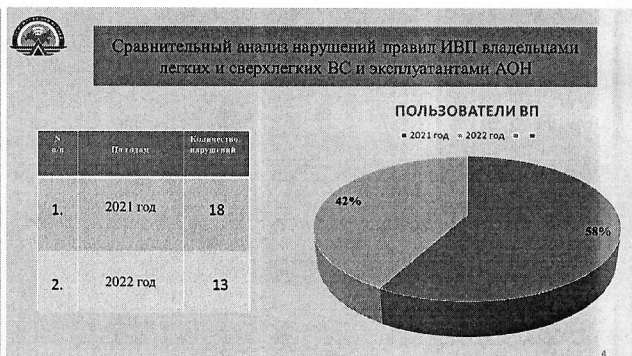


Рис. 5 – Сравнительный анализ нарушений правил ИВП владельцами легких и сверхлегких ВС и эксплуатантами АОН

Также Колесников С.В. в своем докладе рассказал об ограничениях по использованию ВП диспетчерской зоны аэродрома Новосибирск (Толмачево).

Согласно п. 2.3 раздела AD 2.1 UNNT-15:

2.3. Полеты в пределах административных границ населенных пунктов в ночное время (1700 – 2359 UTC)

Запрещены полеты гражданских ВС по ПВП и полеты беспилотных ЛА в пределах диспетчерской зоны Новосибирск/Толмачево в административных границах г. Новосибирск за исключением случаев:

а) выполнение авиационных работ по оказанию срочной медицинской помощи;

б) когда характер, место или условия производства не позволяют выполнить авиационные работы в период с 0000 до 1659 UTC.

Ограничения действуют до 23.03.2023.

Выполнение полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны аэродрома Новосибирск (Толмачево) осуществлять только по маршрутам (части маршрута) и/или их сочетанию, проходящим через основные процедурные точки,

указанные в АИП России, опубликованных и вступающих в действие с 29.12.2022.

В ходе своего выступления начальник ИАС ООО «Геликоптер» Долганов С.Н. на тему «Анализ авиационных событий, связанных с отказом авиационной техники в полете, АП с ВС HARMONY LSA, RA-2086G, 30.06.2021, АП с ВС Cessna F-172H, RA-67551, 02.08.2022 (Приказы Росавиации от 01.02.2022 № 52-П, от 24.11.2022 № 858-П). Практические рекомендации по выполнению ТО ВС для предотвращения отказов авиационной техники в полете», рассказал о процессах консервации и расконсервация двигателей.

Особое внимание было обращено на то, что двигатель, имеющий коррозию на внешних элементах или хранившийся более 2-х лет, может быть допущен к эксплуатации только после выполнения работ в объеме капитального ремонта.

Бесперывное хранение двигателя более 2-х лет запрещено.

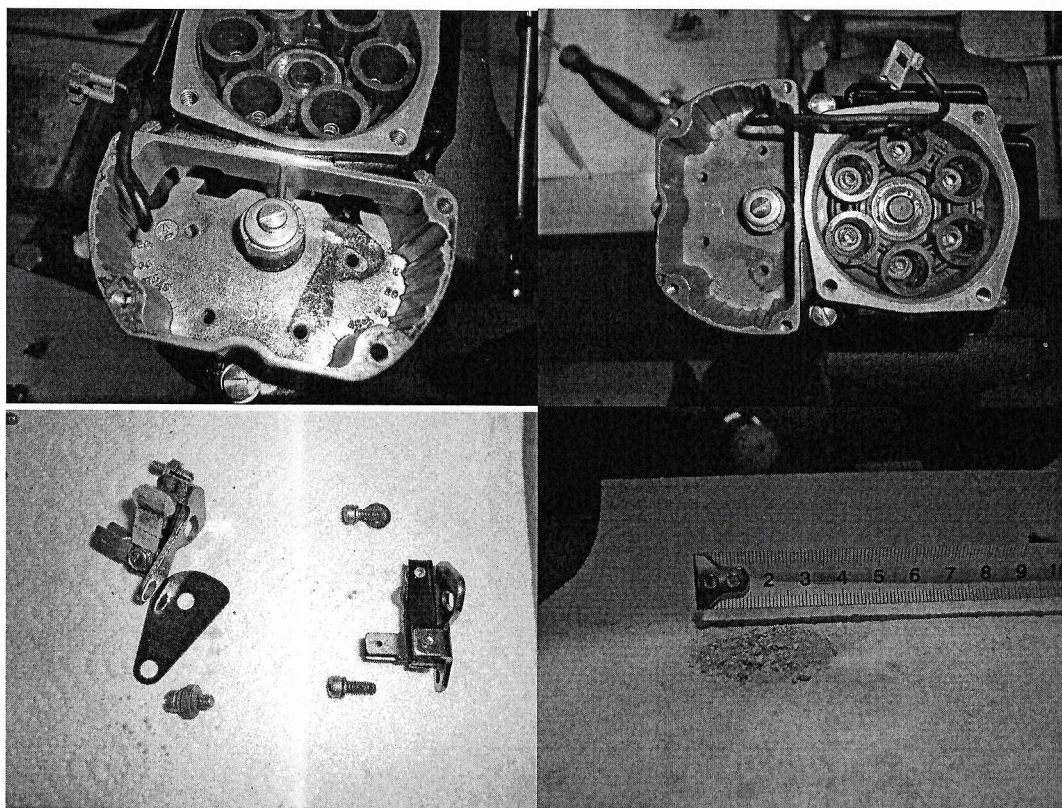


Рис.6 – Проблемы, возникающие при хранении и консервации авиационных двигателей.

В ходе совещания активное участие в обсуждении проблем, ошибок, недостатков в подготовке к полетам приняли пилоты легких и сверхлегких ВС АОН.

Основные рекомендации заключаются в дополнительном изучении руководящих и регламентирующих документов при подготовке и выполнении полетов, обстоятельств и причин авиационных происшествий с летным

составом, эксплуатирующим различные типы воздушных судов, строгое соблюдение практических рекомендаций по выполнению ТО ВС для предотвращения отказов авиационной техники в полете, а также занятия и тренажи по действиям при отказе авиационной техники в полете.

В ходе совещания также было отмечено, что в текущем году произошло резкое увеличение количества нарушений, совершенных внешними пилотами, управляющими БВС, в связи с этим поступило предложение на проводимые ЗС МТУ Росавиации кустовые совещания приглашать операторов БВС, осуществляющих полеты на территории подконтрольной ЗС МТУ Росавиации.

Подводя итог кустового совещания, особое внимание присутствующих Белов И.В. обратил на строгое соблюдение норм воздушного законодательства, что является основным условием для снижения количества авиационных событий и нарушений использования воздушного пространства Российской Федерации.

Решения кустового совещания по вопросам безопасности полетов и эксплуатации легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения, выполняющих полеты на территории подконтрольной ЗС МТУ Росавиации.

1. Начальнику отдела инспекции по безопасности полетов ЗС МТУ Росавиации Муратову А.С.:

1.1. Подготовить протокол кустового совещания в установленные сроки.

2. Заместителю начальника управления – начальнику отдела Югову С.П.:

2.1. Организовать размещение Протокола совещания на сайте ЗС МТУ Росавиации.

Врио начальника управления



И.В. Белов