**АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТЫ В I-м КВАРТАЛЕ 2019 ГОДА**

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

В 2019 году в период с января по март включительно (I квартал) произошло 12 авиационных событий, в том числе в воздушном пространстве (ВП) класса «G» - 5, из них:

Катастроф - 2, в том числе в ВП класса «G» - 2 (всего погибло - 3, в том числе при полетах в ВП класса «G» - 3);

Аварий - 1.

Инцидентов всего - 4, в том числе в ВП класса «G» - 1.

Серьезных инцидентов - 2, в том числе в ВП класса «G» - 1.

АС без расследования - 3 (поражение разрядом атмосферного электричества – 1, посадка ниже минимума - 2).

Полетов без метеообеспечения - 6, в том числе в ВП класса «G» - 4.

**Январь**

**Информация:** 07.01.2019 в 04.07 UTC в АМСГ Анапа Северо-Кавказского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» произошел отказ основного и резервного датчиков температуры и влажности воздуха HMP45D из-за попадания снега внутрь радиационной защиты приборов. Согласно рекомендациям разработчика оборудования данные приборы были сняты, очищены от снега и просушены. Работа датчиков восстановлена в 08.43 UTC. В местных сводках и сводках METAR, SPECI за период с 04.07 до 08.43 UTC отсутствовали данные о температуре воздуха, температуре точки росы, давлении QFE и QNH.

Аэропорт Анапа был закрыт для очистки ВПП с 04.00 до 08.00 UTC, отказ указанного метеооборудования не повлиял на регулярность полетов.

**Информация:** 11.01.2019 в период времени с 17.03 до 17.30 было обесточено помещение (старое КДП) АМСГ Калининград Северо-Западного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» (далее - АМСГ). Это привело к прекращению передачи информации о состоянии погоды в аэропорту Калининград (Храброво). Неисправность устранили сотрудники службы ЭСТОП АО «Аэропорт «Храброво», совместно с сотрудником АМСГ.

По распоряжению генерального директора АО «Аэропорт «Храброво» было проведено комиссионное расследование по факту обесточивания помещения АМСГ в аэропорту Калининград (Храброво). По результатам расследования был составлен Акт.

Выписка из Акта:

- «…**Факты, выявленные в ходе расследования**

Отключение электроснабжения технических помещений и метеоборудования АМСГ, расположенных в здании старого КДП, произошло в результате короткого замыкания сетевого кабеля пульта громкоговорящей связи (ГГС). Короткое замыкание возникло из-за плохой изоляции сетевого кабеля пульта ГГС, вызванное его естественным износом и старением.

Оборудование ГГС 1979 года выпуска. В связи с отсутствием запасных частей ремонту не подлежит.

В рамках ФЦП запланирована установка нового оборудования ГГС. Однако по состоянию на 17 января 2019 года новое оборудование ГГС не установлено.

В результате короткого замыкания одновременно отключились автоматы защиты, как в помещении метеостанции, так и в РУ-0.4 кВ ЦРП службы ЭСТОП АО «Аэропорт «Храброво».

В технических помещениях бывшего здания КДП, выделенных под размещение службы АМСГ, проводится реконструкция в рамках ФЦП. Подрядчиком работы в системе электроснабжения метеооборудования не завершены, резервный источник электропитания в эксплуатацию не введен. Вторая линия электроснабжения, которая должна быть подключена от нового щита с АВР, в работу не введена, как и само устройство АВР. Работа подрядной организации была прервана в конце декабря 2018 года.

**Заключение**

Расследование данного события показало, что причиной аварийного срабатывания защитных устройств было короткое замыкание сетевого кабеля пульта ГГС, вызванное его естественным износом и старением.

Срабатывание защитных устройств произошло не селективно, что вызвало отключение всего объекта. Отсутствие резервного источника электроснабжения (вторая кабельная линия, дизель-генератор) привело к длительному перерыву в электроснабжении потребителя. По разделению сфер ответственности между главным оператором аэропорта и организациями, потребляющими электроэнергию на территории аэропорта, ответственность АО «Аэропорт «Храброво» распространяется до кабельной линии, выходящей с ЦРП, далее ответственность возлагается на АМСГ.

Выявлены многочисленные недостатки, связанные с незаконченными работами в рамках реконструкции оборудования, согласно ФЦП.

**Рекомендации комиссии**

Учитывая обстоятельства и факты, выявленные в ходе расследования, комиссия пришла к следующим выводам:

* 1. Предложить руководителю АМСГ провести в помещениях метеослужбы проверку на предмет подсоединения оконечных устройств к электропитанию (самостоятельно) для исключения возникновения подобных случаев.
  2. Предложить руководителю АМСГ произвести (при содействии) силами службы ЭСТОП АО «Аэропорт «Храброво» ввод второй кабельной линии для обеспечения резервирования электропитания помещений АМСГ.
  3. Рекомендовать руководителю АМСГ официально уведомить ФГУП АГА обо всех недостатках и неоконченных работах, невыполненных (допущенных) подрядчиками:

- система энергоснабжения помещений АМСГ, здания ДПСП, ОПН (далее - помещения АМСГ) не соответствует требованиям первой категории надежности (систему электроснабжения метеооборудования АМСГ привести в соответствие с требованиями Федеральных авиационных правил в части обеспечения 1 категории надежности);

- не задействованы блоки автоматического ввода резерва (АВР) в главной линии энергоснабжения помещений АМСГ (ввести в эксплуатацию устройства АВР, предусмотренные проектом, для обеспечения резервирования электроснабжения технологического оборудования АМСГ);

- не задействовано включение резервного электроснабжения помещений АМСГ от дизельной электростанции (закончить пуско-наладочные работы и ввести в эксплуатацию все резервные источники электроснабжения метеоборудования аэродрома).

4. О сроках устранения проинформировать АО «Аэропорт «Храброво».

**1. АС:** 19.01.2019 в 20.34 UTC (02.34 местного времени 20.01.2019, 23.34 МСК) самолет Як-42 № RA-42388, принадлежащий АК «КрасАвиа» и выполнявший рейс № SSJ 9487 по маршруту: Уфа-Омск (Центральный), произвел посадку **ниже эксплуатационного минимума** аэродрома Омск (Центральный), (минимум 70х900). Пострадавших нет. ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж (представитель АК) получил в аэродромном метеорологическом органе АМСГ Уфа Приволжского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» в 17.33 UTC.

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** периферия ложбины в теплом секторе, слабоградиентное барическое поле, фронтальные разделы отсутствовали.

**Прогноз погоды** по аэродрому Омск (Центральный) составлен 191700 UTC на срок с 191800 UTC до 201800 UTC, по которому экипаж принимал решение на вылет и действующий в период АС:

ветер у земли неустойчивый-1м/с, видимость 1000 м, переохлажденная морось, дымка облачность сплошная с высотой 90 м, временами в период с 191800 UTC до 200500 UTC видимость 200 м, переохлажденный туман, вертикальная видимость 60 м, от 200600 UTC ветер 140-3 м/с, порывы до 8 м/с, видимость 3100 м, дымка, облачность значительная с высотой 300 м.

**Фактическая погода** на аэродроме Омск (Центральный) в период АС 19.01.2019:

- 20.21 UTC ветер у земли 220-1 м/с, ветер на 100 м 220-3м/с, ветер на 600 м 240-7 м/с,видимость: рабочий курс - 300 м (ОМИ 750 м), середина ИВПП - 300 м (ОМИ 800 м), противоположный курс - 300 м (ОМИ 800 м), переохлажденный туман, вертикальная видимость 80 м, температура воздуха -8.8, температура точки росы -9.6, влажность воздуха 94%, давление 753 мм рт. ст., коэффициент сцепление 0.35, прогноз на посадку: без изменений;

- 20.30 UTC ветер у земли 180-1 м/с, ветер на 100 м 220-3м/с, ветер на 600м 240-7 м/с,видимость: рабочий курс - 300 м (ОМИ 750 м), середина ИВПП - 300 м (ОМИ 750 м), противоположный курс - 300 м (ОМИ 800 м), переохлажденный туман, вертикальная видимость 80 м, температура воздуха -8.9, температура точки росы -9.7, влажность воздуха 94 %, давление 753 мм рт. ст., коэффициент сцепление 0.35, прогноз погоды на посадку: без изменений;

- 20.33 UTC ветер у земли 200-1м/с, ветер на 100 м 220-3 м/с, ветер на 600 м 240-7 м/с, видимость: рабочий курс - 250 (ОМИ 650 м), середина ИВПП - 250 м (ОМИ 650 м), противоположный курс - 250 м (ОМИ 700 м), переохлажденный туман, вертикальная видимость 80 м, температура воздуха -9, температура точки росы -9.8, влажность воздуха 94 %, давление 753 мм рт. ст., коэффициент сцепление 0.35, прогноз погоды на посадку: без изменений.

Прогноз погоды по аэродрому Омск (Центральный), по которому экипаж принимал решение на вылет и действующий в период АС, оправдался.

*Примечание:*

*- информация о данном авиационном событии была доведена до начальника АМЦ Омск Вр.и.о. начальника ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»* *23.01.2019;*

*- расследование данного АС не проводилось.*

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации об АП и инцидентах за 22.01.2019 (дополнительная информация):

*- «…По объяснению экипажа при заходе на посадку видимость на ВПП менялась от 750 до 1000. Посадка при метеоусловиях дальность видимости на ВПП: начало-700, середина-600, конец-700, вертикальная видимость-80. Тип захода ИЛС, ВПП 25, минимум аэродрома 70/900. Минимум аэропорта Омск (Центральный) установленный АО ,,КрасАвиа,, 60/800. При анализе выписки переговоров диспетчер-экипаж установлено, что экипаж принял решение на снижение с высоты круга до ВПР при видимости на полосе: начало-700, середина-800, конец-800».*

**Февраль**

**Информация:** 02.02.2019 в период времени с 00.30 до 14.30 UTC в аэропорту Сургут ХМАО в результате обрыва связного кабеля на участке БПРМ253 - ОПН АМСГ Сургут филиала Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» (далее - АМСГ) не осуществлялась передача данных о высоте нижней границы облачности с МК-253.

Дежурный синоптик АМСГ своевременно доложила руководителю полетов и инженеру по ЭМПОиС об отсутствии измерений высоты нижней границы облачности с МК-253. В соответствии с синоптической обстановкой до 07.20 UTC работа аэродрома производилась с МК-253. В 07.20UTC по указанию руководителя полетов был осуществлен переход аэродрома на работу с МК-73.

Связные кабеля принадлежат ОАО «Аэропорт Сургут». Проведенные представителями технических служб АМСГ и аэропорта измерения и прозвонка всех доступных линий связи на аварийном участке выявили невозможность переподключения приборов на другие связные пары аэропорта из-за их несоответствия требуемым параметрам (линии связи проложены в 1970 году и физически изношены).

Вопрос о подключении приборов был решен с Сургутским центром ОВД Филиала «Аэронавигации Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Приборы (CL-31 - основной и резервный) временно подключены по каналу тоновой частоты, используемому ОВД для резервного канала управления и телеметрии оборудования связи ОВД.

В настоящее время Филиалом прорабатывается вопрос по получению разрешения от Сургутского центра ОВД по переносу наших приборов с БПРМ-253 в район курсового радиомаяка (КРМ-253), расположенного от торца ВПП на расстоянии 450 метров. В случае положительного решения Филиал подключится к связному кабелю Аэронавигации.

За период времени с 00.30 UTC - 07.20 UTC, при работе аэродрома с МК-253, запланированные рейсы выполнены без задержек, жалоб от авиакомпаний не поступало.

**2.G. Инцидент:** 22.02.2019 в 11.25 UTC (19.25 местного времени, 14.25 МСК) самолет Ан-2 № RA-01426, принадлежащий частной АК «Орёлсельхозавиация» (выйграли тендер на производство полетов) и выполнявший рейс (сан. задание) по маршруту: Таксимо - Улан-Удэ, **произвел вынужденную посадку** на посадочной площадке Хоринск Республики Бурятия (155 км восточнее-северо-восточнее аэродрома Улан-Удэ, район обслуживания № 41А Читинского МДП, район прогнозирования АМСГ Чита). В процессе выполнения полета сработал сигнал о недостаточном количестве топлива. Перерасход топлива произошел, предположительно, из-за сильного встречного ветра, непредусмотренного прогнозом. ВС совершило вынужденную посадку. Пострадавших нет. ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж (представитель АК) в аэродромных метеорологических органах АМСГ Чита, Улан-Удэ Иркутского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» не получал.

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** ложбина, холодный фронт.

**Прогноз погоды** по маршруту полета в формате GAMET по районам №№ 38В, 39А, 39В, 40А, 40В зоны ответственности МДП Улан-Удэ составлен 220500 UTC на срок с 220600 UTC до 221200 UTC, действовавший в период инцидента:

Раздел I:

видимость у поверхности земли: локально 2000 м, дым по районам №№ 38В, 39А;

закрытие гор: горы открыты;

облачность: редкая кучево-дождевая в слое 2400-4000 м от уровня моря по районам №№ 39А, 40А, редкая кучево-дождевая в слое 2000-4000 м от уровня моря по району № 38 В;

турбулентность: умеренная в слое от поверхности земли до эшелона 150.

Раздел II:

синоптическое положение: ложбина, холодный фронт смещался на северо-восток со скоростью 30 км/ч, без изменений;

ветер и температура воздуха по высотам:

- у поверхности земли 320-5, порывы до 11 м/с, -2;

- 600 м 300-8 м/с, -5;

- 1000 м 280-9 м/с, -6;

- 1500 м 260-10 м/с, -7;

- 2000 м 240-12 м/с, -8;

- 3000 м 230-15 м/с, -12;

- 4500 м 220-18 м/с, -28,

облачность: значительная высоко-слоистая в слое 3300-4000 м от уровня моря;

уровень замерзания: отсутствует;

минимальное значение давления, приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере:

1015 гПа/761 мм рт. ст. по районам №№ 39А, 40А, 1020 гПа/765 мм рт. ст. по району № 38В.

**Прогноз погоды** по району № 41А местоположения посадочной площадки Хоринск в формате GAMET зоны ответственности МДП Чита составлен 220500 UTC на срок с 220600 UTC до 221200 UTC, действовавший в период инцидента:

Раздел I:

облачность: локально редкая кучево-дождевая в слое 2000-4000 м от уровня моря;

Турбулентность: умеренная в слое от поверхности земли до эшелона 150;

Раздел II:

Гребень;

Ветер и температура воздуха по высотам:

- у поверхности земли 220-3 м/с, +3;

- 1000 м 260-11 м/с, -4;

- 1500 м 260-14 м/с, -3;

- 2000 м 260-14 м/с, -6;

- 3000 м 260-17 м/с, -10;

- 4500 м 260-17 м/с, -24,

облачность: отсутствует;

уровень замерзания: отсутствует;

минимальное значение давления, приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере:

1015 гПа/761 мм рт. ст.;

вулканический пепел: отсутствует.

**Фактическая погода** на ближайшей к месту инцидента ГМС Хоринск 22.02.2019:

- 12.00 UTC ветер у земли 080- 2 м/с, данные о видимости отсутствуют, облачность среднего верхнего яруса с высотой выше 2500 м, температура воздуха -6.3, температура точки росы -15.3, давление 1027.7 гПа.

Информация со станций штормового кольца за период с 220708 UTC до 221125 UTC не поступала.

Прогнозы погоды в формате GAMET зоны ответственности МДП Улан-Удэ и МДП Чита, действующие в период инцидента, оправдались!!!

*Примечание:*

*- об авиационном инциденте сообщил начальник ОИБП ВС МТУ Росавиации в 00.53* *UTC 23.02.2019 (08.53 местного времени, 03.53 МСК) по телефону;*

*- для расследования данного инцидента создана комиссии Восточно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации, в комиссию по расследованию включена начальник АМСГ Улан-Удэ Иркутского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Филатова Т.А.;*

*- расследование не закончено.*

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации об АП и инцидентах за 22.02.2019:

*- «…Место события: посадочная площадка Хоринск, Республика Бурятия. Метеоусловия: по предварительным данным метеорологические условия и синоптическая обстановка ограничений на эксплуатацию воздушного судна не накладывали. Характер задания, номер рейса: сан. рейс № 01426 по маршруту: Улан-Удэ - Таксимо - Улан-Удэ. Обстоятельства: при выполнении работ с целью оказания срочной медицинской помощи в полете по маршруту: Таксимо - Улан-Удэ (на борту воздушного судна находились пассажиры: двое больных, двое сопровождающих из лиц медицинского персонала и родственник одного из больных). По пояснениям КВС на удалении 260 км от аэродрома назначения сработала сигнализация о минимальном остатке топлива - 50 литров сначала в правой, а затем в левой группе баков при общем остатке топлива на борту 300 литров. Экипаж принял решение и произвел благополучную посадку в ночное время (заход солнца 18.05 местного времени) на посадочную площадку Хоринск, не оборудованную светосигнальным оборудованием. Состояние воздушного судна: повреждений не имеет, экипаж: 2, пассажиры: 5. Создана комиссия, проводится расследование, председатель комиссии: специалист-эксперт ОИБП ВС МТУ Росавиации».*

**3. Авария:** 26.02.2019 в 09.43 UTC (12.43 МСК) самолет Gulfstream G200 № 4K-AZ88, принадлежащий компании «INTERNATIONAL HANDLING COMPANY LIMITED» (Британские Виргинские Острова) и выполнявший полет по маршруту: Баку (Республика Азербайджан) - Москва (Шереметьево), **потерпел аварию** при выполнении посадки на ВПП24С в аэропорту Москва (Шереметьево). После приземления самолет уклонился влево, развернулся влево примерно на 150°, сошел с ВПП на грунт и на удалении 140 м от места схода остановился. На борту находилось 6 человек: 3 члена экипажа и три пассажира - не пострадали. У ВС оторвана правая стойка основного шасси. Других разрушений и повреждений на земле нет. Сигнал «Тревога» объявлен в 09.43 UTC. *Информация о получении метеоконсультации (метеодокументации) экипажем перед вылетом в метеослужбе аэропорта Баку отсутствует.*

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** погодные условия на европейской территории РФ и на московских аэродромах 26.02.2019 определялись влиянием западной периферии ложбины циклона с центром в районе архипелага Новая Земля.

**Прогноз погоды** по аэродрому Москва (Шереметьево) на срок с 260900 UTC до 270900 UTC, действующий в период АС:

приземный ветер 340-6 м/c, видимость 9000 м, облачность значительная с высотой от уровня земли 330 м, максимальная температура +2 в 12.00 UTC, временами в период с 260900 UTC до 261500 UTC видимость 1500 м, ливневый снег, облачность значительная с высотой относительно уровня земли 150 м, облачность редкая кучево-дождевая с высотой относительно уровня земли 360 м.

**Фактическая погода** на аэродроме Москва (Шереметьево) в период аварии 26.03.2019:

- 09.43 UTC (сигнал «Тревога») приземный ветер 300-6 м/с, порывы до 10 м/с, видимость в зоне приземления 4600 м, в средней точке - ВПП 7000 м, на противоположном конце ВПП - 7000 м, слабый снег, облачность сплошная с высотой 210 м, температура воздуха +1, температура точки росы +0, давление QFE 734 мм рт. ст., 979 гПа, QNH 1002 гПа, состояние ВПП24С 510345: менее 10% ВПП покрыто мокрым снегом, высота 3 мм, коэффициент сцепления 0.45.

Прогноз погоды по аэродрому Москва (Шереметьево), действующий в период аварии, оправдался.

*Примечание:*

*- для расследования данной аварии была создана комиссия МАК с участием специалистов центрального аппарата Росавиации, в состав комиссии был включен заместитель начальника филиала ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета «Шереметьево» Киселев А.Б.;*

*- расследование не закончено.*

**4.G. Катастрофа:** 28.02.2019 в 11.00 UTC (14.00 МСК) частный двухмоторный самолет С-72 № RA-2613G производства ООО «Самолетостроительная Компания «Чайка», г. Самара, выполнявший полет в воздушном пространстве класса «G» по маршруту: посадочная площадка Северка - посадочная площадка Северка (характер задания неизвестен, сертификат летной годности ВС отсутствует), **потерпел катастрофу** в Московской области, Городской округ Коломна, СНТ «Отдых-3», участок № 89 (район № 2 зоны ответственности ВДПП Внуково, метеообеспечение ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета» (Внуково). По данным GPS-приемника пилота взлет был выполнен с посадочной площадки Северка в 10.53 UTC. Полет проходил в направлении г. Коломна на истинной высоте ≈150-200 м. В 10.58.33 UTC было зарегистрировано снижение ВС с увеличением левого крена и прекращение записи в 10.58.43 UTC. На борту находилось 2 человека: пилот (на данном типе ВС не летал) и пассажир - погибли. ВС разрушено, пожара не было. Частично разрушено строение на садовом участке. Других жертв и разрушений на земле нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Полет осуществлялся без заявки на использование ИВП и без уведомления органов ОВД. Метеоинформацию (метеодокументацию) пилот перед вылетом в аэродромном метеорологическом органе ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета» (Внуково) не получал.

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** ложбина циклона.

**Прогноз погоды** в формате GAMET по районам №№ 1, 2 зоны ответственности ВДПП Внуково для эшелона полетов ниже FL100 на срок с 280600 UTC до 281200 UTC, действующий в период АП:

SECN I

SFC VIS: видимость 4000 м, слабый снег, местами видимость 1200 м, ливневый снег, переохлажденная морось;

SIG CLD: облачность сплошная с высотой 280 м, маскированная кучево-дождевая с высотой 450 м;

ICE: умеренное обледенение в облаках, местами сильное обледенение в облаках и осадках;

TURB: умеренная турбулентность в слое земля-1500 м.

SECN II

ветер и температура воздуха по высотам:

- 300 м 240-5 м/с, -2;

- 600 м 250-9 м/с, -3;

- 800 м 260-12 м/с, -4;

- 1500 м 290-14 м/с, -5;

- 3000 м 270-17 м/с, -12,

CLD: местами облачность разбросанная слоистая в слое 150-300 м;

FZLVL: нулевая изотерма отсутствует;

Минимальное давление QNH: 984 гПа/738 мм рт. ст.;

VA: NIL (вулканический пепел отсутствует).

**Фактическая погода** **на аэродроме Москва (Домодедово)** 28.02.2019:

- 11.00 UTC ветер у земли 250-4 м/с, порывы до 8 м/с, видимость 10 км, облачность значительная кучево-дождевая, слоисто-дождевая с высотой 600 м, температура воздуха у земли +1.6, температура точки росы -2.2, относительная влажность 75 %, давление QFE 724.4 мм рт. ст., QNH 984.3 гПа.

**Фактическая погода** **на аэродроме Раменское** 28.02.2019:

- 11.00 UTC ветер у земли 220-5 м/с, видимость10 км, облачность значительная кучево-дождевая, слоисто-дождевая с высотой 570 м, температура воздуха +2.0, температура точки росы -1.4, относительная влажность 78 %, давление QFE 728,2 мм рт. ст., давление QNH 984.6 гПа.

Прогноз погоды в формате GAMET по районам №№ 1, 2 зоны ответственности ВДПП Внуково, действующий в период АП, оправдался!!!

*Примечание:*

*- для расследования данного АП была создана комиссия МАК с участием центрального аппарата Росавиации, в состав комиссии представители Росгидромета не включались (по официальному запросу комиссии по расследованию ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета» (Внуково) была предоставлена информация о прогнозируемых и фактических погодных условиях в районе № 2 зоны ответственности ВДПП Внуково);*

*- расследование не закончено.*

**Март**

**5. АС:** 02.03.2019 в 02.24 UTC (05.24 МСК) самолет B-737 № VPBLD, принадлежащий АК «Глобус» и выполнявший рейс № ГЛП 1022 по маршруту: Сочи (Адлер)-Москва (Домодедово), **был поражен разрядом атмосферного электричества.** При взлёте с аэродрома Сочи в условиях кучево-дождевой деятельности в 02.24 UTC на эшелоне FL020 (600 м) экипаж доложил о попадании электрического разряда в воздушное судно, сбоев в работе силовых установок, аэронавигационного и электрооборудования не зафиксировано, экипаж продолжил полёт на аэродром назначения. О вероятном месте попадании разряда в ВС экипаж не доложил. Посадка на аэродроме Москва (Домодедово) в 04.21 UTC произведена благополучно. Пострадавших нет. ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж (представитель АК) перед вылетом в аэродромном метеорологическом органе АМСГ Сочи Сочинского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» не получал.

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** зона прохождения холодного фронта.

**Прогноз погоды** по аэродрому Сочи (Адлер) на срок с 020000 UTC до 022400 UTC, действующий в период АС:

ветер 050-5 м/с, порывы до 10 м/с, видимость 5000 м, ливневый дождь, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 600 м, временами в период с 020000 UTC до 020900 UTC ветер неустойчивый-8 м/с, порывы до 13 м/с, видимость 2100 м, гроза, слабый ливневый дождь, снежные зёрна, облачность значительная с высотой 180 м.

**Фактическая погода** на аэродроме Сочи (Адлер) в период АС 02.03.2019:

- 02.00 UTC ветер у поверхности земли 060-2 м/с, ветер на высоте круга 150-15 м/с, видимость 10 км, облачность незначительная с высотой 750 м, разбросанная кучево-дождевая с высотой 1290 м, температура воздуха +4, температура точки росы +3, давление 754 мм рт. ст./1006 гПа, умеренный сдвиг ветра в слое 200/земля с обоими курсами, ливневые очаги в районе аэродрома, прогноз на посадку: без изменения.

- 02.28 UTC ветер у поверхности земли 100-3 м/с, ветер на высоте круга 150-15 м/с, видимость 10 км, наблюдается вблизи гроза на юго-западе, облачность незначительная с высотой 750 м, разбросанная кучево-дождевая с высотой 1290 м, температура воздуха +4, температура точки росы +2, давление 754 мм рт. ст./1006 гПа, умеренный сдвиг ветра в слое 200/земля с обоими курсами, ливневые очаги, прогноз на посадку: без изменения.

**Штормоповещение** станция Сочи (Адлер) - аэродром за 01.03.2019:

- 02.25 UTC гроза в окрестности в направлении 255-264 градуса, ветер направлением 65-74-3 м/с.

**Штормпредупреждение** **№ 3** по аэродрому Сочи на срок с 011800 UTC до 020600 UTC:

- гроза прогнозируется без изменения.

Прогноз погоды по аэродрому Сочи (Адлер), действующий в период АС, оправдался.

*Примечание: расследование данного АС не проводилось.*

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации об АП и инцидентах за 02.03.2019:

*- «ИНФОРМАЦИЯ*

*020246 URSSZTZX*

*(ALD-GLP1022-B738-DOF/190302 REG/VPBLD UTC/0224 RMK/КВС доложил об атмосферном разряде без последствий».*

**6. Инцидент:** 02.03.2019 в 19.01 UTC (22.01 МСК) самолет В-767-300 № UK-67008, принадлежащий АК «УЗБЕКИСТОН ХАВО ЙУЛЛАРИ» и выполнявший рейс № HY 631 по маршруту: Ташкент (Республика Узбекистан) - Санкт-Петербург (Пулково), **выкатился за пределы ВПП в процессе посадки** в аэропортуСанкт-Петербург (Пулково). ВС произвело плановую посадку в 18.58 UTC. После посадки ВС выкатилось за пределы ВПП28L.  На борту самолета находилось 256 человек: 15 (2/13) членов экипажа и 241 пассажир. Пострадавших нет. ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» объявлен в 19.01 UTC. *Информация о получении метеоконсультации (метеодокументации) экипажем (представителем АК) перед вылетом в метеослужбе аэропорта Ташкент отсутствует.*

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** ложбина циклона c центром севернее Сортавалы.

**Прогноз погоды** по аэродрому Санкт-Петербург (Пулково) составлен 021659 UTC на срок с 021800 UTC до 031800 UTC, действовавший в период инцидента:

ветер 220-9 м/с, порывы до 14 м/с, видимость 1000 м, умеренный снег, низовая снежная метель, облачность значительная с высотой 210 м, временами в период с 021800 UTC до 022200 UTC ветер 250-10 м/с, порывы до 18 м/с, видимость 500 м, сильный ливневый снег, низовая снежная метель, облачность значительная с высотой 150 м, значительная кучево-дождевая с высотой 390 м, от 022300 UTC ветер 280-8 м/с, порывы до 13 м/с, видимость 3100 м, слабый снег, облачность значительная с высотой 330 м, временами в период с 022300 UTC до 030600 UTC ветер 300-8 м/с, порывы до 16 м/с, видимость 1200 м, умеренный ливневый снег, облачность значительная с высотой 210 м, значительная кучево-дождевая с высотой 450 м, изменение в период с 030600 UTC до 030800 UTC ветер 300-3 м/с, порывы до 8 м/с, видимость 4000 м, дымка, временами в период с 030800 UTC до 031800 UTC облачность значительная с высотой 210 м.

**Фактическая погода** на аэродроме Санкт-Петербург (Пулково) в период инцидента 02.03.2019:

- 19.00 UTC ветер у земли 250-9 м/с, видимость 450 м, видимость на ВПП: R28L (левая)-1100N (без изменения), R28R (правая)-1500U (улучшается), сильный ливневый снег, низовая снежная метель, вертикальная видимость 90 м, температура воздуха 0, температура точки росы -1, давление Q989, коэффициент сцепления R28L (левая): 0.34, мокрый снег, от 51 до 100% ВПП, 10 мм, R28R (правая): нет данных, мокрый снег, от 51 до 100% ВПП, 15 мм, прогноз на посадку: без изменения, RMK QBB 110 м, препятствия закрыты.

**SPECI** 02.03.2019:

- 18.42 UTC ветер 250-9 м/с, видимость 400 м, минимальная видимость 300 м на юго-восток от КТА, видимость на ВПП: R28L (левая)-800N (без изменения), R28R (правая)-1100U (улучшается), сильный ливневый снег, низовая снежная метель, вертикальная видимость 90 м, температура воздуха -1, температура точки росы -1, давление Q989, коэффициент сцепления R28L (левая): 0.34, мокрый снег, от 51 до 100% ВПП, 10 мм, R28R (правая): нет данных, мокрый снег, от 51 до 100% ВПП, 15 мм, прогноз на посадку: без изменения, RMK QBB 90 м.

- 19.05UTC ветер 250-9 м/с, видимость 400 м, видимость на ВПП: R28L (левая)-900D (ухудшается), R28R (правая)-1400D (ухудшается), сильный ливневый снег, низовая снежная метель, вертикальная видимость 90 м, температура воздуха 0, температура точки росы -1, давление Q989, коэффициент сцепления R28L (левая): 0.34, мокрый снег, от 51 до 100% ВПП, 10 мм, R28R (правая): нет данных, мокрый снег, от 51 до 100% ВПП, 15 мм, прогноз на посадку: без изменения, RMK QBB 90 м.

**Предупреждения** по аэродрому «Пулково»**,** действующие на момент объявления сигнала «Тревога» 02.03.2019:

**№ 1** составлено 021257 UTC на срок с 021330 UTC до 022100 UTC:

снегопад более 2-х часов прогнозируется;

**№ 2 составлено** 021407 UTC на срок с 021440 UTC до 022100 UTC:

приземный ветер 220-10 м/с, максимальный порыв 17 м/с, прогнозируется без изменений.

Прогноз погоды по аэродрому Санкт-Петербург (Пулково), действовавший в период инцидента, оправдался.

*Примечание:*

*- для расследования данного инцидента создана комиссии Северо-Западного МТУ ВТ Росавиации, в комиссию по расследованию включена начальник отдела контроля качества АМО и производственной деятельности Северо-Западного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Омельченко Т.В.;*

*- расследование не закончено.*

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации об АП и инцидентах за 03.03.2019 (дополнительная информация):

*- «…Аэропорт Пулково 18.58 UTC (21.58 МСК). B-767-300 № UK-67008 НАК «УЗБЕКИСТОН ХАВО ЙУЛЛАРИ». Рейс: № HY 631, маршрут: Ташкент - Санкт-Петербург (Пулково). Экипаж: 2/13, пассажиры: 241. Погода в момент посадки: НГО-150 м, видимость в начале ВПП-1100 м, в середине ВПП-900 м, в конце ВПП-1000 м, на ВПП мокрый снег до 10 мм, коэффициент сцепления 0.34, ветер у земли 230-6 м/с, порывы до 9 м/с. После посадки на ВПП 28 левая аэропорта Пулково ВС выкатилось за пределы ВПП передней стойкой шасси на 10 метров, с уклонением от оси ВПП вправо. Объявлена тревога АСК. Пострадавших нет, ВС повреждений не имеет. Председатель комиссии по расследованию: заместитель начальника СЗ МТУ Росавиации».*

**7. Серьезный инцидент:** 08.03.2019 в 11.15 UTC (18.15 местного времени, 14.15 МСК) самолет ATR-42-500 № VQ-BKN, принадлежащий АО «АК «НордСтар» и выполнявший рейс № ТИ-41 по маршруту: Красноярск-Туруханск, **выкатился за пределы ВПП** аэродрома Туруханск Красноярского края (район прогнозирования АМЦ Абакан Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»).После посадки с курсом 125 ВС выкатилось за пределы ВПП влево. На борту самолета находилось 23 человека: 3 (2/1) члена экипажа и 20 пассажиров. Пострадавших нет. ВС имеет повреждение створок левой основной и передней опоры шасси. Запрос на контрольный замер поступил в 11.15 UTC от диспетчера КДП МВЛ. Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж (представитель АК) перед вылетом получил в аэродромном метеорологическом органе АМЦ Красноярск Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета».

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** ложбина циклона, прохождение холодного фронта.

**Прогноз погоды** по аэродрому Туруханск составлен в 04.58 UTC на срок с 080600 UTC до 081500 UTC, по которому экипаж принимал решение на вылет:

ветер 170-6 м/с, порывы до 12 м/с, преобладающая видимость 3100 м, слабый ливневый снег, низовая снежная метель, облачность разбросанная с высотой 240 м, значительная кучево-дождевая с высотой 330 м, временами в период с 080600 UTC до 080800 UTC преобладающая видимость 1600 м, ливневый снег, низовая снежная метель, изменения в период с 080800 UTC до 081000 UTC ветер 220-7 м/с, порывы до 14 м/с, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 360 м, временами в период с 081000 UTC до 081500 UTC преобладающая видимость 1800 м, ливневый снег.

**Фактическая погода** на аэродроме Туруханск в период серьезного инцидента 08.03.2019:

- 11.00 UTC приземный ветер 220-6 м/с, преобладающая видимость 3100 м, слабый ливневый снег, низовая снежная метель, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 1080 м, температура воздуха -9, температура точки росы -14, QNH 993 гПа, коэффициент сцепления 0.35 для ВПП 13, группа RMK: QFE 741 мм рт. ст.

- 11.15 UTC **(контрольный замер)** приземный ветер 230-5 м/с, преобладающая видимость 9000 м, слабый ливневый снег, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 1200 м, температура воздуха -10, температура точки росы -15, QNH 993 гПа, коэффициент сцепления 0.43 для ВПП 13, группа RMK: QFE 741 мм рт. ст.

**Предупреждение № 1** по аэродрому Туруханск выпущено метеорологическим органом АМЦ Абакан 080521 UTC на срок с 080600 UTC до 081300 UTC, действовавшее в период серьезного инцидента 08.03.2019:

ливневый снег продолжительностью более двух часов прогнозируется.

**Предупреждение № 2** по аэродрому Туруханск выпущено метеорологическим органом АМЦ Абакан 080749 UTC на срок с 080800 UTC до 081300 UTC, действовавшее в период серьезного инцидента 08.03.2019:

переход температуры воздуха через ноль к отрицательным значениям прогнозируется.

**Штормовое сообщение** со станции штормового кольца Верещагино о возникновении НГЯ составлено 081115 UTC:

сильный ветер 210-6 м/с, порывы до 16 м/с.

Прогноз погоды по аэродрому Туруханск, по которому экипаж принимал решение на вылет, оправдался.

*Примечание:*

*- для расследования данного инцидента была создана комиссии Красноярского МТУ ВТ Росавиации, в комиссию по расследованию представители Росгидромета не включались (по официальному запросу комиссии по расследованию Среднесибирским филиалом ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» были предоставлены прогноз погоды и фактические погодные условия в период серьезного инцидента на аэродроме Туруханск);*

*- расследование не закончено.*

**8.G. Серьезный инцидент:** 22.03.2019 в 05.56 UTC (10.56 местного времени, 08.56 МСК) вертолет Ми-8ТМ № RA-24169, принадлежащий ООО «АК «Ямал» и выполнявший в воздушном пространстве класса «G» коммерческий рейс № ЯЛ-9401 по маршруту: Надым-Нори-Ныда-Нори-Надым, в процессе выполнения посадки **жестко приземлился** до посадочной площадки Нори Надымского района Ямало-Ненецкого АО - 76 км севернее населенного пункта Надым (площадь № 3 зоны ответственности Надымского ЦПИ, район прогнозирования АМСГ Надым ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»). На борту вертолета находилось 28 человек: 3 члена экипажа и 25 пассажиров. Пострадавших нет. ВС имеет повреждение хвостовой балки и рулевого винта. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж перед вылетом получил в аэродромном метеорологическом органе АМСГ Надым ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС» в 03.54 UTC, вылет по плану в 05.00 UTC.

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** барическая ложбина.

**Прогноз погоды** в формате «GAMET» по площадям №№ 1-6 РПИ Надым для эшелона полета ниже FL100 составлен 212300 UTC на срок с 220000 UTC до 220600 UTC, по которому экипаж принимал решение на вылет и действующий в период серьезного инцидента:

Раздел 1

видимость у поверхности земли 2100 м, слабый ливневый снег, дымка, локально в низинах, вдоль побережья видимость 600 м, замерзающий туман, значительная облачность в слое 150-400 м над уровнем земли, редкая кучево-дождевая в слое 400-2000 м над уровнем земли, локально в низинах, вдоль побережья значительная облачность в слое 60-300 м, обледенение умеренное в облаках.

Раздел 2

барическая система: ложбина,

ветер и температура воздуха у земли 260-4 м/с, температура -5,

ветер и температура воздуха на высотах над средним уровнем моря:

-300 м 250-6 м/с, -3;

-600 м 270-8 м/с, -6;

1000 м 280-10 м/с, -7;

1500 м 280-10 м/с, -11;

3000 м 270-12 м/с, -21,

облачность сплошная высоко-слоистая, высоко-кучевая в слое 2000-3000 м над уровнем земли, уровень замерзания отсутствует,

минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере:

755 мм рт. ст./1007 гПа в сроке 00.00-03.00 UTC, 756 мм рт ст./1008 гПа в сроке 03.00-06.00 UTC,

вулканические извержения отсутствуют.

**Фактическая погода** на ближайшей к месту серьезного инцидента **ГМС Ныда** (60 км северо-северо-восточнее от места АС) 22.03.2019:

- 06.00 UTC ветер 250-3 м/с, видимость более 10 км, явлений нет, нижняя облачность (5 баллов) в слое 600-1000 м, общая облачность (10 баллов) с просветами (слоисто-кучевая, высоко-кучевая), температура воздуха -5.4, давление на уровне моря 1007.9 гПа.

**Фактическая погода** на аэродроме Надым 22.03.2019:

- 06.00 UTC ветер 250-3 м/с, видимость 10 км, облачность незначительная верхнего яруса, температура воздуха -2.1, влажность воздуха 83 %, давление 756.4 мм рт. ст.

Прогноз погоды в формате «GAMET» по площадям №№ 1-6 РПИ Надым, по которому экипаж принимал решение на вылет и действующий в период серьезного инцидента, оправдался!!!

*Примечание:*

*- в населенном пункте Нори метеорологические наблюдения не производятся;*

*- для расследования данного серьезного инцидента была создана комиссии Тюменского МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии по расследованию была включена начальник АМЦ Салехард-заместитель начальника Ямало-Ненецкого ЦГМС - филиала ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС»* *Шевелева Е.Ю.;*

*- расследование не закончено.*

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации об АП и инцидентах за 03.04.2019 (дополнительная информация):

*- «…Предпосадочная подготовка проведена формально без учета фактической погоды на посадочной площадке Нори. Заход на посадку выполнялся с использованием нештатного навигационного оборудования GPS. В условиях тумана было выполнено три захода на посадку. Решение вернуться на аэродром вылета или запасной аэродром экипаж не принимал. В третьем заходе, при визуальном обнаружении посадочной площадки, КВС, в результате неграмотных действий, допустил увеличение тангажа до +16 градусов, уменьшение скорости до 0 км/ч. Из-за недостаточной тяги двигателей в сложившейся ситуации, вертолет с вертикальной скоростью 5 м/с произвел грубое приземление вертолета в глубокий снег за 68 метров до посадочной площадки. При снижении произошло соударение лопастей РВ с деревом и повреждение хвостовой балки. На ВС разрушились лопасти рулевого винта, хвостовая балка со 2 по 6 шпангоут, подломилась передняя стойка шасси. На борту вертолета находилось 22 пассажира и 3 члена экипажа. Экипаж не пострадал. Имеются обращения в медпункт с. Нори, один пассажир с ушибом поясничного отдела позвоночника. В п. Ныда в медпункт обратились три пассажира с ушибами мягких тканей. Серьезных последствий нет. Расследование серьезного инцидента продолжается. Комиссия по расследованию рекомендует:*

*- при выполнении захода на посадку не использовать нештатное навигационное оборудование;*

*- в рамках функционирования СУБП проанализировать изложенные в РПП положения в части принятия решения на вылет в сложных метеоусловиях, мониторинга метеорологической и аэронавигационной обстановки в течение всего полета с целью своевременного принятия решения о прекращении задания на полет в условиях, не отвечающих требованиям по обеспечению безопасности полетов. Комиссия по расследованию».*

**9. Инцидент:** 23.03.2019 в 03.25 UTC (06.25 МСК) самолет B-737-800 № VP-BPL, принадлежащий АК «Победа» и выполнявший рейс № DР-338 по маршруту: Казань-Сочи (Адлер), **был поражен разрядом атмосферного электричества.** Со слов экипажа: при заходе на посадку в аэропорту Сочи на удалении 26-30 км от аэродрома на высоте FL030 (900 м), при подлете к четвертому развороту, произошло поражение ВС разрядом атмосферного электричества. Сбоев в работе силовых установок, аэронавигационного и электрооборудования не зафиксировано. Посадка на аэродроме Сочи (Адлер) в 03.31 UTC произведена благополучно. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Пострадавших нет. На послеполетном осмотре обнаружены многочисленные точечные повреждения лакокрасочного покрытия ВС и заклепок. Следы попадания заряда были обнаружены в левой части ВС рядом с кабиной пилотов и следы выходя заряда из ВС - выше линии иллюминаторов в районе левого и правого крыла. Повреждения в пределах допусков. Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж (представитель АК) перед вылетом в аэродромном метеорологическом органе АМСГ Казань АО «Международный аэропорт «Казань» не получал.

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** район аэродрома Сочи находился под влиянием южной периферии циклона в зоне прохождения холодного фронта.

**Прогноз погоды** по аэродрому Сочи (Адлер) на срок с 230000 UTC до 232400 UTC, действующий в период АС:

ветер 030-6 м/с, видимость 10 км, облачность значительная кучево-дождевая (5-7 окт) с высотой 900 м, временами в период с 230000 UTC до 230600 UTC ветер неустойчивый-7 м/с, порывы до 12 м/с, видимость 3100 м, гроза, слабый ливневый дождь, снежные зёрна, облачность значительная (5-7 окт) с высотой 330 м.

**Фактическая погода** на аэродроме Сочи (Адлер) в период инцидента 23.03.2019:

- 03.30 UTC ветер у поверхности земли 130-6 м/с, ветер на высоте круга 130-10 м/с, видимость 10 км, слабый ливневый дождь, облачность разбросанная с высотой 480 м, сплошная кучево-дождевая с высотой 1110 м, температура воздуха +8, температура точки росы +2, давление 763 мм рт. ст./ 1018 гПа, умеренная турбулентность в слое 600 м-земля с обоими курсами, прогноз на посадку: без изменения.

**Штормпредупреждение** **№ 1** по аэродрому Сочи на срок с 222300 UTC до 230900 UTC:

- гроза прогнозируется усиливаясь.

**Данные МРЛ** 23.03.2019:

- 02.58 UTC над районом четвёртого разворота на удалении 26-30 км от аэродрома Сочи (Адлер) находились ливневые умеренные очаги с высотой до 4750 м.

Прогноз погоды по аэродрому Сочи (Адлер), действующий в период инцидента, оправдался.

*Примечание:*

*- для расследования данного инцидента была создана комиссия Южного МТУ ВТ Росавиации, представители Росгидромета в комиссию не включались (АМСГ Сочи по запросу были предоставлены в комиссию по расследованию метеорологическая информация, аэросиноптический материал и описание синоптической ситуации в период инцидента);*

*- расследование не закончено.*

**10.G. АС:** 24.03.2019 в 04.34 UTC (11.34 местного времени, 07.34 МСК) вертолет Ми-8Т № RА-25300, принадлежащий ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» и выполнявший тренировочный полет в воздушном пространстве класса «G» по маршруту: посадочная площадка «9 км» - Стрежевой, произвел посадку **ниже эксплуатационного минимума** аэродрома Стрежевой Томской области (минимум для данного типа ВС 150х2000) - площадь № 1А зоны ответственности Томского ЦПИ (Стрежевской центр ОВД), район прогнозирования АМСГ Томск Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета». Пострадавших нет. ВС не повреждено. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж (представитель АК) перед вылетом в аэродромном метеорологическом органе АМСГ Стрежевой Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» не получал (метеоинформация получена от диспетчера ДПК (диспетчерский пункт круга) аэродрома Стрежевой во время выхода на связь в процессе выполнения полета и в ходе производства посадки).

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** барическое поле.

**Прогноз погоды** по аэродрому Стрежевой на срок с 240300 UTC до 240900 UTC, действующий в период АС:

ветер 150-3 м/с, видимость 5000 м, слабый ливневый снег, облачность разбросанная с высотой 330 м, значительная кучево-дождевая с высотой 600 м, временами в период с 240300 UTC до 240600 UTC видимость 1000 м, умеренный ливневый снег, дымка, облачность разбросанная с высотой 90 м, значительная кучево-дождевая с высотой 450 м, временами в период с 240600 UTC до 240900 UTC видимость 3100 м, слабый ливневый снег, облачность значительная кучево-дождевая с высотой 450 м.

**Прогноз погоды в формате GAMET** по площадям №№ 1АВ-9 зоны ответственности Томского ЦПИ для эшелона полета ниже FL100 составлен 232300 UTC на срок с 240000 UTC до 240600 UTC, действующий в период АС:

Часть 1

видимость: 4000 м, слабый ливневый снег, дождь, дымка, локально видимость 1000 м, ливневый снег, дождь - по площадям №№ 1АВ, видимость 4000 м, дымка, локально видимость 500 м, переохлажденный туман в низинах - по площадям №№ 2-9,

облачность:значительная в слое 200-500 м, отдельная кучево-дождевая с высотой 600 м.

обледенение: умеренное в облаках и осадках по площадям №№ 1АВ, умеренное в облаках по площадям №№ 2-9.

Часть 2

синоптическая обстановка: размытое барическое поле,

ветер и температура воздуха у земли 230-5 м/с, 0 - по площадям №№ 1АВ, 4АВ, 5, 7АВ, -5 по площадям №№2, 3АВ, 6, 8, 9,

ветер и температура воздуха на высотах:

- в слое 100-600 м неустойчивый 5 м/с, -2;

- 1000 м 250-7 м/с, -4;

- 1500 м 260-10 м/с, -5;

- 2000 м 270-10 м/с, -9;

- 3000 м 270-12 м/с, -13,

облачность: значительная слоисто-кучевая в слое 450-1200 м,

высота уровня замерзания: площади №№ 1АВ, 4АВ, 5, 7АВ - у поверхности земли, площади №№ 2, 3АВ, 6, 8, 9 - отсутствует,

минимальное давление, приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере (QNH): 1013 гПа/760 мм рт. ст.,

вулканический пепел: отсутствует.

**Фактическая погода** на аэродроме Стрежевой в период АС 24.03.2019:

- 04.34 UTC ветер 150-1м/с, видимость 1700 м, ливневый снег, дымка, облачность значительная с высотой 150 м ( разорванно-дождевая, кучево-дождевая), температура воздуха -1, относительная влажность воздуха 100 %, атмосферное давление 758 мм рт. ст./1017 гПа, прогноз на посадку: без изменений.

Прогнозы погоды по аэродрому Стрежевой и в формате GAMET по площадям №№ 1АВ-9 зоны ответственности Томского ЦПИ,действующие в период АС, оправдались!!!

*Примечание:*

*- информация об АС получена 250820 UTC от РП аэродрома Стрежевой;*

*- расследование данного АС не проводилось (ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» было проведено внутреннее расследование данного АС без классификации, для чего был направлен запрос в Западно-Сибирский филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» о предоставлении фактической погоды по аэродрому Стрежевой за период с 240400 UTC до 240530 UTC).*

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации об АП и инцидентах за 25.03.2019 (дополнительная информация):

*- «…24.03.2019, 04.35 (UTC) 11.35 (местное), посадка в аэропорту Стрежевой, Ми-8 RA-25300 ЗАО ,,Авиапредприятие ,,Ельцовка,, - видимость на ВПП 1700, облачность 150, тренировочный полет, заход по ПВП. Минимум аэродрома 150х2000, экипаж допущен к полетам ПВП (день) 100х1000, минимум аэродрома для тренировочных полетов 100х1000. Экипаж-4, пассажиров не было, посадка благополучно, вс не повреждено. ВРИО начальника ОИБП».*

**11.G. Катастрофа:** 27.03.2019 в 09.20 UTC (12.20 МСК) частный сверхлегкий самолет RA-20М «Птенец-3» № RA-0350А, выполнявший полет в воздушном пространстве класса «G» в интересах собственника в северной части озера Кубенское Вологодской области - взлет был произведен с поля возле населенного пункта Харачево Вологодской области: 12 км южнее аэродрома Вологда, **потерпел катастрофу** на озере Кубенское Усть-Кубенского района Вологодской области (площадь № ULWW2 зоны ответственности Вологодского МДП РЦ (РПИ) Вологда, район прогнозирования АМСГ Вологда) - 8 км от острова Каменный и 45 км северо-западнее аэропорта Вологда. На борту находился 1 человек (собственник ВС, осуществлявший активное пилотирование) - погиб. ВС разрушено, пожара не было. Других жертв и разрушений на земле нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. Метеоинформацию (метеодокументацию) пилот перед вылетом в аэродромном метеорологическом органе АМСГ Вологда Северного филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» не получал.

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** ложбина циклона.

**Прогноз погоды** в формате GAMET по районам №№ 1-3 зоны ответственности Вологодского МДП РЦ (РПИ) Вологда для эшелона полетов ниже FL100 на срок с 270600 UTC до 271200 UTC, действующий в период АП:

Часть I

видимость 3000 м, слабый ливневый снег, локально видимость 1000 м, ливневый снег, дымка, облачность значительная в слое 150-1500 м, скрытая кучево-дождевая с высотой 300 м, локально ВНГО 90 м, верхняя граница 600 м.

Часть II

синоптическая обстановка: тыловая часть циклона,

ветер и температура воздуха у земли 250-5 м/с, -0,

ветер и температура воздуха по высотам:

- 100 м неустойчивый-5 м/с, -2;

- 200 м неустойчивый-5 м/с, -3;

- 300 м неустойчивый-5м/с, -4;

- 600 м неустойчивый-5м/с, -5;

- 1000 м неустойчивый-5м/с, -6;

- 1500 м неустойчивый-5м/с, -8;

- 3000 м неустойчивый-5м/с, -19,

уровень замерзания отсутствует, давление 1007 гПа/755мм рт. ст.,

вулканическое извержение отсутствует.

**Фактическая погода** **на аэродроме Вологда** 27.03.2019:

- 09.00 UTC ветер 220-4 м/с, видимость 10 км, облачность сплошная с высотой 690 м, температура воздуха -0, давление 1009 гПа, прогноз на посадку: без изменений, давление QFE 746 мм рт. ст.;

- 09.30 UTC ветер 220-4 м/с, видимость 10 км, облачность сплошная с высотой 750 м, температура воздуха -0, давление 1009 гПа, прогноз на посадку: без изменений, давление QFE 747 мм рт. ст.

**Фактическая погода** на ближайшей к месту АП **МС Вологда** (40 км юго-восточнее от места АП) 27.03.2019:

- 09.00 UTC ветер 220-3 м/с, порывы до 5 м/с, видимость 20 км, облачность сплошная (10 баллов) с высотой 820 м, температура воздуха -0.0, давление 994 гПа.

Прогноз погоды в формате GAMET по районам №№ 1, 2 зоны ответственности ВДПП Внуково, действующий в период АП, оправдался!!!

*Примечание:*

*- для расследования данного АП была создана комиссия МАК с участием Северо-Западного МТУ ВТ Росавиации, в состав комиссии представители Росгидромета не включались (по официальному запросу комиссии по расследованию Северным филиалом ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» была предоставлена информация о прогнозируемых и фактических погодных условиях по площади №* *ULWW2 зоны ответственности Вологодского МДП РЦ (РПИ) Вологда);*

*- расследование не закончено.*

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации об АП и инцидентах за 28.03.2019 (дополнительная информация):

*«…Имеющийся сертификат летной годности просрочен, выдан Приволжским МТУ и действителен до 27 июля 2017 года. Пилот (собственник ВС): частное лицо, 1954 года рождения, проживал в городе Вологда…*

*…Собственник самолета пилотского свидетельства не имеет. Местоположение воздушного судна перед вылетом: ангар в районе населенного пункта Харачево Вологодского района Вологодской области. Обстоятельства: пилот ВС* *в 09.00 (UTC) произвел взлет с поля, расположенного в районе населенного пункта Харачево. В течение 1 часа выполнял полет на высоте 50-100 метров (полет выполнялся парой воздушных судов) над территорией Вологодской области без заявки на использование воздушного пространства. В 10:00 (UTC) пилот второго ВС RA-20м «Птенец-3», выполняющий полет в паре (сын собственника ВС RA-0350A) наблюдал столкновение ВС с ледяной поверхностью озера Кубенское. В результате падения воздушное судно разрушилось, пилот ВС получил тяжелые травмы. В процессе доставки сотрудниками МЧС в районную больницу города Вологда пилот скончался…).*

**Выписка** из ежесуточной рассылки Росавиации об АП и инцидентах за 03.04.2019 (дополнительная информация):

*- «…Обстоятельства: при выполнении полета по маршруту в результате ухудшения метеоусловий (ухудшения видимости ориентиров со слов очевидца) при попытке совершить посадку ВС столкнулось с ледяной поверхностью...*

*…При осмотре места АП и повреждений ВС обнаружено, что столкновение с ледяной поверхностью произошло с большой вертикальной скоростью и небольшим левым креном, двигатель в момент столкновения не работал…».*

**12. Инцидент:** 28.03.2019 в 07.31 UTC (10.31 МСК) самолет А-320 № VQBSJ, принадлежащий ПАО «Аэрофлот» и выполнявший рейс № AFL1758 по маршруту: Москва (Шереметьево)-Волгоград, **был поражен разрядом атмосферного электричества.** При выполнении захода на посадку на высоте 4400 футов произошло поражение ВС разрядом атмосферного электричества. Экипаж продолжил полёт на аэродром назначения. Посадка на аэродроме Волгоград в 07.38 UTC произведена благополучно. Пострадавших нет. Сигнал «Тревога» не объявлялся. В ходе послеполетного осмотра обнаружены следы от поражения разрядом атмосферного электричества на обтекателе РЛС. Метеоконсультацию (метеодокументацию) экипаж (представитель АК) перед вылетом получил в аэродромном метеорологическом органе филиале ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета «Шереметьево».

Метеоусловия неблагоприятные.

**Синоптическая ситуация:** барическая ложбина, зона холодного фронта с волнами смещается на восток со скоростью 15 км/ч, обостряется.

**Корректив к прогнозу погоды** по аэродрому Волгоград составлен 280624 UTC на срок с 280600 UTC до 281500 UTC, действующий в период инцидента:

ветер у земли 330-5 м/с, порывы до 10 м/с, видимость 1200 м, умеренный ливневый снег с дождем, дымка, облачность значительная с высотой 120 м, значительная кучево-дождевая с высотой 600 м, временами в период с 280600 UTC до 281200 UTC ветер у земли 360-6 м/с, порывы до 14 м/с, видимость 400 м, гроза, сильный ливневый дождь, град, облачность значительная с высотой 60 м, значительная кучево-дождевая с высотой 600 м, от 281200 UTC ветер 360-9м/с, порывы до 16 м/с, видимость 3100 м, слабый ливневый снег с дождем, облачность значительная с высотой 330 м, значительная кучево-дождевая с высотой 600 м.

**Фактическая погода** на аэродроме Волгоград в период инцидента 28.03.2019:

- 07.30 UTC ветер у земли 230-8 м/с, порывы до 11 м/с, видимость 7 км, дымка, облачность сплошная кучево-дождевая, разорванно-дождевая с высотой 180 м, температура воздуха +4.6, температура точки росы +3.4, относительная влажность воздуха 91 %, давление QNH 1014 гПа, прогноз на посадку: временами ветер у земли неустойчивый-9 м/с, порывы до 15 м/с, видимость 1000 м, гроза с дождем, град, облачность значительная с высотой 90 м, значительная кучево-дождевая с высотой 600 м, искусственные препятствия закрыты, коэффициент сцепления 0.55.

**Информация SIGMET** № 4на срокс 281000 UTC до 281200 UTC в зоне ответственности Ростовского РЦ ЕС ОрВД:

- в облачности гроза с градом прогнозируется в пределах района С5019 В04316 - С5029 В04611 - С4856 В04636 - С4813 В04348 - С5019 В04316 до эшелона 230, смещение на восток-северо-восток со скоростью 30 км/ч, без изменения.

Прогноз погоды по аэродрому Волгоград, действующий в период инцидента, оправдался.

*Примечание:*

*- информация о поражении ВС разрядом атмосферного электричества поступила в АМСГ Волгоград от диспетчера АДП 280931* *UTC.*

*- для расследования данного инцидента была создана комиссия Южного МТУ ВТ Росавиации, представители Росгидромета в комиссию не включались (по запросу комиссии по расследованию АМСГ Волгоград Северо-Кавказского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» была предоставлена метеорологическая информация и описание синоптической ситуации в период инцидента);*

*- 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)

**ЯНВАРЬ**

**СТАТИСТИКА**

*По данным Всемирного фонда безопасности полетов, в мире в январе 2019 года произошло 1 авиационное происшествие, погибло 15 человек..*

*Средний показатель за пять лет: в январе произошло 1 авиационное происшествие, в котором погибло 2 человека.*

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

ПОТЕРИ, СВЯЗАННЫЕ С ПОГОДНЫМИ УСЛОВИЯМИ.

**9 января. Франция. Катастрофа военного самолёта при выполнении учебно-тренировочного полёта.**

Многоцелевой самолёт-истребитель четвертого поколения Dassault Mirage 2000D военно-воздушных сил Франции, регистрационные знаки 667, с двумя пилотами (мужчина и женщина) на борту выполнял обычный учебно-тренировочный полёт на малой высоте в условиях плотной облачности. Самолёт взлетел с военно-воздушной базы Nancy-Ochey Air Base 133 на северо-востоке страны и после выполнения упражнений должен был вернуться на базу. Когда самолёт выполнял полёт в районе Bonneveaux-Mignovillard-Frasne в районе Юрских Альп в департаменте Юра, связь с самолётом пропала. Начавшиеся поиски результата сразу не дали, однако вскоре место крушения было обнаружено. Площадь разброса обломков воздушного судна была очень большой и превышала несколько сотен квадратных метров. Тела погибших пилотов удалось обнаружить не сразу. Авиационное происшествие произошло около 10:15 местного времени в условиях плотной и низкой облачности.

**14 января. Иран. Катастрофа самолёта, выполнявшего грузовой рейс.**

Самолёт Boeing 707-3J9C, регистрационные знаки EP-CPP, компании Saha Air, арендованный Военно-воздушными силами Исламской Республики Иран, выполнял утренний международный грузовой рейс из международного аэропорта Бишкек/Манас, Киргизстан, в иранский международный аэропорт Payam. На борту воздушного судна находились 16 человек, включая экипаж и сопровождающих груз мяса для армии Ирана. При подлёте в аэропорту назначения экипаж получил разрешение на посадку на ВПП 30 длиной 3659 метров. При выполнении посадки в сложных метеоусловиях экипаж произвёл по ошибке посадку на аэродроме Fat’h на ВПП 31, длина которой намного короче и составляет 1300 метров. В результате самолёт выкатился за пределы ВПП, пробил ограждение аэропорта и остановился в жилой зоне, примыкающей к аэропорту. При столкновении с препятствиями на борту возник пожар. В результате авиационного происшествия, которое произошло в 08:30 местного времени, 15 из 16-ти находившихся на борту людей получили смертельные ранения. Одному человеку, сопровождавшему груз, удалось чудом выжить. Особенность этих двух аэропортов (Payam и Fat’h) в том, что ВПП обоих аэропортов почти параллельны, а расстояние между порогами ВПП составляет 10 километров. В сложных метеоусловиях имеется определённый риск совершить ошибку, что случалось уже не раз (в последний раз в ноябре 2018 года, когда пассажирский самолёт MD-88 дважды заходил на посадку в аэропорт Fat’h вместо Payam, тогда всё обошлось без происшествий). Метеоусловия в то утро были следующими:

**03:00 UTC / 06:30 local time:**

**OIIP 140300Z 12010KT 3000 SN RA FEW025 SCT035 OVC080 M00/M01 Q1012**

**04:00 UTC / 07:30 local time:**

**OIIP 140400Z 16010KT 4000 BR FEW025 SCT035 OVC090 00/M01 Q1012 RERA**

**05:00 UTC / 08:30 local time:**

**OIIP 140500Z 14010KT 3000 BR FEW025 SCT035 OVC080 M00/M01 Q1013**

**06:00 UTC / 09:30 local time:**

**OIIP 140600Z 13010KT 3000 BR FEW025 SCT035 OVC090 00/M02 Q1013**

**21 января. Ла-Манш. Пропавший самолёт не найден.**

Одномоторный самолёт Piper PA-46-310P Malibu, регистрационные знаки США N264DB, компании Southern Aircraft Consultancy INC Trustee выполнял поздно вечером международный полёт из французского аэропорта Nantes Atlantique в аэропорт Cardiff-Wales в Уэльсе, Великобритания. Метеоусловия в этот вечер были сложными, с низкой облачностью и осадками в виде снега и дождя. На борту находились один пилот и пассажир, известный футболист высшей британской лиги аргентинского происхождения Emiliano Sala, игравшего за футбольный клуб Cardiff City. Во время выполнения полёта над Ла-Маншем, около 20:30 местного времени, связь с самолётом была потеряна. Спасательная операция, начавшаяся незамедлительно, была осложнена тёмным временем суток и сложными погодными условиями. После 15-часовой поисковой операции, в ходе которой были задействованы воздушные и морские средства Великобритании, Франции и островов в проливе Ла-Манш, спасатели обнаружили плавающие в воде предметы. “Мы не можем подтвердить, являются ли какие-либо из них частями пропавшего самолета”, – сообщила полиция, добавив, что “признаки пассажиров” в данный момент также не найдены. “Если они действительно приземлились на воду, то шансы на выживание на данном этапе, к сожалению, невелики”, – говорится в заявлении полиции.

**30 января. Канада. Обломки пропавшего самолёта найдены.**

Двухмоторный турбовинтовой самолёт Beechcraft 200 Super King Air, регистрационные знаки пока не установлены, компании Air Tindi, совершал утренний чартерный полёт по маршруту Yellowknife – Whati/Lac La Martre, Северно-западные территории. На борту самолёта находились два человека. В этот день погодные условия были сложными, характеризовавшимися низкой облачностью. Поисково-спасательные работы в этот день результата не принесли. Обломки самолёта были обнаружены лишь на следующий день в 30 километрах от аэропорта назначения. Людей, находившихся на борту, спасти не удалось.

БОЛЕЕ 175 ИНЦИДЕНТОВ И ПРОИСШЕСТВИЙ С КОММЕРЧЕСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ПРОИЗОШЛО В ЯНВАРЕ 2019 ГОДА.

**POST SCRIPTUM**

*Всех нас потрясла трагедия над Японским морем, произошедшая 18 января, когда в воздухе столкнулись два российских истребителя-бомбардировщика Су-34, и катастрофа бомбардировщика Ту-22М3 в Мурманской области 22 января. Погибли пилоты-профессионалы, утрачена дорогостоящая техника. Трудно передать словами ту горечь, которую все испытывают, когда происходят такие трагедии.*

*Но ещё приходит и чувство стыда, но не за пилотов, которые управляли воздушными судами, а за всю авиационную систему, которая поставила пилотов в такое положение, что они могли совершить ошибку, а также приходит и чувство справедливого негодования, потому что это не нормально, когда такие случаи происходят в мирное время.*

*В нашем прошлогоднем апрельском «Индикаторе БП» в разделе «Шаги к безопасности» мы информировали вас о том, что Министерство обороны Российской Федерации наметило шаги для повышения безопасности полетов авиации. Об этом сообщил 2 апреля 2018 года на селекторном совещании глава ведомства генерал армии Сергей Шойгу: «Далее рассмотрим вопрос обеспечения безопасности полетов авиации Вооруженных сил. В ходе работы наметим дальнейшие шаги для повышения безопасности».*

*Но до сих пор мы ждём и пока не видим, какие же шаги были предприняты? Между тем, новости об авиационных происшествиях с воздушными судами Вооруженных сил приходят и приходят. Очень бы хотелось получить чёткую и ясную информацию о том, что меры принимаются. А может, они и не принимаются вовсе? Почему такое молчание? А может, это военная тайна? А если толком так ничего и не сделано, то чего тогда стоят слова министра обороны?*

*Катастрофы-то продолжаются…*

**ШАГИ К БЕЗОПАСНОСТИ**

**В России успешно завершены испытания отечественной дуальной системы контроля выдерживания назначенной высоты воздушными судами.**

На сайте Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГосНИИ ГА) размещена информация о том, что в России успешно завершены испытания отечественной дуальной системы контроля выдерживания назначенной высоты воздушными судами. Она позволит вести автоматический мониторинг систем измерения высоты и контролировать отклонения от заданных эшелонов пролетающих воздушных судов в воздушном пространстве РФ с использованием наземных станций. Контроль выдерживания высоты необходим для обеспечения безопасности полетов в условиях применения сокращенного интервала вертикального эшелонирования (RVSM). Использование RVSM ведет к повышению пропускной способности воздушного пространства и его рациональному использованию. Ожидаемые инвестиции в реализацию проекта составят околополумиллиарда рублей. Держатель проекта - ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

В основе новой системы лежат технологии многопозиционной системы наблюдения (МПСН) «Альманах», вычисляющей координаты воздушных судов методом мультилатерации, а также передающей информацию о положении воздушного судна с борта по технологии автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В). Работа систем мониторинга в зоне развертывания наземных станций МПСН «Альманах» будет происходить автоматически. Данные мониторинга будут автоматически поступать в Региональное мониторинговое агентство «Евразия» - орган, уполномоченный Минтрансом России и ИКАО вести контроль за характеристиками выдерживания высоты воздушных судов.

«Дуальный мониторинг состоит из системы контроля выдерживания назначенной высоты с помощью спутнико-зависимого наблюдения АЗН-В единого стандарта 1090 ES (AHMS) и системы контроля выдерживания заданного эшелона с помощью многопозиционного наблюдения (HMU). Интегрированная система «Альманах» позволяет получить нужную точность измерения геометрической высоты. При этом организуется перекрестный контроль измерений, выполненных как посредством мультилатерации, так и на основе информации АЗН-В», - рассказал руководитель РМА «Евразия» Евгений Щербаков.

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» совместно с предприятиями российской промышленности проводит работы по развертыванию дуальной системы наблюдения для системы организации воздушного движения, когда одни и те же наземные станции задействованы как в контуре наблюдения МПСН, так и в контуре наблюдения АЗН-В. Совместное использование информации наблюдения мультилатерации и зависимого наблюдения в дуальной системе позволяет расширить область задач, решаемых HMU и AHMS, и предоставить больше информации для анализа причин отклонений в РМА «Евразия».

Согласно планам Росавиации и Минтранса, в России должно функционировать 5 зон контроля выдерживания высоты - в Московском регионе, Санкт-Петербурге, Самаре, Хабаровске и Ростове-на-Дону. В Западной Европе для обеспечения мониторинга при полетах с RVSM функционируют 4 подобные системы, в Японии - 3, в США - 7. На базе получаемых данных региональные мониторинговые агентства ведут непрерывный контроль воздушных судов, допущенных к полетам в пространстве с RVSM, с целью своевременного обнаружения воздушных судов, характеристики которых в процессе эксплуатации перестали соответствовать требованиям.

«Система обнаружения больших отклонений на основе автоматизированной обработки информации наблюдения также будет интегрирована в создаваемую систему мониторинга. В настоящее время завершены работы по разработке проекта оснащения Хабаровской зоны ЕС ОрВД средствами наблюдения. Проектом предусматривается и создание дуальной системы мониторинга в этом регионе (HMU+AHMS)», - подчеркнул руководитель агентства.

Анализ причин больших отклонений проводится РМА «Евразия» на постоянной основе. В нем, кроме специалистов РМА «Евразия», участвуют инструкторский состав авиакомпаний и диспетчеры-инспекторы центров УВД.

«Кратковременное отклонение от заданного эшелона с последующим его обратным занятием - наиболее часто встречающийся тип большого отклонения. Авиакомпании активно участвуют в анализе выявленных отклонений. Информация доводится до летного состава на методических разборах, экипажи проходят дополнительную профессиональную подготовку. Постоянной анализ данных мониторинга и тесная работа с авиакомпаниями позволит обеспечить выполнение требований ИКАО при полетах в пространстве c RVSM на основе современного подхода по управлению безопасностью», - резюмировал Евгений Щербаков.

**ФЕВРАЛЬ**

**СТАТИСТИКА**

*По данным Всемирного фонда безопасности полетов, в мире в февраль 2019 года произошло 3 авиационных происшествия, погибло 19 человек.*

*Средний показатель за пять лет: с января по февраль произошло 2 авиационных происшествий, в которых погибло 46 человек.*

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

ПОТЕРИ, СВЯЗАННЫЕ С ПОГОДНЫМИ УСЛОВИЯМИ.

**1 февраля. США. Катастрофа самолёта при полёте над океаном.**

Одномоторный самолёт Piper PA-32RT-300 Lance II, регистрационные знаки N3016L, компании Simmons Pet Properties LLC выполнял полёт по маршруту из окружного аэропорта Palm Beach в международный аэропорт Leonard M Thompson города Marsh Harbour на Багамских островах. Маршрут полёта пролегал над водами Атлантического океана. На борту воздушного судна находились 2 человека и две собаки. Самолёт вылетел в 13:00 местного времени, планируемое время прибытия в аэропорт назначения было 14:15. Однако в пункт назначения самолёт так и не прибыл. По данным метеорологических радиолокаторов, по маршруту полёта в это время наблюдался сильный шторм. На поиски пропавшего самолёта были отправлены катера и вертолёт береговой охраны США. Поиски были осложнены погодными условиями, однако продолжались весь день и были также продолжены ночью. К сожалению, результата поиски так и не принесли. Оба человека, находившиеся на борту, считаются погибшими в авиационном происшествии.

**17 февраля. Норвегия. Пропавший вертолёт найден.**

Вертолёт Robinson R44 Clipper II, регистрационные знаки LN-ORH, компании Rossi Helicopter AS выполнял полёт по маршруту из горнолыжного центра Røldalsfjellet в коммуне Odda на юго-западе страны, в коммуну Karmøy, находящуюся немного южнее. Полёт пролегал над горным районом юго-западной Норвегии. На борту находились 2 человека: мужчина и женщина. Вертолёт взлетел из Røldalsfjellet в 15:30 местного времени, но в пункт назначения так и не прибыл. Полиция города Bergen, крупнейшего города в этой части страны, связалась с центром поиска и спасания лишь около 21:53, сообщив о пропавшем вертолёте. Около 03:00 местного времени обломки вертолёта были найдены в горной местности на расстоянии в 2,5 км от места взлёта. Оба человека, находившиеся на борту, получили смертельные ранения в результате столкновения воздушного судна с горами. Во время расследования было особо отмечено, что аварийный радиомаяк на борту вертолёта не был активирован. Также отмечено, что в воздухе в районе падения вертолёта также был ещё один вертолёт, который находился там незадолго до катастрофы, но быстро покинул это воздушное пространство из-за быстро ухудшающейся погоды и низкой видимости.

**23 февраля. США. Падение самолёта в морской залив.**

Грузовой самолёт Boeing 767-375ER, регистрационные знаки N1217A, компании Amazon Prime Air, выполнял полёт по маршруту из международного аэропорта Miami, штат Флорида в международный аэропорт Houston – George Bush в штате Техас. На борту воздушного судна находились 3 члена экипажа. Самолёт вылетел из аэропорта Miami в 11:33 местного времени (16:33 UTC). По информации из достоверных источников, опасных грузов на борту не было. Через 20 минут после взлёта воздушное судно заняло крейсерский эшелон полёта FL400 (12 200м). Снижение для посадки в аэропорту Houston началось в 12:07 местного времени (18:07UTC). Диспетчер проинформировал экипаж о сложных метеоусловиях по маршруту в виде сильного дождя. В 12:41 местного времени связь с воздушным судном прервалась. Сигнал бедствия с воздушного судна не подавался. По информации Национального совета по безопасности на транспорте (NTSB) США в их распоряжение было представлено видео с камеры наблюдения тюрьмы округа Chambers, штат Техас, которая находится примерно в 1,4 морских мили от зоны столкновения с поверхностью воды. На 5-секундном ролике видно, что самолет находился в крутом пике носом вниз и упал в воду залива Trinity (северная часть Мексиканского залива). Место падения находилась примерно в 60 километрах от аэропорта назначения. Все три члена экипажа воздушного судна получили смертельные ранения в результате этого авиационного происшествия.

**США: некоторые подробности данной катастрофы.**

На пресс-конференции в Национальном Совете по безопасности на транспорте США (NTSB), где приступили к расследованию [катастрофы](http://aviasafety.ru/22982/) с самолетом Boeing 767, 24 февраля 2019 года сообщили, что самолет выполнял стандартный маршрут прибытия (STAR) с юго-востока. Экипаж связался с диспетчером Хьюстон-Подход на высоте около 18 000 футов, примерно в 76 м.м. к юго-востоку от аэропорта Хьюстона. Это произошло около 12:30.

Диспетчер проинформировал экипаж, что впереди по маршруту полета будет сильный дождь, и предложил обход метеоявлений. Около 12: 36 экипаж получил разрешение снижаться до 3000 футов. В 12: 41 радиосвязь и радиолокационный контакт с экипажем и самолетом были потеряны. В этот момент самолет следовал с приборной скоростью 240 узлов на высоте около 6000 футов.

NTSB имеет в своем распоряжении видео с камеры наблюдения тюрьмы округа Чамберс, которая находится примерно в 1,4 м.м. от зоны столкновения с поверхностью воды. На 5-секундном ролике видно, что самолет находится в крутом пике носом вниз. Сигнал бедствия не подавался. Основное место крушения ориентировано в северо-западном направлении и составляет около 200 ярдов в длину и 100 ярдов в ширину. Крылья и шасси находятся дальше на северо-запад.

NTSB продолжает поиски “черных ящиков”. На борту никаких опасных грузов не было. Сколько топлива находилось в баках, еще не известно. Судя по силе удара, топливные баки разрушились, и остававшееся в них топливо вылилось. Однако в рамках проводимой NTSB конференции шериф района, где упал самолет, сообщил, что место падения было обнаружено не по разводам от топлива, а из-за мелких обломков и мусора. Вокруг места падения самолета было очень мало топлива.

Пока отсутствует информация о том, сколько времени прошло с начала пикирования до удара. На видео не видно, чтобы были какие-то попытки выровнять самолет. Сигналы радиомаяков черных ящиков не слышны, возможно, из-за того, что они погружены в грязь, и эффективность их работы снижена. На данный момент на месте катастрофы обнаружены два тела.

БОЛЕЕ 130 ИНЦИДЕНТОВ И ПРОИСШЕСТВИЙ С КОММЕРЧЕСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ПРОИЗОШЛО В ФЕВРАЛЕ 2019 ГОДА.

**ШАГИ К БЕЗОПАСНОСТИ**

**Позиция Международного Консультативно-аналитического агентства «Безопаcность полетов»**

В 2018 году в эксплуатацию были введены Тюменский и Екатеринбургский укрупненные центры УВД, обеспечивающие аэронавигационное обслуживание в огромном воздушном пространстве над территорией Ямало-Ненецкого, Ханты-Мансийского автономных округов, Тюменской области и Урала.

Разумеется, никто не сообщил высоким начальникам при посещении Тюменского укрупненного центра ЕС ОрВД, что по организационным причинам, не зависящим от разработчиков, на малых высотах эти центры не могут наблюдать движение беспилотников, авиации общего назначения (частной авиации) и транспортных вертолетов. И это - несмотря на действующую Федеральную систему разведки и контроля воздушного пространства! Неужели Руст, приземлившийся в прошлом веке в “Шереметьево-3”, ничему не научил?

Существует острейшая проблема: беспилотные воздушные суда летают без средств опознавания - трекеров. Ситуация недопустимая. Особенно если учесть, что в эксплуатации находятся более 5 тысяч отечественных промышленных беспилотных авиационных систем различных конструкций и назначения, а также свыше 30 тысяч - иностранного производства. При таком количестве летающих объектов необходимы срочные меры по безопасности полетов “большой” и “малой” авиации.

В районах Ямало-Ненецкого, Ханты-Мансийского автономных округов, Тюменской области и Урала самая большая интенсивность беспилотников в России, выполняющих ответственнейшие государственные задания крупнейших национальных газовых и нефтяных корпораций.

Международное консультативно-аналитическое агентство «Безопасность полетов», понимая острейшую проблему безопасности полетов, учитывая требования [Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО на 2017-2019 годы](https://www.icao.int/safety/Documents/10004_ru.pdf), установившего новый приоритет для международного авиационного сообщества – «Безопасность дистанционно-пилотируемых авиационных систем», и объявившего главную задачу – безопасная интеграция беспилотных авиационных систем в несегрегированное воздушное пространство, направило письма Министру транспорта, Начальнику Генерального штаба, руководителю Роскосмоса о необходимости срочного решения данного вопроса.

Минобороны ответило положительно и в установленные сроки. Прошло более семи месяцев. Аппарату Дитриха Е.И. и Рогозина Д.О. времени подготовить ответ не хватило.

**МАРТ**

**СТАТИСТИКА**

*По данным Всемирного фонда безопасности полетов, в мире с января по март 2019 года произошло 5 авиационных происшествий, погибло 190 человек.*

*Средний показатель за пять лет: с января по март произошло 3 авиационных происшествий, в которых погибло 147 человек.*

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

ПОТЕРИ, СВЯЗАННЫЕ С ПОГОДНЫМИ УСЛОВИЯМИ.

**9 марта. Колумбия: катастрофа древнего самолета.**

В субботу, 9 марта, около 10:40 местного времени в Колумбии произошла катастрофа самолета Douglas DC-3 компании LASER Aéro Colombia. На борту находилось 14 человек: 11 пассажиров и 3 члена экипажа. Все погибли. Самолет следовал по маршруту Taraira - Villavicencio. Однако из-за ухудшихся погодных условий эуипажу пришлось сделать промежуточную посадку в San José del Guaviare. При не выясненных пока что обстоятельствах самолет столкнулся с поверхностью земли и упал на грунтовую дорогу в 90 км от аэродрома назначения. Вся расположенная перед крыльями часть фюзеляжа полностью уничтожена начавшимся пожаром. Сообщают, что экипаж сообщил диспетчеру о возникновении технических проблем (по предварительной информации, отказал один из двух двигателей) и намерении выполнить аварийную посадку, вскоре после чего связь прекратилась. Обломки были обнаружены примерно через час после этого.Потерпевший катастрофу самолет был выпущен в 1945 году, то есть, ему было 74 года.

**27 марта. Казахстан. Катастрофа военного вертолёта.**

Вертолет Ми-8 военно-воздушных сил Казахстана по не установленной пока причине упал и полностью сгорел в Кзыл-ординской области Казахстана, сообщил новостным агентствам официальный представитель комитета по ЧС республики Нурсултан Нурахметов. Вертолёт принадлежал Министерству обороны страны. Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев в своем Twitter написал, что экипаж вертолета погиб. Глава государства поручил начать расследование и выразил соболезнования семьям погибших. Им окажут материальную помощь. В пресс-службе Минобороны сообщили, что на борту, по предварительной информации, находились 13 человек. “Количество и состояние потерпевших уточняется”, — говорится в сообщении на сайте оборонного ведомства. Количество погибших людей впоследствии подтвердилось. Отмечается, что воздушное судно следовало в составе звена из четырех боевых вертолетов из города Актау (на западе Казахстана) в город Шымкент (на юге). “Перелет проходил в рамках комплексной проверки и учений специальных подразделений “Алтын жебе” в темное время и в сложных метеорологических условиях”, — подчеркивается в сообщении. При столкновении с землёй возник пожар, практически уничтоживший воздушное судно. На месте крушения работает комиссия, обстоятельства авиационного происшествия выясняются. Авиационное происшествие произошло в Жалагашском районе Кзылордынской области в 17:35 местного времени.

БОЛЕЕ 140 ИНЦИДЕНТОВ И ПРОИСШЕСТВИЙ С КОММЕРЧЕСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ПРОИЗОШЛО В МАРТЕ 2019 ГОДА.

**POST SCRIPTUM**

*Конечно, наиболее трагическим событием в мире авиации в прошедшем месяце явилась катастрофа самолёта Boeing 737 MAX 8 в Эфиопии. Это авиационное происшествие освещали, пожалуй, все наиболее популярные средства массовой информации с громадным количеством комментариев, часто и весьма колких в отношении компании Boeing. А ведь расследование продолжается, и не надо спешить с выводами, тем более критичными. Мы теперь знаем, что у этого типа самолёта возникли проблемы с системой улучшения характеристик маневрирования - MCAS, которые компания старается устранить в весьма короткие сроки.*

*Это весьма важная проблема, которая привела к трагическим последствиям, и справедливых вопросов к компании задано и задаётся много. Также важно и то, что ответственность за трагедию, согласно ИКАО, должна лежать не только на компании-производителе, но и на государстве разработчика, осуществляющего надзор за выполнением требований по безопасности полётов и сертификацию типа. Надеемся, что на все вопросы будут даны детальные ответы.*

*Нельзя забывать и о том, какое количество самолётов этого типа находятся в эксплуатации в авиакомпаниях всего мира. Многие государства приостановили полёты этого типа до получения конкретных рекомендаций по устранению существующих недостатков. Какие убытки из-за этого несут авиакомпании, представить нетрудно. Также можно сказать, что, если версия с проблемой MCAS полностью подтвердится, то много справедливых вопросов останется к компании Boeing, включая и то, что внедрение системы управления безопасностью полётов (СУБП) при конструировании и производстве воздушных судов, как этого требует ИКАО, не было осуществлено в полной мере в компании.*

*А пока Федеральное авиационное управление (FAA) США в предварительном порядке одобрило разработанное специалистами корпорации Boeing обновление к программному обеспечению (ПО), позволяющее более плавно реагировать на резкое заваливание самолетов серии Boeing 737 MAX на крыло. Об этом сообщила 23 марта газета The Wall Street Journal со ссылкой на источники. По данным издания, изменения внесены в систему предотвращения заваливания на одно из крыльев. Обновленная система в случае такого маневра не подавляет остальное оборудование и не реагирует на ложные показания одного или двух датчиков. Модификация позволяет автоматически опустить носовую часть самолета только один раз и на 10 секунд в том случае, если Boeing 737 MAX угрожает крен на одну сторону или резкая потеря высоты. Но, увы, человеческие жизни не вернёшь, и теперь очень важно извлечь уроки из этого трагического происшествия. Это особенно важно для конструкторских бюро и производителей авиационной техники, разрабатывающих новые типы воздушных судов. Требования по СУБП должны строго выполняться и государства должны осуществлять полный контроль за их выполнением. В противном случае трагедии будут продолжаться.*

*И уже когда этот материал готовился к размещению на сайте, из США пришла информация о том, что внесение поправок в работу MCAS потребует еще нескольких недель.*

**ШАГИ К БЕЗОПАСНОСТИ**

**Российским авиакомпаниям грозит запрет на международные перелеты: отсутствует программа безопасности**

Российские авиаперевозчики в этом году могут стать «невыездными». Им запретят полеты в Европу и США. На сей раз не из-за очередного витка необоснованных антироссийских санкций, а на совершенно законных основаниях - несоблюдение норм и требований Международной организации гражданской авиации (ICAO).

В июне комиссия ICAO должна проверить в нашей стране государственную программу безопасности полетов гражданской авиации. Но в России такой программы фактически нет! И это непременно вскроется при проверке. Затем любая из стран - членов ICAO будет вправе отказать российским авиаперевозчикам в использовании своего воздушного пространства.

Эту проблему в обращении к министру транспорта Евгению Дитриху недавно подняли члены Экспертного совета в области гражданской авиации России. Вместе с экспертами в ситуации разбирался «МК».

В обращении членов экспертного совета к министру транспорта сказано: «Государственная программа обеспечения безопасности полетов ВС ГА (воздушных судов гражданской авиации)», утвержденная распоряжением Правительства РФ № 641 р от 6 мая 2008 года, на протяжении более 10 лет не уточнялась и не корректировалась; приемлемый уровень безопасности полетов гражданской авиации не определен; высшее должностное лицо, ответственное за ее состояние, как того требует Приложение 19 к Чикагской конвенции, не назначено…»

**Остров Мэн нам не пример**

Программа от 2008 года, которая упоминается в обращении, составлена и принята впопыхах, накануне приезда в нашу страну в 2008 году комиссии ICAO. На тот момент конкретные требования ICAO к национальной программе по безопасности полетов еще не были сформулированы. Требовалось только ее наличие. Так что буквально за две недели до приезда международной комиссии наши чиновники срочно сочинили формальную бумажку по безопасности полетов и тут же утвердили в правительстве, даже не удосужившись профинансировать ее исполнение. И как только представители ICAO покинули Россию, о документе все сразу забыли.

Затем в феврале 2013 года ICAO приняла Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов». Оно стало обязательным для всех членов этой организации. Там уже совершенно четко было сформулировано, что каждая страна обязана утвердить у себя государственную программу безопасности полетов. Обеспечить ее финансированием. В рамках программы установить приемлемый уровень безопасности полетов. Корректировать его по годам. Под изменение уровня уточнять программу. Назначить ответственных за ее исполнение. А также от всех структур, которые перевозят пассажиров, строят самолеты, учат пилотов, обслуживают аэродромы и воздушное пространство, потребовать разработки собственных систем управления безопасностью полетов, введя за их исполнением жесткий госконтроль.

Приложение 19 начало действовать с ноября 2013 года. На 2014 год в России была намечена очередная проверка ICAO. К этому времени нормальной госпрограммы по безопасности полетов у нас все еще не было. Из-за этого наши авиационные власти попросили ICAO отложить проверку на год. Им пошли навстречу. Но в следующем году российские авиавласти опять попросили. На сей раз - вообще пока не проверять их по 19-му Приложению, так как Россия и к этому сроку оказалась не готова. ICAO согласилась и на это.

Справедливости ради надо сказать, что на тот момент довольно много стран так же, как и Россия, не могли выполнить требования 19-го Приложения. Им всем дали отсрочку на пять лет.

Пять лет прошло. Теперь госпрограмма по безопасности полетов есть у всех: у американцев и европейцев, Сингапура и Пакистана, у самых отсталых стран Азии и Африки… Даже крохотный остров Мэн, отказавшийся в 1973 м вместе с Британией присоединиться к ЕС, сподобился ее принять. И только Россия, называющая себя великой авиационной державой, государственной программы безопасности полетов не имеет.

У нас в стране до сих пор в цифровом выражении даже не определено такое основополагающее для гражданской авиации понятие, как «приемлемый уровень безопасности полетов».

**У семи нянек дитя без глазу**

Вообще-то для уха обывателя понятие «приемлемый уровень безопасности полетов» звучит кощунственно. Вроде как потерять десяток самолетов в год - это приемлемо, а пятнадцать  - уже не очень. Но такова объективная реальность: взаимодействие человека с машиной не может быть абсолютно безопасным. Будь то космическая ракета, автомобиль или самолет - все имеет свой коэффициент надежности.

В гражданской авиации уровень безопасности оценивается по тому, насколько серьезным можно считать тот вред, который в процессе авиатранспортной деятельности на сегодняшнем этапе развития техники может быть нанесен человеку, среде, природе. ICAO следит за тем, чтобы такие риски под контролем государства не зашкаливали и стремились к минимуму.

Причем приемлемый уровень безопасности в каждой конкретной стране не должен максимум в два раза превышать мировой. У нас превышает. Насколько - об этом можно лишь спорить, так как Россия, по заявлению экспертов, до сих пор этот уровень не определила. А если в стране нет главного базового критерия, то о каком контроле государства над безопасностью полетов можно говорить?

Скажете, казуистика? Нет, специалисты называют это научным подходом к проблеме обеспечения безопасности полетов.

Так что пока для отчетности мы обычно сравниваем свои собственные цифры с нашими же показателями прошлых лет. Например, данные из отчета Росавиации от 14 марта этого года: количество авиационных происшествий в коммерческой гражданской авиации России в 2018 году увеличилось на 27% по сравнению с 2017 годом. Или так: в прошлом году в России произошло 19 авиапроисшествий, в том числе 9 катастроф с гибелью 104 человек. В 2017 м авиапроисшествий было 15, включая 7 катастроф с гибелью 25 человек.

Теперь следующее - о высшем должностном лице, ответственном за состояние безопасности полетов в нашей стране.

В Европе - это глава агентства по безопасности полетов (EASA), в Штатах - руководитель Federal Aviation Administration (FAA). Они занимаются только безопасностью. Им абсолютно все равно, возрос в их странах объем перевозок или упал, сколько построено аэродромов и подготовлено пилотов - все то, за что в России обычно хвалят или ругают Росавиацию. Но вот если в США или Европе начнут падать самолеты, тогда чиновников FAA и EASA начнут увольнять, а некоторых даже судить и сажать.

Кстати, именно этот процесс сейчас набирает силу в США после двух похожих катастроф Boeing 737 MAX 8, когда выяснилось, что в ходе сертификации лайнера FAA перепоручила окончательную оценку безопасности этой модели специалистам фирмы - производителя Boeing.

Следствие подозревает, что аналогичное могло произойти и при сертификации Boeing 777 и Boeing 787 Dreamliner. Так что разбирательство предстоит крупное. Но, возможно, кто-то скажет: если в Европе и США созданы такие правильные структуры по безопасности, то как же могло произойти такое с Boeing 737 Max 8?

Вопрос логичный. Но там, по крайней мере, в случае чего хоть концы можно найти, выяснить, кто виноват и что делать. Случись такое у нас - виновных нет. Все правые. Кроме погибшего экипажа. А все потому, что ответственность за безопасность полетов у нас тонким слоем размазана по пяти структурам: Минтрансу, Росавиации, Ространснадзору, МАК, Минпромторгу.

Каждое из ведомств выполняет лишь свою часть функций. Министерство выпускает нормативно-правовые акты, агентство их исполняет, Ространснадзор за всем этим наблюдает, комитет расследует... Короче, у семи нянек дитя без глазу.

А Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации требует, чтобы ответственным за безопасность полетов в стране было одно конкретное лицо. У нас его нет. И потому, когда падает самолет, мы обычно видим много разных лиц - министров, администраторов, прокуроров… После следующей катастрофы мелькают опять те же самые - невиновные, непричастные, ненаказуемые.

Наибольшее число вопросов безопасности у нас традиционно отслеживает Росавиация. Но самое главное, чего она не делает - по закону не имеет права - не выпускает нормативных документов и не регламентирует требования авиабезопасности. Эти функции возложены на Минтранс. А там, в силу ряда причин, этим занимаются люди, никогда не имевшие отношения к практической деятельности в области безопасности полетов.

Возможно, поэтому в своем обращении к министру транспорта Евгению Дитриху члены Экспертного совета гражданской авиации пишут: «Ситуация в авиатранспортном комплексе созрела для принятия профессиональных управленческих решений, являющихся критичными для отрасли и выходящих за пределы полномочий Росавиации».

**Авось пронесет?**

Может, наши авиачиновники правы, что несильно беспокоятся по поводу грядущей в июне проверки ICAO? В конце концов Россию и раньше проверяли. Претензии были, но ничего, летаем ведь как-то. Авось пронесет.

Но вот эксперты «МК» считают, что на сей раз шансов выкрутиться практически нет. Подобные прецеденты были. Например, после проведенной в 2008 году проверки Казахстана инспекцией ICAO было запрещено всем казахстанским авиакомпаниям (кроме одной, «дочки» английской авиакомпании) летать в страны ЕС. Это очень сильно ударило по экономике нашего соседа.

- Если в июне международная проверка установит, что у нас не выполняются требования 19-го Приложения по безопасности, сама организация ICAO запрещать ничего не будет, - поясняет один из наших экспертов. - Просто в течение 90 дней она опубликует отчет, который зафиксирует этот факт. И уже после этого любое государство - это будет сделано в соответствии с международными стандартами воздушного права и требованиями ООН - может запретить полеты в своем воздушном пространстве авиакомпаниям страны, которая не соответствует требованиям ICAO. И я глубоко убежден, что и Штаты, и Европа, исходя из нынешних «особо дружеских» отношений, не преминут этим воспользоваться. Сейчас, чувствуя, что запахло жареным, некоторые наши авиачиновники пытаются этой чисто организационной проблеме придать некий политический окрас. Дескать, что такое ICAO? Они там, на Западе, вообще нам не указ. А 19-е Приложение к исполнению и вовсе не обязательно. Похоже, эти деятели забыли, что мы в 2000 году уже попробовали не выполнить требования ICAO по шумам. И чем это все кончилось?

Чем кончилось - напомню. В 1993 году Ассамблея ICAO приняла решение ужесточить требования по шумам - ввела новые нормы ограничения шума самолетов по так называемой 4-й главе 16-го Приложения ICAO (российские самолеты тогда еле удовлетворяли 3-й главе). Сроком приведения всех самолетов к новому стандарту для всех стран был определен 2000 год.

И вот в России собрали на совещание двигателистов, авиастроителей ведущих фирм — Яковлева, Туполева, Ильюшина и спросили: хватит ли им семи лет, чтобы привести свои машины к новым стандартам ICAO? Те дружно заверили: да, сделаем! Но затем грянул дефолт, экономика посыпалась, денег на авиацию не давали, и никто ничего доводить до ума, конечно, не стал. Приезжали французы из Snecna, предлагали поставить на наши самолеты свои движки, но и с ними не договорились.

В результате в 2000 м - как снег на голову - Европа останавливает у себя полеты всех самолетов российского производства. Здесь поднимается страшный шум. В атаку на европейцев бросают Александра Нерадько, который тогда был заместителем министра транспорта. Он грозит прикрыть все транссибирские маршруты для западных стран, если те перестанут пускать нас в Европу.

Под таким нажимом европейцы отступают и дают нам еще один год, чтобы привести свои самолеты в соответствие с новыми стандартами ICAO по шуму. Проходит год, за который никто делать ничего даже не собирался, и уже в 2001-м Европа окончательно перестает пускать к себе наши шумные Ан-24, Ту-134, Ту-154, Ил-86.

Вслед за европейцами и Египет запрещает у себя полеты Ил-86, которые возили на египетские курорты миллионы россиян. В результате эти легендарные и надежные самолеты встают в «Домодедово» носом к забору и потом один за другим отправляются под списание.

Так в начале 2000-х закончилась наша попытка не выполнить требования ICAO. Но тогда это еще хоть как-то можно было оправдать - для доработки старых машин требовалось слишком много средств, что экономически невыгодно. Выгоднее было вкладываться уже в новые самолеты. Но Россия их не строила. Пришлось покупать европейские и американские. Отечественного авиапарка Россия лишилась.

**Бойкот или саботаж?**

Короче, с шумными самолетами понятно. Ну а теперь-то что? На создание и внедрение госпрограммы безопасности полетов таких огромных средств не требуется. У нас есть Минтранс, в нем - департамент государственной политики в области гражданской авиации. Там сидят чиновники, получающие хорошую зарплату, в частности, за то, чтобы определять эту самую политику, включая создание и внедрение госпрограммы по безопасности.

- Но почему-то именно там как раз ее упорно не хотят внедрять, - заявляет один из экспертов «МК». - У меня такое подозрение, что они понимают: сначала ведь потребуется установить приемлемый уровень безопасности полетов. Но если это сделать, и он окажется превышен - а так и есть, - с кого спросят? А «приемлемый уровень» - это же не обычные пространные рассуждения, которые написал и забыл. Это чистый математический расчет. Он сразу покажет, что мы не соответствуем мировым критериям безопасности. Ну и кому хочется над собой устанавливать объективный критерий контроля, который станет поводом для того, чтобы тебе же потом надавали по шапке?

Однако с этим мнением не согласен наш другой собеседник. Он считает, что проблема эта гораздо глубже:

- Вы говорите о чиновничьем бойкоте? - рассуждает он. - А я вот в этом не уверен. Скорее, здесь заговор. Сложно представить, что в Минтрансе сидят люди, которые не понимают, к каким последствиям для нашей экономики может привести игнорирование требований ICAO по безопасности. А потому я не исключаю, что у кого-то из тех, кто бойкотирует 19-е Приложение ICAO, имеются свои собственные коммерческие интересы в западных авиакомпаниях. Иначе как объяснить, что они своим бездействием сейчас делают все для того, чтобы вытеснить российских авиаперевозчиков с международных маршрутов?

А заодно и российскую авиапромышленность - с мирового рынка.

Отдел АМО