

**Авиационные инциденты с участием воздушных судов гражданской и/или государственной авиации в 2018 - 2020 годах**

**15.11.2018** Четыре «МиГ-31» с подвесным боекомплектom вылетели из аэродрома Пермь (Большое Савино) на аэродром Воркута (Советский), выбрав два запасных аэродрома Сыктывкар и Нарьян-Мар, но, подлетая к аэродрому назначения, лётчики обнаружили ухудшение видимости, туман до 200 метров. Экипажи, выполнив несколько неудачных заходов, приняли решение следовать на ближайший гражданский аэродром Усинск, Нарьян-Мар не принимал.

В 8 часов утра диспетчер пункта системы посадки (ДПСП) аэропорта Усинск, двадцатишестилетний Алексей Плитин, готовился к приёму гражданского самолета «Боинг-737» со 100 пассажирами и 5 членами экипажа на борту авиакомпании «ЮТ Эйр». Никакой предварительной информации о том, что в то же самое время четыре «МиГ-31» с минимальным остатком топлива торопятся сюда на вынужденную посадку, ему не поступало.

Ситуация сложилась настолько критичная, что руководитель полётов и диспетчер пункта посадки принимают неординарное, не описанное никакими должностными инструкциями решение. Опасаясь, что полная выработка топлива заставит экипажи боевых самолетов покинуть их, и тогда может произойти чрезвычайная ситуация техногенного характера с гибелью людей, они разрешают посадку на занятую «Боингом» полосу.

Посадку запросили ещё три «МиГ-31» все из той же пилотируемой группы. Диспетчер настоятельно рекомендует «Боингу» оперативно освободить полосу и зарулить в ее «карман». Когда первый «МиГ» уже снижался, пассажирский самолет ещё продолжал движение по полосе, поэтому диспетчер особо обращал внимание военного лётчика на это обстоятельство. Посадка была произведена с критически малым остатком топлива на ВПП, покрытую слоем изморози по всей ее длине, да, к тому же, при предельном коэффициенте сцепления 0.3.

Руководство Международного агентства «Безопасность полетов» направило письма министрам обороны и транспорта, а также генпрокурору с настоятельной просьбой вернуться все же к скрупулезному анализу случившегося в Усинске. Также тревожит и невыполнение постановления Правительства РФ «О Единой системе обслуживания воздушного движения» и Указа Президента РФ «О Федеральной системе разведки и контроля воздушного пространства» в части взаимодействия военных и гражданских органов, единых радиолокационных и навигационных полей, никак не решается многолетняя проблема отсутствия связи между ними. Что, кстати, как раз и аукнулось неожиданностью для органов обслуживания воздушного движения Усинска при следовании боевых самолётов к аэродрому.

В постсоветской истории еще не было случая, когда на ВПП, с находящимся там гражданским воздушным судном (более 100 авиапассажиров), поочередно выполнили аварийную посадку четыре военных истребителя - перехватчика с подвесным боекомплектom.

**03.12.2018** произошло нарушение интервалов эшелонирования между воздушными судами Аэробус А-320 «Аэрофлота» и Ан-72 государственной авиации, следовавшими на пересекающихся курсах в районе ОПРС «Ивановское» Московской воздушной зоны из-за несанкционированного диспетчером набора высоты воздушным судном Ан-72.

**03.06.2019** произошло нарушение интервалов эшелонирования между двумя воздушными судами Ан-26, позывной 30757 и позывной 30750 Краснодарского ВВАУЛ на встречных курсах в результате не выдерживания высоты Ан-26, позывной 30757 в Ростовской воздушной зоне.

**08.08.2019** произошел прерванный заход на посадку (уход на второй круг) рейсового ВС Л-410 на аэродроме совместного базирования в аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) из-за пересечения линии стоп огней на предварительном старте, готовящегося к взлету ВС Ил-62 государственной авиации, из-за неудовлетворительного взаимодействия в Объединенной группе УВД в составе военных и гражданских авиадиспетчеров, при управлении ВС Ил-62 военными.

**27.09.2019** произошло нарушение интервалов эшелонирования на расходящихся курсах между воздушными судами Р-180 филиала «Аэроконтроль» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и СУ-35 государственной авиации в аэродромной зоне Петрозаводска из-за неудовлетворительного взаимодействия группы руководства полетами государственной авиации и пассивного руководства начальником смены гражданских авиадиспетчеров Петрозаводского центра ОВД.

**20.11.2019** произошло нарушение интервалов эшелонирования между рейсовым воздушным судном Як-40 и Миг-31 государственной авиации, выполнявшим аэродромный полет на аэродроме совместного базирования в аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) из-за неудовлетворительного взаимодействия в Объединенной группе руководства полетами в составе военных и гражданских авиадиспетчеров, при управлении ВС Миг-31 военным руководителем полетов и пассивном наблюдении за полетом Миг-31 гражданского диспетчера «Круга».

**07.04.2020** воздушное судно Миг-31 государственной авиации с ограниченным остатком топлива совершило посадку на рулежную дорожку, параллельную рабочей ВПП аэродрома совместного базирования Новосибирска (Толмачево). Обслуживание воздушного движения выполнялось Объединенной группой руководства полетами в составе военных и гражданских авиадиспетчеров, под управлением военных. Рулежная дорожка и рабочая ВПП аэродрома в это время были свободны. Гражданские авиадиспетчеры осуществляли взаимодействие с военными формально и в процесс захода на посадку Миг-31 не вмешивались.

**10.06.2020** в зоне ответственности Ростовского зонального центра Единой системы организации воздушного движения филиала «Аэронавигация Юга» ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» произошел серьезный инцидент – опасное сближение в полете самолетов Боинг-777 авиакомпании Emirates, следующего из Осло в Дубай, и А-320 российской авиакомпании S7 («Сибирь»), следующим из Ростова-на-Дону в Москву.

Лишь по счастливой случайности не произошло столкновение пассажирских самолетов на встречных курсах с переменным профилем.

Следует отметить, что этот серьезный инцидент произошел в зоне ответственности одного из крупнейших в России, автоматизированного центра обслуживания воздушного движения, полностью укомплектованного штатом диспетчеров, в простой воздушной и метеорологической обстановке.

**16.06.2020**, через шесть дней после этого серьезного инцидента, в Симферопольском районном центре филиала «Крымаэронавигация», также в простой воздушной обстановке произошло нарушение установленных интервалов эшелонирования из-за ошибочных действий диспетчера при управлении А-321 авиакомпании «Уральские авиалинии» и Ил-76 Минобороны РФ.

Система предупреждения об опасном сближении срабатывала дважды – предупреждающий режим (ПР), требующий особого внимания со стороны авиадиспетчера, чтобы исключить переход ситуации в катастрофическую, и конфликтный режим (КР).

**30.07.2020** беспрецедентный случай произошел в зоне ответственности Аэродромного диспетчерского центра (АДЦ) Якутск, «Аэронавигация Северо-Восточной Сибири». За неполные 7 минут произошло три срабатывания СПОС, в ситуацию были вовлечены 4 воздушных судна: два Bombardier авиакомпании «Якутия», Ан-24 авиакомпании «Полярные авиалинии» и Ан-24 авиакомпании «ИрАэро».

В то время, как первый Ан-24 авиакомпании «Полярные авиалинии» произвел взлет с аэродрома Якутск, а второй Ан-24 авиакомпании «ИрАэро» готовился к взлету, Врио руководителя полетов (РП) аэродромного диспетчерского центра, который осуществлял обслуживание воздушного движения на рабочем месте диспетчера процедурного контроля (ДПК), не оценив воздушную обстановку, разрешил выполнить визуальный заход на аэродром Якутск экипажу первого Bombardier авиакомпании «Якутия». Его экипаж, получив разрешение на выполнение визуального захода, приступил к выполнению полета по кратчайшему маршруту, при этом проигнорировал заданную диспетчером высоту 1000 метров. Диспетчер ДПК в свою очередь не потребовал от экипажа выполнения указаний и не проконтролировал выдерживание экипажем заданной высоты.

В результате произошло первое срабатывание СПОС между Bombardier и Ан-24, разница по высоте составила 170 м, а горизонтальный интервал – 1,3 км.

Заведомо зная, что экипаж Bombardier не выдерживает заданную высоту 1000 метров (фактическая высота была 760 м), диспетчер ДПК не предпринял мер по исправлению конфликтной ситуации уже со вторым взлетающим с аэродрома Якутск Ан-24 авиакомпании «ИрАэро», который набирал высоту 700 м.

В результате происходит второе срабатывание СПОС на рабочем месте ДПК с разницей по высоте между воздушными судами 200 м и горизонтальным интервалом 4,96 км.

Далее диспетчер диспетчерского пункта подхода (ДПП), как и Врио РП АДЦ, не оценив воздушную обстановку, наблюдая за развитием конфликтной ситуации между уже вторым Bombardier авиакомпании «Якутия», выполняющим стандартную схему прибытия на аэродром Якутск и Ан-24 авиакомпании «ИрАэро», взлетевшим с Якутска, указаний о прекращении снижения Bombardier и наборе эшелона полета Ан-24 не дали. Запоздалые действия диспетчера ДПП отвернуть снижающийся Bombardier для создания бокового интервала успехом не увенчались.

В результате происходит третье срабатывание СПОС в районе аэродрома Якутск. Разница по высоте между самолетами составляла 140 м, а горизонтальный интервал – 8 км.

**18.08.2020** года вновь в зоне ответственности Ростовского ЗЦ ЕС ОрВД произошло срабатывание СПОС между воздушными судами государственной авиации Ил-76 и Ту-134, которые выполняли полет с военного аэродрома.

По неизвестным причинам (вопрос не исследован) экипаж воздушного судна Ту-134 после взлета не вышел на связь к диспетчеру внутрассового сектора Центра организации воздушного движения Ростовского ЗЦ ЕС ОрВД, а продолжал находиться на связи с органом обслуживания воздушного движения (ОВД) аэродрома Миллерово в наборе эшелона полета 250.

Через 3 минуты после взлета Ту-134, с того же аэродрома – Миллерово, – взлетел Ил-76, он также выполнял внутрассовый полет и следовал параллельным курсом с набором эшелона полета 270, но под управлением диспетчера внутрассового сектора Ростовского Центра ОрВД.

Диспетчер внутрассового сектора при срабатывании СПОС в режиме «ПР» (прогноз конфликта) действий по предотвращению нарушения интервалов эшелонирования не предпринимал.

В тот момент, когда Ту-134 пересек эшелон полета 176, а Ил-76 пересек эшелон полета 167, произошло нарушение интервалов, в дальнейшем интервал сократился до минимума и составил: в горизонтальной плоскости – 6 км, а вертикальной – 91 м (300 ft).

События, произошедшие 16 июня и 18 августа с самолетами Минобороны, говорят о нарушениях взаимодействия между военными и гражданскими органами обслуживания воздушного движения, предписанного постановлением Правительства РФ о Единой системе ОрВД и требуют срочного создания совместной комиссии по их расследованию для исключения повторения в будущем.

**19.10.2020** произошло нарушение интервалов эшелонирования между воздушными судами Ми - 26 государственной авиации и ВС А-319 авиакомпании «Аврора» на аэродроме совместного базирования Петропавловск – Камчатский (Елизово) при выполнении совместных полетов с 5 ОАО ФСБ России из-за неудовлетворительного взаимодействия в Объединенной группе руководства полетами в составе военных и гражданских авиадиспетчеров, при управлении ВС Ми-26 военным руководителем полетов.

**22.12.2020** в 7-21 УТЦ, через 21 минуту, после завершения ранее согласованного срока действия запрета на ИВП, произошел несанкционированный взрыв на расстоянии 13,5 км от заходящего на посадку на аэродром Норильск (Алыкель) самолета Боинг 737-800 авиакомпании «НордСтар». Сроки действия запрета на ИВП были установлены неверно. Военный руководитель взрывных работ сообщил: «Взрыв остаточный», пауза - «Ну взорвалось». Чудом не произошло катастрофы.