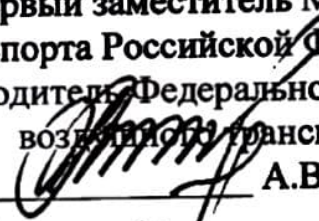


**УТВЕРЖДАЮ**  
Первый заместитель Министра  
транспорта Российской Федерации –  
руководитель Федерального агентства  
воздушного транспорта  
  
\_\_\_\_\_ А.В. Нерадько  
«23» \_\_\_\_\_ 2020 г.

### ОТЧЕТ

**по результатам расследования авиационного инцидента с воздушным судном  
B-737-800 VQ-VTJ ООО «Авиакомпания «Победа»**

г. Москва

23.11.2020

Комиссия в составе:

председателя	А.М. Шайкамалова, начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации;
заместителя председателя	В.В. Лучинина, советника отдела расследования и профилактики авиационных событий Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации.
членов комиссии:	М.А. Огаркова, ведущего консультанта отдела расследования и профилактики авиационных событий Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации; С.Ф. Быстрова, начальника отдела летно-методической работы Управления летной эксплуатации Росавиации; И.В. Пономарева, начальника отдела технического развития Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации; А.А. Буевича, заместителя генерального директора – начальника ГЦ ЕС ОрВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»; В.А. Карпова, начальника отдела управления безопасностью полетов Дирекции по управлению безопасностью полетов и качеству ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

назначенная приказом Росавиации от 12.11.2020 № 1386-П, провела расследование авиационного инцидента с воздушным судном B-737-800 VQ-VTJ ООО «Авиакомпания «Победа», произошедшего 11.11.2020 при выполнении рейса PBD 407 по маршруту: Москва (Внуково) – Екатеринбург (Кольцово).

## 1. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

11.11.2020 днем, в простых метеоусловиях (горизонтальный полет на эшелоне), при выполнении регулярного пассажирского рейса ПБД-407 по маршруту: Москва (Внуково) – Екатеринбург (Кольцово) произошел авиационный инцидент с самолетом В-737-800 VQ-BTJ.

В период с 11:39:56 до 12:08:23 UTC (далее в отчете используется время UTC, местное время UTC+4 часа) при выполнении полета по маршруту, на эшелоне 350, экипаж воздушного судна (далее – ВС) сообщил диспетчеру о необходимости выполнения виражей в районе пункта обязательных донесений NOGRI (координаты 56°06'01" с.ш., 054°20'54" в.д., район г. Нефтекамска, Республика Башкортостан) для проведения проверки навигационного оборудования самолета. После завершения маневрирования на эшелоне 350, экипаж продолжил полет по плану и совершил благополучную посадку в аэропорту Екатеринбург (Кольцово).

В результате инцидента находившиеся на борту самолета 102 пассажира и 6 членов экипажа не пострадали.

## 2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

### 2.1. Данные об экипаже

#### 2.1.1. Командир ВС (в полете занимал левое кресло пилота):

Старанкевич Виталий Михайлович, 1990 г.р., свидетельство линейного пилота № 0084177 от 12.11.2018. Срок действия ВЛЭК до 17.09.2021.

Окончил Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации в 2012 году. Переподготовку на самолет Боинг-737 проходил в АУЦ ОАО «АК Трансаэро» в 2013 году.

Допущен к полетам по метеоминимуму погоды CAT III 15×175, взлет 150 м.

Общий налет – 5464 часа; налет на самолете Боинг-737 – 4547 часов; самостоятельный налет на данном типе – 1931 час; налет за последние 30 дней – 96 часов 23 минуты; налет за последние 3 дня – 13 часов 37 минут; 5 посадок; налет в день события – 07 часов 10 минут.

Продолжительность отдыха: предполетный – 28 часов 54 минуты, еженедельный (с 06.11 по 09.11.2020) – 81 час 48 минут.

Перерывов в полетах в течение последнего года на ВС данного типа не имел.

Проверка техники пилотирования выполнена 13.06.2020, проверяющий – Иванов А.В., оценка – «сдал». Проверка на тренажере выполнена 19.07.2020, проверяющий – Бежуашвили Т.Н., оценка – «сдал». Предварительная подготовка – ВЛП: приказ от 26.05.2020 № 96-ОД; ОЗП: приказ от 27.10.2020 № 272-ОД.

Авиационных происшествий в прошлом не имел.



### 2.1.2. Второй пилот (в полете занимал правое кресло пилота):

Троцевский Игорь Валерьевич, 1992 г.р., свидетельство коммерческого пилота № 0079654 от 12.09.2018. Срок действия ВЛЭК до 13.01.2021.

Окончил Ульяновское ВАУ ГА в 2015 году. Переподготовку на самолет Боинг-737 проходил в ЧПОУ «Авиашкола Аэрофлота» в 2018 году.

Допущен к полетам по метеоминимуму погоды САТ III 15×175, взлет 150 м.

Общий налет 1742 часа; налет на самолете Боинг-737 – 1498 часов; самостоятельный налет на данном типе – 1498 часов; налет за последние 30 дней – 49 часов 50 минут; налет за последние 3 дня – 12 часов 29 минут; 5 посадок; налет в день события – 07 часов 10 минут.

Продолжительность отдыха: предполетный – 27 часов 21 минута, (еженедельный с 07.11 по 09.11.2020) – 62 часа 47 минут.

Перерывов в полетах в течение последнего года на ВС данного типа не имел.

Проверка техники пилотирования выполнена 30.12.2019, проверяющий – Сысоев И.А., оценка – «сдал». Проверка на тренажере выполнена 18.07.2020, проверяющий – Павлов Д.А., оценка – «сдал». Предварительная подготовка – ВЛП: приказ от 26.05.2020 № 96-ОД, ОЗП: приказ от 27.10.2020 № 272-ОД.

Авиационных происшествий в прошлом не имел.

Профессиональная подготовка членов экипажа ВС соответствовала установленным требованиям.

## **2.2. Данные о персонале наземных служб**

К событию отношения не имеют.

## **2.3. Данные о воздушном судне**

Самолет В-737-800, государственный и регистрационный опознавательные знаки VQ-BTJ, заводской (серийный) № 39950, изготовлен 30.10.2014 компанией «Boeing» (США).

Свидетельство о государственной регистрации воздушного судна № 3511 от 17.12.2019 выдано Департаментом гражданской авиации Бермудских Островов. Самолет имеет Сертификат летной годности № 1951, выданный Департаментом гражданской авиации Бермудских Островов 22.11.2019 со сроком действия до 12.12.2020.

Налет самолета с начала эксплуатации – 25381 час 47 минут; 11459 посадок.

Последнее периодическое ТО выполнено 11.11.2020 по форме «90DY Check» в АО «ВТС». Последнее оперативное ТО выполнено 11.11.2020 специалистом АО «ВТС» по форме «DY Check».

В ходе расследования не выявлено отказов (неисправностей) систем воздушного судна.

## 2.4. Метеорологическая информация

На маршруте полета: Москва (Внуково) – Екатеринбург (Кольцов) опасных явления погоды не наблюдалось.

К расчетному времени прилета (12:19) самолета в аэропорту Екатеринбург (Кольцово) наблюдались следующие метеоявления: за 12:00 – ветер 270° 5 м/с; видимость 10 км; облачность 6/4 октантов, облачность высококучевая, слоисто-кучевая, нижняя граница 900 метров; температура минус 3,5°С, точка росы минус 7,1°С; давление QNH 1007 гПа.

К моменту фактической посадки (12:50) самолета в аэропорту Екатеринбург (Кольцово) наблюдались следующие метеоявления: за 13:00 – ветер 260° 6 м/с; видимость 10 км; облачность 6/4 октантов, облачность высококучевая, слоисто-кучевая, нижняя граница 660 метров; температура минус 3,6°С, точка росы минус 5,8°С; давление QNH 1008 гПа.

Метеорологические условия не оказали влияния на событие.

## 2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадки и УВД

К событию отношения не имеют.

## 2.6. Данные об аэродроме

К событию отношения не имеет.

## 2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Аварийно-спасательные и пожарные команды не привлекались.

## 2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

Члены экипажа и пассажиры не пострадали.

## 2.9. Работы, проведенные комиссией

### 2.9.1. Пояснения членов летного экипажа ВС.

В ходе расследования членами экипажа ВС представлены следующие объяснения:

а) Командир воздушного судна:

*«Выполняя рейс DP407 11.11.2020 на эшелоне 350 за 7 минут до пролета точки NOGRI начали поступать сигналы об отсутствии данных от right FMC. Экипажем было принято решение выполнить две орбиты над точкой. В это время экипажем был выполнен QRH non-normal checklist FMC Fail. Затем экипажем принимались решения о целесообразности продолжения полетного задания или возврата на базовый аэродром. В последствии работа right FMC*



нормализовалась и экипажем было принято решение следовать согласно полетному заданию» (в тексте сохранены авторские орфография и пунктуация).

В ходе расследования не был проведен опрос командира ВС, так как с 15.11.2020 по 24.11.2020 он находился в ежегодном оплачиваемом отпуске, представленном на основании утвержденного графика отпусков на 2020 год (письмо ООО «Авиакомпания «Победа» от 20.11.2020 № 284 на запрос комиссии по расследованию письмом от 19.11.2020 № Исх-46826/02).

**б) Второй пилот:**

*«При выполнении рейс ДР-407 от 11.11.2020 на эшелоне полета FL350, за 7 минут до пролета точки NOGRI, начали поступать сигналы об отсутствии данных от right FMC. Экипажем было принято решение выполнении двух орбит над этой точкой, для прочтения QRH non-normal checklist FMC Fail. После того как работа right FMC нормализовалась, экипажем было принято решение о продолжении полета согласно полетному заданию» (здесь и далее в тексте сохранены авторские орфография и пунктуация членов экипажа ВС).*

Опрос второго пилота был проведен 23.11.2020.

В ходе опроса установлено (протокол опроса прилагается к материалам расследования), что «при полете по маршруту на правом ND пропала навигационная информация, появились сообщения VTK и MAP. На CDU появились сообщения «VERIFY POSITION», «SINGLE FMC OPERATION». Правый и левый CDU продолжали работать, какая страница отображалась на CDU не помню. На левом ND информация отображалась корректно.

Для проверки навигационных средств выбрали точку NOGRI, т.к. она не находилась на границе секторов УВД и место можно было проверить с использованием VOR-DME Уфа. Для этого настроились на частоту VOR-DME Уфа чтобы контролировать место самолета по левому ND, как это предусмотрено «Supplementary Procedures» для проверки FMC.

В процессе выполнения правого и левого виража отсутствие информации на правом ND сохранялось. Пропадание информации было неоднократным. Маневрирование выполнялось при помощи «HDG SEL».

После выхода из виражей, при выполнении зоны ожидания (прямолинейный полет в направлении Екатеринбурга), начали выполнять QRH «FMC fail», дошли до пункта 3, в этот момент работа оборудования восстановилась (восстановление информации на ND, отсутствие сообщений). Поэтому выполнение карты прекратили, переключатели выбора FMC не переключали, т.к. в этом не было необходимости (восстановление работы FMC). В процессе выполнения зоны ожидания просмотрели MEL для принятия решения о целесообразности полета до Екатеринбурга (с позиции возможности продолжения полета при отказе одного FMC) или принятия решения о возврате на аэродром вылета. В бортовой журнал не сделали запись, т.к. работа FMC восстановилась.

Указаний от руководства авиакомпании на выполнение маневрирования при выполнении данного рейса не было.



*Были ли манипуляции с правым CDU (переключение страниц) не помню. Не помню, вызывались ли страницы «POS SHIFT» и «NAV STATUS».*

### **2.9.2. Бортовые самописцы.**

Самолет оборудован регистраторами речевой (CVR) и параметрической информации (DFDR).

Записи регистратора речевой информации не сохранились (продолжительность записи 2 часа), так как к моменту принятия решения о начале расследования самолет В-737-800 VQ-BTJ продолжал эксплуатироваться. 11.11.2020 в 13:38 на самолете В-737-800 VQ-BTJ было продолжено выполнение полетного задания по маршруту: Екатеринбург (Кольцово) – Санкт-Петербург (Пулково). Сообщение об авиационном событии поступило 11.11.2020 в 14:45.

Записи регистратора параметрической информации использовались при расследовании. Перечень регистрируемых DFDR параметров позволяет оценить работоспособность навигационной системы и провести анализ действий экипажа ВС при выполнении контрольных карт, предусмотренных QRH.

По заданию комиссии по расследованию в Авиареестре России проведено исследование записей регистратора DFDR. Анализ информации FDR показал, что в течение всего полета FMC и IRU были исправны – дискретный сигнал «FMC Valid» регистрируется постоянно в течение всего полета, дискретный сигнал «IR Fault» не зарегистрирован так же в течение всего полета. Аналоговые параметры, источником которых являются FMC и IRU, достоверны и не имеют разрывов в регистрации, что также свидетельствует об исправности компонентов навигационной системы. Переключатели режимов FMC и IRS на панели «NAVIGATION» (передний верхний пульт пилотов) в течение всего полета находились в режиме NORMAL, о чем свидетельствует регистрация дискретного сигнала srFMI «FMC SELECT SW-CAPT» и siIRr «IRS SELECT SW-CAPT».

Располагаемые характеристики навигации (ANP) как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскостях на протяжении всего полета были не хуже требуемых (RNP).

Полет по маршруту до точки NOGRI выполнялся с работающим каналом А автопилота в режимах LNAV и VNAV.

За 7 минут до начала маневрирования, в 11:32:47, правый приемник ILS перешел в режим STANDBY и на дисплее второго пилота данные правого ADF сменились на информацию от правого приемника VOR. Восстановление исходного состояния этих сигналов произошло в 12:12:11 (через 6 минут после окончания эволюции в горизонтальной плоскости в районе точки NOGRI).

В 11:39:15, при получении разрешения от диспетчера на выполнение маневра в районе точки NOGRI, экипаж включил режим управления по курсу в горизонтальной плоскости, что привело к отключению режима LNAV. Режим управления VNAV остался неизменным, в вертикальной плоскости самолет успешно управлялся автопилотом, о чем свидетельствует, например, автоматическая перебалансировка самолета в процессе эволюций в боковом канале (изменение параметров «Положение стабилизатора», «Триммирование от автопилота»).



В горизонтальной плоскости экипаж управлял полетом с помощью задатчика курса на панели управления автопилотом. Система управления адекватно обрабатывала команды автопилота, о чем свидетельствуют изменения параметров управления в канале крена.

В процессе маневрирования экипаж выполнил:

правый разворот на  $360^\circ$  с максимальным удалением от ЛЗП 23,6 км;

левый разворот на  $360^\circ$  с максимальным удалением от ЛЗП 21 км;

полет с курсом  $75^\circ$  по криволинейной траектории параллельно ЛЗП маршрута слева с максимальным удалением от ЛЗП 5,5 км;

правый разворот на  $210^\circ$  и прямолинейный полет параллельно ЛЗП маршрута справа в обратном направлении (с курсом  $255^\circ$ ) на удалении 13,6...9,6 км от ЛЗП;

левый разворот на  $76^\circ$  с последующим правым разворотом на  $233^\circ$  (максимальное боковое отклонение от ЛЗП составило 23,3 км) и выходом в ПОД NOGRI с курсом  $53^\circ$ ;

доворот на курс  $63,6^\circ$  и дальнейшее следование по маршруту.

### 2.9.3. Навигационная система самолета Боинг-737-800.

Изучена конструкция навигационной системы самолета Боинг-737-800. Описание навигационной системы содержится в главе 11 FCOM самолета.

Навигационная система включает в себя систему самолетовождения (FMS – flight management system), спутниковую навигационную систему (GPS – global positioning system), инерциальную систему определения воздушных данных (ADIRS – air data inertial reference system), системы радионавигации (ADF, DME, ILS, маркерные маяки и VOR), самолетный ответчик и метеолокатор.

Система самолетовождения (FMS) посредством средств управления в кабине экипажа обеспечивает контроль за траекторией полета и характеристиками самолета. Компьютер управления полетом (FMC – flight management computer) является основным элементом этой системы, выполняющим навигационные вычисления и вычисления характеристик, а также выдающим команды управления и наведения.

Самолет Боинг-737-800 оборудован двумя FMC («левый» и «правый»), выполняющими идентичные функции. При нормальной работе обоих FMC и нахождении переключателя управления в положении «NORMAL», «левый» FMC является основным.

Отказ одного FMC не относится к сложным и аварийным ситуациям (описаны в AFM самолета), не приводит к отказу навигационной системы (непрерывное самолетовождение обеспечивается от второго FMC) и не требует изменения плана полета.

### 2.9.4. Положения Руководства по производству полетов (РПП) ООО «Авиакомпания «Победа» по действиям экипажа ВС при отказе FMC.

В ходе расследования проанализированы положения РПП авиакомпании в части, определяющей порядок действий членов летного экипажа ВС при отказе FMC.



Согласно пункту 8.3.4.3.1 раздела «Процедуры при отказах навигационных средств» Главы 8 «Эксплуатационные требования и процедуры» Части А РПП:

(1.1) Навигационными средствами (в контексте данного пункта РПП) считаются системы или приборы, которые обеспечивают:

- задание и/или выдерживание траектории полета, контроль прохождения рубежей, расчет времени; и/или
- предоставление информации органам ОВД о месте ВС, векторе путевой скорости, расчетном времени пролета контрольных рубежей и т.д.; и/или
- использование как одного из датчиков FMS.

Отказом навигационного средства считается такое его состояние, при котором экипаж не может или не должен использовать его работу в указанных целях.

(1.2) Отказы навигационных средств подразделяются на:

- сигнализируемые, при которых экипажу выдается предупреждение об отказе;
- несигнализируемые, при которых предупреждение об отказе не выдается, но навигационная информация либо ложная, либо в ее достоверности невозможно убедиться.

(1.3) Экипаж должен уметь однозначно интерпретировать сигнализируемые отказы, а также своевременно распознавать и классифицировать несигнализируемые отказы навигационных средств.

(1.4) Экипаж должен уметь оценивать влияние отказа навигационного средства на навигационные характеристики ВС в целом и, при выполнении полета в условиях установленных навигационных спецификаций (RNP - RNAV), способность их дальнейшего выдерживания.

(1.5) Отказы навигационных средств в полете считаются особой ситуацией и в случае, если нет угрозы или факта потери ориентировки, не должны вызывать экстренных или чрезвычайных мер со стороны экипажа.

(1.6) Потерей ориентировки считаются случаи, когда в результате принятых мер не определено местонахождение воздушного судна. В случае потери ориентировки экипаж действует согласно пункту 8.3.4.3.8 РПП «Потеря ориентировки».

#### **8.3.4.3.2. Снижение точности FMS**

На маршруте – использовать все имеющиеся средства для контроля полета и, если таких средств недостаточно, периодически запрашивать место ВС и подтверждение прохождения ППМ/ПОД/границ зон ОВД у диспетчера.

#### **8.3.4.3.3. Отказ FMS**

При полном отказе FMS экипажу необходимо:

- перейти на любой приемлемый способ выдерживания ЛЗП;
- оценить способность выдерживания маршрута полета с помощью работоспособных навигационных средств и принять решение о возврате (посадке на промежуточном аэродроме) или следовании на аэродром назначения;
- если целесообразно – доложить органу ОВД об отказе навигационного средства и принятом решении, например «...отказ навигационной системы. Следую по плану»;



- фиксировать в рабочем плане полета время полета каждого ППМ и путевой угол (курс) следования. В момент пролета ППМ пускать секундомер;
- запросить радиолокационную поддержку у органа ОВД;
- отклонения от заданного маршрута с целью обхода гроз производить только в сторону, где имеется достаточно наземных РТС, которые могут обеспечить контроль полета с помощью бортовых средств или наземных РЛС;
- при неустойчивой работе бортовых радиосредств или отсутствии радиолокационной поддержки от органа ОВД – изменить направление полета в сторону наземных РТС или органов ОВД, о чем немедленно доложить органу ОВД;
- в целях увеличения дальности действия УКВ-радиосредств (радиолокационного наблюдения) – занимать наиболее высокие эшелоны полета. [...]

#### **2.9.5. Положения РПП ООО «Авиакомпания «Победа» в части управления безопасностью полетов.**

Изучены положения РПП ООО «Авиакомпания «Победа» в части вопросов ответственности руководства авиакомпании за обеспечение безопасности полетов.

Согласно подразделу 2.3.3 «Политика в области обеспечения безопасности полетов ООО «Авиакомпания «Победа» (часть А РПП), обязанностью руководителей ООО «Авиакомпания «Победа» всех уровней является:

- «- развитие и совершенствование стратегии, политики, систем и методов управления безопасностью полетов с целью обеспечения его высокого уровня и соответствия национальным и международным стандартам;
- оценка необходимости и подготовка предложений по выделению необходимых ресурсов для реализации стратегии и настоящей Политики;
- развитие и поддержание культуры безопасности, которая определяет абсолютный приоритет вопросов безопасности полетов;
- обеспечение соответствия деятельности производственных структурных подразделений соответствующим стандартам безопасности полетов;
- определение обязанностей и сфер ответственности всех работников в отношении разработки и реализации стратегии обеспечения безопасности полетов и результатов этой деятельности;
- обеспечение достаточного количества квалифицированных и обученных работников, необходимых материальных и временных ресурсов для реализации стратегии и политики в области безопасности полетов;
- предоставление всему персоналу надлежащей информации по проблемам безопасности полетов и соответствующей подготовки для его компетентности в вопросах обеспечения безопасности и поручение персоналу только тех задач, которые соизмеримы с его квалификацией;
- обеспечение соответствующей первичной и периодической подготовки персонала, связанного с обеспечением безопасности полетов, и только после подготовки возлагать выполнение функций и задач, связанных с обеспечением безопасности полетов;



- развитие в производственных структурных подразделениях системы сообщений персонала по безопасности полетов, гарантирующей неприменение дисциплинарных взысканий к работникам, сделавшим сообщение, за исключением случаев сознательных нарушений, халатности, преднамеренного нарушения правил и процедур авиакомпании;

- обеспечение соответствия стандартам авиакомпании внешних поставщиков, влияющих на безопасность полетов, и оказываемых ими услуг;

- предоставление достоверной и объективной информации по вопросам безопасности полетов как руководителям, так и всему авиационному персоналу авиакомпании, а также авиационным властям России, международным организациям и институтам;

- проведение анализа состояния безопасности полетов, выполнения требований политики, функционирования системы управления безопасностью полетов и принятие соответствующих управленческих решений, в том числе направленных на актуализацию стратегии, политики и методов обеспечения безопасности полетов;

- применение эффективной системы управления безопасностью полетов в целях достижения наивысших стандартов и показателей безопасности полетов».

## 2.10. Другая информация

В ходе расследования авиационного инцидента было установлено, что накануне расследуемого события, 10.11.2020, ООО «Авиакомпания «Победа» с адреса АФТН UUWWPBDX в оперативный орган ЕС ОрВД был представлен план полета (далее – FPL) (телеграмма № 101225) на выполнение регулярного пассажирского рейса ПБД-205 по маршруту: Москва (Внуково) – Санкт-Петербург (Пулково) на самолете B-737-800 VQ-BWI с плановым временем вылета в 18:45 UTC<sup>1</sup>.

В данном плане было предусмотрено выполнение части маршрута в районе точки BRODA (координаты: 58°48'59" с.ш., 032°28'32" в.д., зона ответственности РЦ Санкт-Петербург) вне маршрутов ОВД по замкнутой траектории, обозначенной географическими точками (рисунок 1).

<sup>1</sup> В разделе 2.10 указывается время UTC, местное время UTC+3 часа.







5906N03229E 5906N03223E 5903N03222E 5855N03235E 5850N03232E/N0414F320 DCT BRODA R961 GENPA GENP1V	
-UULLI0119 UUWW	Общее расчетное истекшее время до аэродрома Пулково 01 час 19 минут. Запасной аэродром Внуково.

В 18:59 экипаж рейса ПБД-205 произвел взлет в аэропорту Внуково.

После взлета, с учетом фактической воздушной обстановки, в 19:02:46 экипажу было дано указание следовать на точку LANSO, расположенную на трассе R900, вместо предусмотренного планом полета выхода на трассу B239. В ответ на это, в 19:04:43, экипаж ВС обратился к диспетчеру с запросом о следовании на точку OKULO: *«Мы после LANSO можем на OKULO по плану идти. Да у нас компания требует сегодня»*. Диспетчер согласовал возможность после точки LANSO следование на OKULO.

Следует отметить, что протяженность предложенного диспетчером маршрута от точки AJ через LANSO на GENPA составляла 343 км. Протяженность предусмотренного планом маршрута от точки AJ до точки GENPA (без учета части внетрассового полета, см. рис.1) составляла 373 км. То есть предложенный диспетчером маршрут был более оптимальным.

В дальнейшем экипаж ВС неоднократно выходил на связь с органом ОВД с настоятельными просьбами, со ссылкой на требование авиакомпании, обеспечить возможность следования строго согласно FPL.

«Нестандартность» маршрута регулярного рейса и настоятельные просьбы экипажа обратили на себя внимание диспетчеров органов ОВД. В переговорах по интерфонной связи, в период с 19:27:31 до 19:31:46, диспетчер управления воздушным движением пункта РДЦ «Москва-Контроль» и руководитель полетов РЦ Санкт-Петербург отметили неоднозначность профиля внетрассового полета, включенного в план рейса ПБД-204.

В 19:35 старшему диспетчеру дежурной смены Главного центра ЕС ОрВД от старшего диспетчера Санкт-Петербургского Зонального центра ЕС ОрВД поступила информация о запланированном отклонении рейса ПБД-205 от трассы после точки BRODA и выполнении полета по замкнутому маршруту вне маршрутов ОВД.

С учетом поступившей информации, специалист Главного центра ЕС ОрВД связался с ОАО «Авиакомпания «Победа» для уточнения информации о причине запланированного отклонения от маршрута ОВД.

Как следует из записи телефонных переговоров специалистов Главного центра ЕС ОрВД и Зонального центра ЕС ОрВД Санкт-Петербург, специалисты авиакомпании пояснили необходимость включения в план внетрассовой части маршрута тренировкой по сливу топлива.



**Примечание:** 1. Самолеты типа Боинг-737-800 не оборудованы системой слива топлива в полете.

2. Согласно пункту 3.7 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (ФАП-128): «Экипажу воздушного судна при перевозке пассажиров и/или груза запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета».

3. В ходе расследования комиссия обращалась в ООО «Авиакомпания «Победа» с просьбой предоставить пояснения о причине включения в план полета рейса ПБД-205 участка внутрассового полета (письмо Росавиации от 12.11.2020 № Исх-45750/02) и действиях, которые требовались руководством авиакомпании от экипажа ВС при выполнении полета по изображенной на рисунке 1 траектории.

В получении необходимых пояснений было отказано (письмо ООО «Авиакомпания «Победа» от 16.11.2020 № 3892) под следующим предлогом: «Относительно запроса информации в отношении рейса PDB205 от 10.11.2020 (ВС B737-800 рег. № VQ-BWI) исхожу из того, что приказ Росавиации от 12.11.2020 № 1386-П наделяет комиссию полномочиями по расследованию якобы произошедшего авиационного инцидента с самолетом B737-800 VQ-BTJ и не связан с установлением обстоятельств выполнения других рейсов в другие дни на других воздушных судах».

После проведенного анализа полученной от авиакомпании информации, начальником смены Главного центра ЕС ОрВД было дано указание обеспечивать полет рейса ПБД-205 без возможности выполнения внутрассового полета в районе точки BRODA.

**Примечание:** Согласно пункту 106 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ФПИВП-138): «В процессе планирования и координирования использования воздушного пространства центры Единой системы могут вносить изменения в заявленные пользователями воздушного пространства условия использования воздушного пространства (место, время и высота). Указанные изменения должны быть доведены до лица, представляющего план использования воздушного пространства, и органов противовоздушной



*обороны».*

В 19:39, при нахождении самолета в зоне ответственности РЦ Санкт-Петербурга, до экипажа рейса ПБД-205 была доведена информация о запрете выполнения внетрассового полета.

Время	Абонент	Содержание радиообмена
19:39	Экипаж	Следую прямо GENPA, снижаюсь эшелон 140, без ограничений, Победа 205. Победа 205, а причину не подскажите мне для своих?
	Диспетчер	Победа 205, по согласованию с Главным центром.
19:42	Диспетчер	Победа 205, Петербург-Контроль, а вы фигуру-то видели, какую хотели нарисовать?
	Экипаж	Это не я.
	Диспетчер	Так, а может не в Российской Федерации, вот это, чтоб потом резонанс был, это так вот, для своих вон.
	Экипаж	Я всё понимаю, я не особо был рад этому, мне сказали флайт план подали, я делаю, вы не согласовались, я только рад.
	Диспетчер	Мы тоже.
	Экипаж	Победа 205, Санкт-Петербург-Контроль, спасибо РП, спасли.
	Диспетчер	Победа 205, передам.

Согласно информации генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (письмо от 17.11.2020 № Исх-18859/13), после получения информации об описанном выше событии, с целью прояснения ситуации, он связался с генеральным директором ООО «Авиакомпания «Победа» Калмыковым А.Ю. и проинформировал его об этом факте. Генеральный директор авиакомпании выразил мнение, что таким образом летный состав авиакомпании захотел оказать поддержку капитану футбольного клуба «Зенит» Дзюбе А.С.

Как следует из приведенного выше фрагмента переговоров «экипаж – диспетчер» в 19:42, ссылка генерального директора авиакомпании на летный состав авиакомпании является необъективной. Таким образом, вмешательство органов ОВД не позволило руководству ООО «Авиакомпания «Победа» навязать экипажу рейса ПБД-204 выполнить внетрассовый полет по траектории и мотивам, не связанным с регулярным пассажирским рейсом.



### 3. АНАЛИЗ

#### 3.1. Использование воздушного пространства и организация воздушного движения.

11.11.2020 в 08:45 в оперативный орган ЕС ОрВД авиакомпанией был представлен план полета для выполнения рейса ПБД-407 по маршруту: Москва (Внуково) – Екатеринбург (Кольцово), который содержал следующие элементы:

-UUWW1010	Вылет из аэропорта Внуково в 10:10.
-N0440F330 BIT24E BITSA DCT GEKLA DCT DAKLO DCT SF/N0445F350 L158 RP T637 OK T872 NOGRI L94 ASKAL/N0355F210 B213 LOMBI LOMB5S	Полет по схеме выхода из района аэродрома BIT24E и дальнейший полет через основные точки BITSA – GEKLA – DAKLO – SF. После этого полет по трассе L158 до пункта RP, по трассе T637 до пункта OK, по трассе T863 до точки NOGRI, по трассе L94 до точки ASKAL. Далее по трассе B213 до точки LOMBI и схеме захода на посадку LOMB05S.
-USSS0209 USTR	Общее расчетное истекшее время до аэродрома Кольцово 02 часа 09 минут. Запасной аэродром Тюмень (Рощино).

Представленный план полета не предусматривал необходимости выполнения маневрирования вне воздушных трасс. Находившийся у экипажа ВС рабочий план полета повторял содержание плана, поданного в органы ОВД.

Взлет и полет по маршруту в зоне ответственности Московского центра АУВД проходили без особенностей. В 11:04, при проходе точки NAMER (находится на трассе T863), экипаж ВС установил связь с РЦ Самара (сектор-9). До точки SURUL (находится на трассе T863) полет выполнялся на эшелоне 350 согласно плану. По данным бортовых средств объективного контроля и объяснениям членов экипажа ВС, особенностей в работе систем самолета не было.

В 11:34:06 экипаж рейса ПБД-407 вышел на связь с диспетчером сектора-9 со следующим запросом:

*«Самара-контроль, не могли бы согласовать со следующим сектором, нам необходимо для проверки радионавигационных средств, в том числе инерциальной системы, над точкой NOGRI, будет необходимо выполнить виражи, с выходом на ЛЗП, далее ... и зона ожидания будет нужна в продолжительности прямолинейного полета 2 минуты с курсом 77, и обратно».*

Согласно объяснительной записке командира ВС: *«за 7 минут до пролета точки NOGRI начали поступать сигналы об отсутствии данных от right FMC».* По данным расшифровки бортовых средств объективного контроля (см. раздел 2.9.2 отчета) не зафиксировано каких-либо разовых команд, свидетельствующих об отказах системы самолетовождения (FMS) и компьютеров управления полетом (FMC). В бортовом журнале самолета, после посадки в аэропорту Екатеринбург



(Кольцово) и в последующих полетах, также не было сделано записей об отказах или неисправностях FMC, как это требуется пунктом 3.93 ФАП-128. Однако, в рабочем плане полета экипажем ВС было сделано следующее примечание: «REMARK: hold at FL350 over NOGRI due to problem with right FMC. Leave at 12:06 fuel 9250» (Примечание: ожидание на эшелоне 350 над NOGRI из-за проблем с правой FMC. На 12:06 остаток топлива 9250).

По объяснению членов экипажа (см. раздел 2.9.1 отчета), ими было принято решение выполнить две орбиты и выполнить «QRH non-normal checklist FMC Fail».

**Примечание:** *В соответствии со статьей 58 «Права командира воздушного судна» Воздушного кодекса Российской Федерации:*

*«Командир воздушного судна имеет право:*

*1) принимать окончательные решения о взлете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и задания на полет, с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов;*

*[...]*

*4) принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.*

В 11:34:37 диспетчеры сектора-9 и сектора-6 РЦ Самара согласовали между собой действия с учетом поступившего запроса экипажа рейса ПБД-407.

В 11:35:05, в процессе ожидания решения органа ОВД, экипаж ВС дополнительно сообщил о готовности снизиться. В ответном сообщении диспетчер сектора-9 дал указание сохранять текущий эшелон, перевел экипаж на связь с диспетчером РЦ Самара (сектор-6) (в этот момент самолет подходил к точке SURUL, являющейся рубежом передачи управления) и предложил дополнительно согласовать вопрос выполнения виражей с диспетчером смежного сектора: «.... объясните диспетчеру, он, я думаю, не будет возражать».

В 11:35:27 над ПОД SURUL экипаж ВС вышел на связь с диспетчером РЦ Самара (сектор-6) с повторной информацией и запросом:

*«Самара-контроль, добрый день, ПБД407, подходим к точке SURUL, далее NOGRI, эшелон 350, и нам необходимо проверить радионавигационные средства, в том числе инерциальную систему над точкой NOGRI, необходимо выполнить*



виражи с выходом на ЛЗП, э... три зоны ожидания с двухминутным интервалом, также над точкой NOGRI с курсом 77, не могли бы согласовать».

Диспетчер сектора-6, по согласованию с руководителем полетами РЦ Самара, после анализа воздушной обстановки согласовал экипажу ВС возможность выполнения виражей с сохранением текущего эшелона полета 350:

Время	Абонент	Содержание радиообмена
11:35:37	Диспетчер	Самара-контроль, здравствуйте, опознаны, сохраняйте FL350 над точкой NOGRI, рассчитываете правый вираж или левый?
	Экипаж	Да, сначала правый, потом левый вираж, ПБД 407.
11:35:57	Диспетчер	ПБД 407, рассчитывайте на FL350, NOGRI доложите.

Воздушная обстановка в РЦ Самара (сектор-6) в период с 11:35 до 12:18 характеризовалась следующим:

Время входа	Рейс	Маршрут полета	Время выхода
	ТУП-6372	Выход из зоны через точку SURUL на эшелоне 360.	11:40:07
11:35:37	ПБД-407	Вход через точку SURUL на эшелоне 350. Выход через точку ASKAL.	12:18:31
11:49:45	АФЛ-1501	Вход через точку OSBAL на эшелоне 340. Выход через точку SURUL.	12:02:23
11:53:35	ДРУ-529	Вход через точку OSBAL на эшелоне 360. Выход через точку SURUL.	12:05:30
11:55:50	СЖР-206	Вход через точку OKLIB на эшелоне 390. Выход через точку TUNLU.	12:12:03
11:59:42	СЖР-220	Вход через точку OKLIB на эшелоне 350. Выход через точку TUNLU.	12:17:42
12:01:27	СБИ-2507	Вход через точку ROKLA на эшелоне 370.	
12:04:52	АБВ-9093	Вход через точку ORTAS на эшелоне 330. Выход через точку ASKAL.	12:16:56
12:09:07	86887	Вход в зону на траверзе точки ORTAS (внетрассовый полет) на эшелоне 270.	
12:12:31	ПБД-415	Вход через точку ROKLA на эшелоне 370.	

Через точку NOGRI, в районе которой экипаж рейса ПБД-407 планировал выполнять виражи, проходили маршруты рейсов: ТУП-6372, АФЛ-1501, ДРУ-529, АБВ-9093 и полет ВС с позывным «86887». При этом эшелон 350 полета рейса ПБД-407 оставался свободным от других ВС, что позволяло диспетчеру обеспечить безопасность и регулярность воздушного движения. Таким образом,



разрешение диспетчера сектора-6 не противоречило правилам использования воздушного пространства и ОрВД.

В 11:39:56 экипаж рейса ПБД-407 доложил о начале выполнения виражей.

Траектория полета по данным DFDR с наложенными на нее переговорами «экипаж – диспетчер» приведена в приложении 1 к отчету.

Первоначально экипаж выполнил полный правый, а затем полный левый разворот («восьмерка») над точкой NOGRI.

В процессе выполнения правого, а затем левого виража экипаж запрашивал у диспетчера положение ВС относительно радиомаяка «RG» (Уфа, VOR-DME 112,3 МГц):

Время	Абонент	Содержание радиообмена
11:43:27	Экипаж	ПБД-407, подскажите радиал и удаление от RG, Уфа, VOR 112,3.
	Диспетчер	ПБД-407, азимут 326, удаление 188.
[...]		
11:48:59	Экипаж	ПБД-407, а подскажите, пожалуйста, радиал и удаление от RG.
	Диспетчер	ПБД-407 азимут 331, удаление 219.

Запросы об азимуте и дальности до RG запрашивались экипажем в третьей четверти «нижней» (вираж вправо) и «верхней» (вираж влево) части «восьмерки».

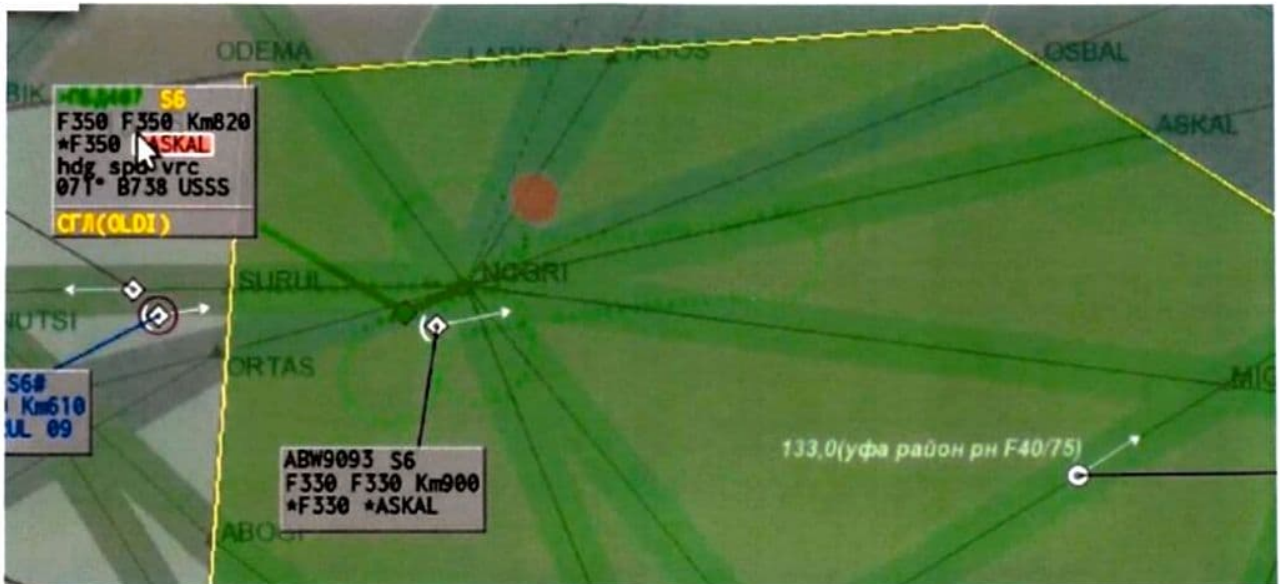
После завершения «восьмерки» над точкой NOGRI, экипаж запросил у диспетчера: *«После NOGRI рассчитываем ... нам необходимо с курсом 75 три минуты отсчета и обратно на NOGRI»*, на что был получен положительный ответ диспетчера ОВД.

После полета с магнитным курсом 75°, в течение примерно 3 минут, экипаж выполнил правый разворот на магнитный курс 255° и продолжил обратный полет параллельно осевой линии участка воздушной трассы ASKAL – NOGRI. При полете по этому участку маршрута экипаж ВС не запрашивал у диспетчера место (азимут, дальность) ВС.

В 12:02:03 экипаж доложил: *«ПБД-407, рассчитываем траверз NOGRI, сейчас пройдем, далее отвернем влево 80 и далее развернемся на 260 на NOGRI»*. В 12:08:28 экипаж доложил: *«ПБД-407 сию вышли на точку NOGRI и далее у нас ASKAL, по трассе»*. После этого экипаж рейса ПБД-407 продолжил полет по трассе L94 согласно плану полета.

Визуализация траектории движения самолета в районе точки NOGRI по данным средств ОВД РЦ Самара приведена рисунке 2.





**Рис. 2. Траектория полета рейса ПБД-407 в районе точки NOGRI по данным средств ОВД РЦ Самара**

Посадка в аэропорту Екатеринбург (Кольцово) была произведена в 12:50 с задержкой от расчетного времени на 32 минуты.

Учитывая все выше описанные обстоятельства выполнения полета, возникла нештатная ситуация на рабочем месте диспетчеров управления воздушным движением сектора-6 РЦ ЕС ОрВД Самара, связанная с непредусмотренным представленным планом полета отклонением рейса ПБД-407 от маршрута полета.

В итоге данной нештатной ситуации потребовалось сосредоточение внимания диспетчера УВД на маневрах, выполняемых ВС, увеличение по времени и частоте сеансов связи с данным ВС, что в 8,4 раза больше штатного, в то время как на обслуживании у диспетчера РЦ сектора-6 находились 10 ВС, требующих обеспечения установленных норм эшелонирования и обеспечения безопасности полета. С 4 ВС требовалось повышенного внимания диспетчера для разведения ВС на смежных эшелонах во встречном и попутном направлениях.

Одновременно на связи у диспетчера УВД находилось до 6 ВС. С учетом пропускной способности сектора-6, составляющей 38 ВС в час, время нахождения ВС рейса ПБД-407 на связи в секторе составило 42 минут 54 секунды, что отличалось более чем в 3,3 раза от планируемого времени нахождения в секторе - 13 минут.

В данной ситуации также потребовалось уделить отдельное, от штатного выполнения своих должностных обязанностей, внимание руководителя полетов на контроль за развитием ситуации с рейсом ПБД-407 в течении 30 минут.

В возможных условиях интенсивного воздушного движения, с учетом пропускной способности сектора-6, а также в случае реальной аварийной ситуации на борту любого ВС, выполняющего полет в данном секторе, нештатная ситуация с рейсом ПБД-407 могла привести к серьезным последствиям и угрозе безопасности полетов за счет отвлечения внимания диспетчера УВД от общей воздушной обстановки.



### 3.2. Действия экипажа при отказе (неисправности) FMC.

Полет самолета рейс ПБД-407 до начала выполнения маневров в районе точки NOGRI происходил по осевой линии воздушных трасс без тенденции приближения к левой или правой границе воздушной трассы.

К моменту начала маневрирования в горизонтальной плоскости DFDR регистрировалось значение требуемой навигационной характеристики (RNP) 2,0 nm, что соответствует требуемой точности при полете по маршруту. Значение располагаемой характеристики навигации (ANP) в горизонтальной плоскости до и в начале маневрирования находилось на уровне, примерно, 0,025 nm, что также свидетельствует о нормальной работе навигационной системы.

Согласно переговорам «экипаж – диспетчер», экипаж ВС правильно определял пролет пунктов обязательных донесений (SURUL, NOGRI), а также точно выдерживал заданный эшелон. Это свидетельствует о том, что точность навигации по бортовым средствам, включая отображение информации на навигационных дисплеях КВС и 2П, обеспечивала безопасное выполнение полета по маршруту.

Таким образом, при полете рейса ПБД-407 не происходило потери ориентировки. Снижение точности навигации также не происходило, так как экипаж не запрашивал у диспетчера подтверждения пролета ППМ/ПОД/границ зон ОВД (см. раздел 2.9.4 отчета).

Как следует из объяснений членов экипажа ВС, «за 7 минут до пролета точки NOGRI начали поступать сигналы об отсутствии данных от right FMC», в связи с чем потребовалось выполнение «QRH non-normal checklist FMC Fail». По объяснению второго пилота на правом ND пропала навигационная информация, появились сообщения VTK и MAP CDU отображались сообщения «VERIFY POSITION» и «SINGLE FMC OPERATION» (см. раздел 2.9.1 отчета).

Согласно параметрам, регистрируемым DFDR, полет по траектории, приведенной в приложении 1, выполнялся в пределах ограничений, установленных AFM самолета: средняя приборная скорость 250 узлов; крены не превышали 25°, средняя вертикальная перегрузка 1,1 единицы.

При отказе одного FMC в QRH предусмотрена необходимость установить переключатель режима FMC в положение «BOTH ON L» или «BOTH ON R» (в данном случае – в положение «BOTH ON L») и провести проверку информации об азимуте/удалении для левой и правой FMC на странице «POS SHIFT 3/3» CDU. В зависимости от результата, QRH предусматривает возвращение переключателя режима в положение «NORMAL» (если отображается информация для обеих FMC) или продолжение полета с использованием одного FMC.

При анализе данных DFDR (см. раздел 2.9.2 отчета) не зарегистрировано манипуляций экипажа с переключателем выбора FMC (как это предусмотрено QRH). По объяснению второго пилота, переключений между FMC не производилось, т.к. в процессе выполнения QRH в прямолинейном полете с курсом 75° работа правого FMC восстановилась.

Перед началом маневров экипажем было произведено изменение режима автоматического полета с «LNAV» на «HDG SEL» и маневрирование производилось задатчиком курса. Других манипуляций с органами управления



систем, связанных с навигационной системой самолета, по данным DFDR не зарегистрировано.

Контрольные карты QRH при отказах радионавигационного оборудования, оборудования самолетовождения или инерциальной системы не предусматривают необходимости выполнения маневрирований в горизонтальной и/или вертикальной плоскости. Кроме того, согласно эксплуатационной документации самолета типа Боинг-737-800, отказ только одной FMC не приводит к какому-либо ухудшению характеристик точности самолетовождения (см. раздел 2.9.3 отчета).

По объяснению второго пилота (см. раздел 2.9.1 отчета), выполнение маневрирования было обусловлено необходимостью проверки навигационного оборудования и принятия решения о продолжении полета. С учетом конструкции и характеристик навигационной системы самолета Боинг-737-800, необходимости в этом не было (проверки можно было провести не отклоняясь от плана полета).

При организации данного расследования было обращено внимание на то, что профиль полета, запланированного авиакомпанией 10.11.2020 (см. раздел 2.10 отчета, рис. 1), и полета 11.11.2020 (раздел 3.1, рис. 2; приложение 1 к отчету) практически совпадают.

С учетом сведений, приведенных в разделе 2.10 отчета и фактического отсутствия объективных мотивов для полета по траектории, приведенной на рисунке 2 и приложении 1, можно предположить, что действия в полете 11.11.2020 были санкционированы или осуществлялись с ведома руководства ООО «Авиакомпания «Победа». Дополнительным подтверждением этого вывода может служить следующее: после полета экипаж ПБД-407 не сделал в бортовом журнале записи об отказах или неисправностях, как это предусмотрено пунктом 3.93 ФАП-128, однако это не стало предметом разбирательства со стороны авиакомпании.

Причастность руководства авиакомпании к рассмотренным выше действиям может свидетельствовать о том, что включенное в часть А РПП ООО «Авиакомпания «Победа» описание политики в области безопасности полетов (см. раздел 2.9.5 отчета) носит декларативный характер. Вместо поддержки практической реализации политики, события 10 и 11.11.2020 продемонстрировали несостоятельность руководства авиакомпании в вопросах обеспечения культуры безопасности полетов.

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Причиной авиационного инцидента явилось принятие экипажем ВС решения об отступлении от утвержденного плана полета для выполнения самовольных, не требуемых для проверки навигационной системы (как было сообщено органам ОВД), маневрирований в горизонтальной плоскости при выполнении 11.11.2020 регулярного полета со 102 пассажирами на борту самолета Боинг-737 VQ-VTJ, что могло оказать влияние на безопасность полетов, вследствие невыполнения руководством ООО «Авиакомпания «Победа» положений раздела 2.3.3 Главы 2 «Политика в области обеспечения безопасности



полетов ООО «Авиакомпания «Победа» части А РПП авиакомпании, содержащего заявления об обязанностях руководства, в том числе:

4.1. Маневрирование в горизонтальной плоскости при выполнении полета по маршруту Москва (Внуково) – Екатеринбург (Кольцово), необходимость которого не была связана с обеспечением безопасности или регулярности полетов, явилось следствием невыполнения руководством ООО «Авиакомпания «Победа» обязательств в части развития и поддержания культуры безопасности, которая должна определять абсолютный приоритет вопросов безопасности полетов;

4.2. Эксплуатационная документация самолета Боинг-737-800 не требовала от экипажа ВС, выполнявшего 11.11.2020 рейс ПБД-407, маневрирования в горизонтальной плоскости для проведения проверок навигационного оборудования. Таким образом, руководством ООО «Авиакомпания «Победа» не обеспечивается развитие в производственных структурных подразделениях системы сообщений персонала по безопасности полетов, гарантирующей неприменение дисциплинарных взысканий к работникам, сделавшим сообщение, за исключением случаев сознательных нарушений, халатности, преднамеренного нарушения правил и процедур авиакомпании. Информация, представленная в объяснительных записках, а также проведенный опрос члена экипажа самолета (второй пилот), по мнению комиссии по расследованию, может свидетельствовать об их склонности к сознательному нарушению требований воздушного законодательства и предоставлению недостоверной информации;

4.3. Комиссией по расследованию выявлены факты, которые могут указывать на намеренные действия руководства ООО «Авиакомпания «Победа» по включению в план полета 10.11.2020 рейса ПБД-205 участка вне трассового полета и дезинформации органов ОВД о необходимости полета вне воздушных трасс (якобы, для тренировки по сливу топлива), по траектории, схожей с траекторией полета, выполненного 11.11.2020. В ходе расследования руководство ООО «Авиакомпания «Победа» не выполнило взятых обязательств по предоставлению достоверной и объективной информации по вопросам безопасности полетов как всему авиационному персоналу авиакомпании, а также авиационным властям России о причинах включения в план полета вне воздушных трасс. Вместо инициирования действий, направленных на обеспечение соответствия деятельности производственных структурных подразделений авиакомпании соответствующим стандартам безопасности полетов в связи с фактами, выявленными при планировании рейса ПБД-205 10.11.2020, в адрес Росавиации было направлено письмо генерального директора ООО «Авиакомпания «Победа» от 16.11.2020 № 3858 о несогласии с классификацией события, происшедшего 11.11.2020 при выполнении рейса ПБД-407.

Событие классифицируется как авиационный инцидент в соответствии с требованиями 1.2.2.4 и пункта 24 (изменение плана полета после вылета воздушного судна) приложения 1 к Правилам расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609.



## 5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

Не выявлено.

## 6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1. ПАО «Аэрофлот», как учредителю ООО «Авиакомпания «Победа», рассмотреть вопрос о соответствии руководства ООО «Авиакомпания «Победа» занимаемой должности.

6.2. Направить отчет по результатам расследования в правоохранительные и надзорные органы для применения мер воздействия в отношении персонала ООО «Авиакомпания «Победа».

Председатель



А.М. Шайкамалов

Заместитель председателя



В.В. Лучинин

Члены комиссии



М.А. Огарков



С.Ф. Быстров



И.В. Пономарев

А.А. Буевич

В.А. Карпов