

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)  
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ  
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ  
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(Дальневосточное МТУ Росавиации)  
П. Комарова ул., д. 6, г. Хабаровск, 680000.  
Тел./факс: (4212) 22-70-29, 21-06-17, 21-07-37  
ОКПО 88491552, ОГРН 1082721007214  
ИНН/КПП 2721161255/272101001  
E-mail: priemnaya@dv.favt.ru

10.10.2018 № 20х-4246/01/АВМТУ  
На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям авиапредприятий,  
эксплуатантам АОН и частным  
владельцам ВС  
(согласно списку)

Информация о состоянии безопасности полетов  
в авиационных предприятиях подконтрольных  
Дальневосточному МТУ Росавиации за 9 месяцев 2018 года

Краткое описание авиационных событий.  
Коммерческие эксплуатанты.

Авиационные происшествия:

11.04.2018 экипаж вертолёта Ми-8П RA-24640 АО «Авиакомпания «Восток» под руководством КВС-инструктора проводил тренировку четырех КВС авиакомпании с целью подготовки летного состава к полетам в ВЛП 2018 года.

Полеты выполнялись по кругу, по установленной схеме захода на посадку по ПВП, с МК<sub>пос</sub>=60°, на высотах 100 - 150 м по давлению ВПП.

При курсе взлета с МК=60° (ветер у земли 55° 10 м/с), облачность со снежными зарядами закрывала сначала посадочный курс и лишь затем выходила в район ВПП. В результате сложившейся метеобстановки экипаж после взлета и разворота на курс, обратный посадочному, в районе 3 разворота попал в снежный заряд с ливневыми осадками в виде дождя и снега, ухудшением видимости и понижением облачности до 120 м (подтверждается данными АМСГ Хабаровск Новый в момент АП).

В 01:16:34 средствами объективного контроля было зафиксировано срабатывание сигнализация об обледенении, что подтверждается радиообменом в экипаже.

Находясь в зоне ухудшенной видимости в ливневых осадках, экипаж не смог установить визуальный контакт с участком автодороги «Восток», проходящим на удалении 150 м от входного торца ВПП 06 перпендикулярно посадочной площадке Хабаровск МВЛ, который использовался экипажем ВС

в качестве линейного ориентира при заходе на посадку, что подтверждается радиообменом в экипаже.

Увлечшись визуальным поиском места 3 разворота в условиях ухудшенной видимости, при наличии попутного ветра на высоте 150 м силой 10 - 12 м/с, экипаж начал выполнение разворота на 1600 м дальше установленного места.

Таким образом, при попадании в метеоусловия, не позволяющие выполнять полет по ПВП, экипаж не перешел на пилотирование по ППП, при наличии в районе посадочного курса вышек ШВРС высотой до 180 м не набрал безопасную высоту для полета по кругу, продолжал попытки визуально определить свое местоположение.

В процессе выполнения 3-го разворота, за 2 с до столкновения с вышкой, на графике параметрической информации отмечается энергичное увеличение общего шага НВ с  $8^\circ$  до  $10,8^\circ$  и увеличение левого крена с  $22^\circ$  до  $62^\circ$  (Рис. 9). Наиболее вероятно, экипаж заметил препятствие и предпринял попытку выполнить маневр уклонения от него.

В 01:17:24, на высоте НГ=140 м (150 м относительно ВПП) и скорости 142 км/ч произошло столкновение ВС с вышкой ШВРС, о чем свидетельствует зарегистрированная параметрическая информация. В результате столкновения произошло разрушение конструкции ВС, после чего вертолет перешел в неуправляемое падение и столкнулся с землей на удалении 215 м с  $A_i=130^\circ$  от вышки ШВРС.

До момента столкновения с вышкой отклонений в работе авиационной техники не было.

На элементах конструкции мачты ШВРС имеются значительные повреждения от столкновения с ВС. Дневная и ночная маркировка вышки ШВРС соответствовала требованиям РЭГА-94.

Причиной катастрофы явилось столкновение вертолета Ми-8П RA-24640 с вышкой ШВРС на высоте 150 м при выполнении захода на посадку в условиях ухудшенной видимости из-за выпадения ливневых осадков в виде дождя и снега, что привело к разрушению конструкции ВС и его падению.

Авиационное происшествие явилось следствием непринятия экипажем своевременного решения о переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий и наборе безопасной высоты полета с целью исключения столкновения с искусственными препятствиями в районе посадочной площадки.

Столкновению ВС с вышкой ШВРС способствовало неиспользование экипажем возможностей СРППЗ при выполнении полета по ППП.

#### Авиационные инциденты:

11.01.2018 воздушное судно L410UVP-E20 RA-67040, КГУП «Хабаровские авиалинии».

При подготовке к выполнению рейса по маршруту Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре – Николаевск-на-Амуре, после запуска двигателей

при выведении воздушного винта из флюгера на стоянке, сработала сигнализация диапазон «БЕТТА» и «PITCH LOCR» правого двигателя GE H80-20, экипаж выключил двигатель и прекратил выполнение задания. Расследование авиационного инцидента не завершено.

17.01.2018 воздушное судно DHC-8-311 RA-67253, АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении рейса по маршруту Хабаровск – Оха, после взлета экипаж обнаружил неуборку задней створки левой основной стойки шасси. Командир ВС принял решение произвести возврат на аэродром вылета Хабаровск (Новый). Посадка на аэродроме Хабаровск (Новый) произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента стала внутренняя неисправность электронного блока управления шасси PSEU (Proximity Sensor Electrical Unit).

30.01.2018 воздушное судно DHC-8-402 RA-67262 АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении регулярного по маршруту Владивосток - Благовещенск. В наборе заданного эшелона FL250 экипаж обнаружил некорректную работу системы наддува гермокабины и свист в районе входной двери. Экипаж прекратил набор высоты, занял эшелон FL90 и принял решение следовать на запасной аэродром Хабаровск (Новый). Посадка произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось не герметичность кабины ВС по причине закупорки участка трубопровода p/n 85290112-005 линии наддува уплотнительного профиля передней пассажирской двери льдом.

Причиной попадания влаги и образования льда в линии наддува уплотнительного профиля, явилась низкая эффективность мероприятий, предусмотренных разработчиком самолета при проектировании указанной системы, направленных на предотвращение попадания и удаления влаги.

01.02.2018 воздушное судно DHC-8-402 RA-67252 АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении регулярного рейса по маршруту Южно-Сахалинск – Благовещенск. При заходе на посадку, после выпуска шасси, экипаж обнаружил отсутствие сигнализации выпущенного положения правой стойки шасси. Экипаж выполнил необходимые действия в соответствии с QRH, выполнил проход над ВПП аэродрома для подтверждения выпуска шасси и произвел благополучную посадку на аэродроме Благовещенск (Игнатьево).

Причиной авиационного инцидента явилось отсутствие сигнализации выпущенного положения правой стойки шасси из-за отказа сенсоров Proximity Sensor №1 и №2 выпущенного положения правой стойки шасси.

03.02.2018 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-27120, АО «Авиакомпания «Восток».

При выполнении рейса по маршруту п/п Бурэнерго (Новый Уренгой) - п/п ВЖК Новый порт через 06 минут после взлета в горизонтальном полете на Н=200 м, загорелось желтое сигнальное табло «СТРУЖКА РЕДУКТ» без изменения параметров работы двигателей, систем и без срабатывания речевого информатора. Экипаж принял решение на возврат на п/п Бурэнерго (Новый Уренгой), посадка произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось нарушение изоляции провода бДЗ в районе колодки ЗХ с замыканием на корпус, что привело к образованию ложной цепи и срабатыванию предупредительного желтого табло «СТРУЖКА РЕДУКТ».

06.02.2018 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-25422, АО «Авиакомпания «Восток».

При выполнении коммерческих перевозок в интересах миссии ООН по маршруту п/п Бурхакаба - а/п Байдоа, после взлета в процессе набора крейсерского эшелона, на высоте 1200 метров, экипаж зафиксировал неоднократное (не менее шести раз) кратковременное мигание желтого сигнального табло «СТРУЖКА РЕДУКТ», без изменения параметров работы главного, промежуточного и хвостового редукторов. Экипаж уменьшил режим работы СУ и продолжил полет до базового а/п Байдоа. Периодическое загорание табло «СТРУЖКА РЕДУКТ» наблюдалась экипажем в течение 5-7 минут, после чего табло погасло. Посадка в а/п Байдоа благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось периодическое загорание табло «СТРУЖКА РЕДУКТ» в следствии замыкания токопроводящих колец пробки сигнализатора ПС-1 промежуточного редуктора продуктами приработки деталей или их естественного износа.

13.02.2018 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-25422 АО «Авиакомпания «Восток».

При выполнении полета по маршруту а/п Байдоа - п.п. Динсур, после набора крейсерского эшелона, на высоте 6500 футов, экипаж зафиксировал кратковременное мигание желтого сигнального табло «СТРУЖКА В РЕДУКТОРАХ» с срабатыванием РИ-65, без изменения параметров работы главного, промежуточного и хвостового редукторов. Экипаж выполнил действия согласно РЛЭ и произвел возврат на базовый а/п Байдоа. Периодическое загорание табло «СТРУЖКА РЕДУКТ» наблюдалась экипажем в течение 3 минут, после чего табло погасло. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось срабатывание желтого табло «СТРУЖКА РЕДУКТ» вследствие частичного отсоединения наружного токопроводящего кольца от изолятора пробки – сигнализатора ПС-1 с последующим его замыканием на корпус, которое привело к образованию ложного сигнала с срабатыванием предупредительного табло.

18.02.2018 воздушное судно ДНС-8-201 RA-67259 АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении нерегулярного международного рейса по маршруту Южно-Сахалинск (Хомутово) - Саппоро. При выполнении руления с МС № 2 с разрешения диспетчера ОВД, на траверзе МС № 23 произошло столкновение законцовкой правого полукрыла воздушного судна с столбом, временно установленным на строительной площадке, примыкающей к МС № 23. Экипаж и пассажир не пострадали.

Причиной авиационного инцидента явилось руление воздушного судна на собственной тяге согласно диспетчерского разрешения и по непредусмотренному маршруту, заданного диспетчером СДП в нарушение установленного порядка движения самолета на аэродроме Южно-Сахалинск (Хомутово), в сочетании следующих факторов:

- неоднозначность изложения информации в NOTAM и восприятия её летным экипажем самолета и диспетчером СДП по порядку прибытия/убытия ВС на (с) МС № 2 и МС № 23 на аэродроме Южно-Сахалинск (Хомутово);
- некачественная демаркировка старой дневной маркировки при новой организации движения ВС по аэродрому;
- неудовлетворительная организация воздушного движения на аэродроме Южно-Сахалинск (Хомутово).

20.02.2018 воздушное судно Ми-8Т RA-24116, АО «Авиакомпания «Восток»

При выполнении рейса по маршруту п/п Хабаровск (МВЛ) – п/п НПС-2 через 6 минут после взлета произошло загорание желтого сигнального табло «СРАБОТАЛИ БАЛЛОНЫ РУЧНОЙ ОЧЕРЕДИ», через 20 секунд табло погасло. Работа двигателей и систем вертолета без замечаний. Экипаж принял решение о возврате на п/п Хабаровск (МВЛ). Посадка благополучно. При осмотре на земле установлено, что срабатывание противопожарных баллонов не произошло.

Причиной авиационного инцидента явилось кратковременное загорание желтого табло «СРАБОТАЛИ БАЛЛОНЫ РУЧНОЙ ОЧЕРЕДИ» вследствие кратковременного обесточивания реле поз.565 из-за образования повышенного сопротивления минусовой цепи, обусловленного наличием поверхностной коррозии на контактном узле ШР пиропатрона поз. 564.

22.02.2018 воздушное судно А-319 -111 VP-BDM, АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении рейса по маршруту Владивосток – Сеул, через 25 мин. полета на эшелоне FL360 экипаж обнаружил падение давления уровня масла в двигателе № 1, и принял решение о возврате на аэродром вылета Владивосток (Кневичи). Посадка благополучна.

Причиной повышенного расхода масла в маслобаке двигателя № 1 самолета А-319 VP-BDM явилось нарушение целостности резинового уплотнительного кольца Part Number J221P039 герметизирующего узла привода стартера в результате старения и потери упругости (периодичность замены заводом – изготовителем не регламентируется).

22.02.2018 воздушное судно Ми-8П RA-25963 АО «Авиакомпания «Восток».

При выполнении рейса по маршруту Чумикан – п/п Тугур, при заходе на посадку на высоте 1000 метров, произошло отделение левого аварийного люка. При осмотре установлено что ручка аварийного сброса люка находится на штатном месте и законтрена. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось внешнее нештатное воздействие на ручку сброса аварийного люка, которое привело к смещению её из рабочего положения (в состояние перекоса), и в последствии под воздействием тряски и вибрации полного выхода из рабочего положения фиксации замков крышки люка.

05.03.2018 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-25486 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

При выполнении рейса по маршруту а/д Белетвейн - п/п Холген. Республика Сомали 40 км. юго-западнее а/д Белетвейн после 13 мин. полета, при подходе к посадочной площадке Холген, экипаж зафиксировал неоднократное кратковременное загорание желтого сигнального табло «СТРУЖКА РЕДУКТ» без изменения параметров работы главного, промежуточного и хвостового редукторов. Экипаж выполнил действия согласно РЛЭ и произвел возврат на базовый а/д Белетвейн и произвел благополучную посадку.

Причиной авиационного инцидента явилось неоднократное кратковременное загорание табло «СТРУЖКА РЕДУКТ.», в результате образования порошкообразной грязи с металлическим блеском из-за наличия влаги в штепсельном разъеме Ш1 электропроводки, подходящей к пробке-сигнализатору ПС-1 (поз.23/6) главного редуктора ВР-14, которое под воздействием вибрации в полете привело к периодическому замыканию электрической цепи и ложному срабатыванию сигнализации.

15.03.2018 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-22985 АО «Авиашельф».

При выполнении полета по маршруту Ноглики –МБУ Беркут – Ноглики, днем в простых метеоусловиях, после взлета вертолета, спасателем было обнаружено не закрытие наружной крышки топливного бака (лежала на левом топливном баке и держалась на контровке). КВС принято решение о возврате на аэродром вылета Ноглики.

Причиной авиационного инцидента явилось не закрытие наружной крышки заливной горловины левого подвесного топливного бака после заправки ВС.

14.04.2018 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-22984, эксплуатант АО «Авиашельф».

При выполнении ночного тренировочного полета по маршруту АП Ноглики – МБУ Орлан - АП Ноглики. После взлета вертолета в 09-42 UTC

произошло загорание светосигнального табло «Стружка промежуточного редуктора». Изменений параметров работы трансмиссии не произошло. Экипажем было принято решение на возврат на аэродром вылета Ноглики. Посадка в АП Ноглики в 09.55 UTC благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось срабатывание сигнального табло «СТРУЖКА ПРОМ. РЕД» вследствие замыкания токопроводящих колец пробки-сигнализатора ПС-1 промежуточного редуктора продуктами приработки деталей агрегата после выполнения капитального ремонта.

23.04.2018 воздушное судно Ми-8МТВ1 RA-25486 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

После выполнения коммерческого рейса в интересах миссии ООН, по маршруту Barawe – Mogadisho 14:38 местного времени (11.38 UTC), республика Сомали, в а/п Могадишо, при выполнении послеполетного осмотра экипажем было обнаружено: отсутствие части наружной обшивки отсека 21 лопасть №4 снизу, в месте приклейки отсека к лонжерону, длиной 80мм, шириной 40мм. членов экипажа на борту: 4. пассажиров: 1, груз отсутствовал. Экипаж и пассажир невредимы. Степень повреждения ВС: повреждена лопасть несущего винта.

Причиной повреждения обшивки лопасти несущего винта явилось потеря прочности клеевого соединения и выкрашивание герметика в эксплуатации при сочетании следующих факторов:

- эксплуатация ВС в тропических условиях;
- эксплуатация ВС на площадках не имеющих твёрдого покрытия;
- взлёт и посадка на песчаные и каменистые площадки.

30.04.2018 воздушное судно DHC-8-402 RA-67260 АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении рейса по маршруту Южно-Сахалинск - Благовещенск. После взлета в наборе первоначально заданного эшелона Fl 140 при пересечении контрольной высоты 7000 футов, экипажем было обнаружено несоответствие высоты в кабине графику набора. Большая вертикальная скорость до 2000 футов в минуту набора высоты в кабине. Командир ВС занял эшелон Fl 100 и принял решение прекратить набор эшелона Fl 140, произвести возврат на аэродром вылета. Посадка произведена благополучно. После посадки ВС, командир ВС в бортовом журнале воздушного судна записал замечание – LOSS OF PRESSURE CONTROL UNPRESSURIZED FLIGHT IN CLIMB (потеря управления контролем давления, негерметизированный полет в наборе).

Причиной авиационного инцидента явилось неисправность системы герметизации воздушного судна в полете из-за отказа перекрывного крана потока воздуха системы отбора воздуха (PACK FLOW CONTROL AND SHUTOFF VALVE).

22.05.2018 воздушное судно Ан-2 RA-33040 эксплуатант ГАУ Амурской области «Авиабаза».

При взлете для выполнения лесоавиационных работ после отрыва воздушного судна от ВПП с п.п. Свободный произошло резкое снижение воздушного судна и при торможении незагруженного самолета были повреждены лопасти воздушного винта. На борту ВС находилось 3 члена экипажа пассажиров не было. Экипаж не пострадал. На двигателе воздушного судна повреждены законцовки четырех лопастей.

Наиболее вероятной причиной авиационного инцидента явилось сочетание следующих факторов:

1. Резкий порыв ветра, что привело к просадке и касанию воздушного винта о ВПП.
2. Ошибка КВС в управлении воздушного судна на этапе взлета с поднятым хвостовым колесом при наличии порыва ветра.

25.05.2018 воздушное судно ДНС-6-400 RA-67283 эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении учебно-тренировочного полета на аэродроме Владивосток (Кневичи), после посадки во время пробега, при переводе двигателей с режима максимального реверса на малый, произошел резкий разворачивающий момент вправо в результате чего произошло выкатывание ВС за пределы ИВПП на 10,2 метра вправо.

Причиной серьезного авиационного инцидента явилось сочетание следующих факторов:

1. Асимметричная работа двигателей и винтов на режиме максимальной обратной тяги из-за отклонения от ТУ размерных значений зазора на упоре ограничителя свободного хода тяги управления реверсом СУ№1, допущенного при установке двигателя.
2. Несвоевременное манипулирование органами управления экипажем по исправлению отклонения по выдерживанию направления на пробеге.

04.06.2018 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-25159 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

При заходе на посадку в аэропорту Алдан, воздушным потоком от несущего винта заходящего на посадку вертолета на стоянке поврежден самолет Ан-2 RA-07394 ООО ПКАП «Дельта К».

Причиной повреждения ВС на земле явился полет вертолета Ми-8Т RA-25159, в непосредственной близости от самолета Ан-2 RA-07394, на высоте, ниже рекомендованной п.3.101 ФАП-128 и п. 4.2.3.5 РЛЭ Ми-8Т, в результате принятия окончательного решения КВС на производство посадки на МС№5 (согласно п.3.3 ФАП-128) в нарушение требований АИП (АИП Россия, книга 4, УЕЕА АД 2.16 «Зона посадки вертолетов»-используется ВПП).

Сопутствующими причинами явилось невыполнение:

- экипажем ст.24 «ВП ИВП РФ»; АИП Россия, книга 4: УЕЕА АД 2.16 «Зона посадки вертолетов», АД 2.1 УЕЕЕ-32 и АД 2.1 УЕЕА-33 «Карта



аэродромного наземного движения и размещения на стоянке»; п. 4.2.3.5, п.4.6.2.1 РЛЭ ВС Ми-8; п.п. «б» п.2.7.1, п.387, п.3.101 ФАП-128; - диспетчером КДП МВЛ Алдан пунктов 5.1.2.3, 5.1.2.10 Технологии работы диспетчера КДП МВЛ Алдан, службы движения Алданского отделения, Нерюнгринского центра ОВД и не выполнение требований ст.24 «ФП ИВП РФ»; АИП Россия, книга 4: УЕЕА АД 2.16 «Зона посадки вертолетов», АД 2.1 УЕЕЕ-32 и АД 2.1 УЕЕА-33 «Карта аэродромного наземного движения и размещения на стоянке».

13.06.2018 воздушное судно DHC-6-400 RA-67284 эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении регулярного рейса по маршруту Дальнегорск – Владивосток. После посадки воздушного судна на пробеге произошло разрушение авиашины на правой стойке шасси. Экипаж и пассажиры не пострадали. Воздушное судно повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента явилось сочетание следующих факторов:

1. Непреднамеренное приведение в действие командиром воздушного судна тормозной системы правого колеса, произошедшее при исправлении отклонения по направлению на пробеге рулем направления при посадке с боковым ветром.
2. Конструктивная особенность системы торможения самолета – отсутствие автомата растормаживания.

18.06.2018 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-22509 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

На посадочной площадке Игол - Центральный Томская область. при запуске правого двигателя появился запах дыма и гари в кабине экипажа. Двигатели были выключены, пассажиры эвакуированы, вертолет обесточен, применен ручной огнетушитель. При осмотре обнаружено обгорание краски на плате ограничителя тока зарядки аккумуляторов.

Причиной авиационного инцидента явилось появление дыма и запаха гари в грузовой кабине явилась неисправность панели ограничения тока заряда аккумуляторов (ОТЗА), из-за отказа резисторной группы, вследствие внутреннего короткого замыкания резисторных групп в виде износа элементной базы данной панели.

12.07.2018 воздушное судно Ан-24 RA-46643 КГУП «Хабаровские авиалинии».

При выполнении рейса по маршруту Оха – Хабаровск, в полете, при пересечении эшелона 170 произошло обесточивание воздушного судна после чего произошел полный отказ пилотажно-навигационного оборудования. КВС принял решение следовать на ближайший запасной аэродром Николаевск-на-Амуре. При пролете привода, при подходе к третьему развороту экипаж произвел аварийный выпуск шасси и выполнил проход над полосой. При

повторном заходе после пролета привода штурман по сотовому телефону связался с ПДСП Николаевск-на-Амуре и сообщил об аварийной посадке. На удалении 2-3 км от ВПП кратковременно подключилось электропитание на борт ВС, экипаж выпустил закрылки на 38 градусов. КВС доложил диспетчеру об аварийной посадке. Посадка благополучно.

Причиной серьезного авиационного инцидента явилось сочетание следующих факторов:

1. Перегорание предохранителей ИП-150 поз.13986 в щите АЗС и поз. 1175, 13988 в ЦРУ левое, а также поз. 950 в ЦРУ правое, приведшее к разрыву всех электроцепей (фидера ЭГ251, ЭГ144, ЭГ53, ЭГ250), соединяющие шины генераторов постоянного тока СТГ-18ТМО с шинами АЗС и РК кабины экипажа.

2. Причиной перегорания предохранителей ИП-150 поз. 946, 13986 в щите АЗС явилось превышение параметров допустимой токовой нагрузки данных предохранителей при работе стартер-генератора ГС-24Б при запуске Ру19А-300 в аэропорту Оха. Пусковые токи стартер-генератора ГС-24Б, установленного на Ру19А-300 доходят до 1000А в пиковый момент и 600А в установленном стартерном режиме работы ГС-24Б, при этом два предохранителя ИП-150 обеспечивают нагрузку только в 300А.

3. Причина и время перегорания предохранителей поз. 950 и поз. 13988 в ЦРУ правом и ЦРУ левом не установлена, так как каких-либо замечаний по системе электроснабжения не зарегистрировано. Наиболее вероятной причиной является аналогичная токовая перегрузка указанных предохранителей в ходе запуска Ру19А-300 в более ранний период.

24.07.2018 Ми-8МТВ-1 RA-22509 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

При подготовке к вылету по маршруту п.п. Бурэнгерго (Новый Уренгой)-ВЖК Новопортовский - п.п. Бурэнгерго (Новый Уренгой), после запуска двигателей загорелось желтое табло «СТРУЖКА ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ» без изменения параметров работы двигателя. Экипаж выполнил действия согласно РЛЭ и выключил двигатели. При осмотре сигнализатора стружки (СС-78) левого двигателя обнаружены металлические частицы.

Причиной авиационного инцидента явилось срабатывание сигнализации «СТРУЖКА ЛЕВ. ДВИГАТЕЛЬ» замыкание контактов СС-78 мелкой магнитной стружкой. Возможной причиной появления стружки явилось критическое состояние узлов ГТТ вследствие износа при длительной, тяжелой эксплуатации двигателя после ремонта.

08.08.2018 Ми-8Т RA-24500 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

Днем в простых метеоусловиях при выполнении перегона вертолета к месту работы по маршруту п.п. Хабаровск (МВЛ) – Николаевск-на-Амуре, на крейсерском эшелоне 300 м, экипаж обнаружил падение давления масла в правом двигателе до 2,7 кг/см.кв. Экипаж выполнил действия согласно РЛЭ и принял решение о возврате на аэр. вылета. Посадка благополучно. После

посадки давление масла в правом двигателе восстановилось до 3 кг/см.кв. После заруливания на стоянку и выключения двигателей стрелка указателя давления масла правого двигателя на механический ноль не встала и осталась на назначении 3 кг/см.кв. При послеполетном осмотре потеков масла не обнаружено, замечаний нет.

Причиной авиационного инцидента явилась вынужденная посадка воздушного судна, вследствие принятия решения КВС о возврате на аэродром вылета из-за несоответствия показаний давления масла правого двигателя техническим требованиям (2,7 кг/см.кв. при норме  $3,5 \pm 0,5$ ). Ложная индикация показаний давления масла в правом двигателе указателя УИЗ-3К произошло из-за отделения с внутренней поверхности стекла указателя УИЗ-3К правого двигателя защитной пленки, частичного наложения её на стрелку и воздействие отделившегося участка на стрелку сверху вниз под воздействием собственного веса и вибрационных нагрузок на занижение фактически замеренного давления.

11.08.2018 А-319-111 VP-BUK эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении задания по маршруту Владивосток - Новосибирск, после приземления не включился реверс СУ № 2.

Причиной авиационного инцидента явилось наличие переменного контакта на электроразъеме из-за его загрязнения на SW-BLOCKER DOOR DEPLOY («концевик» выпущенного положения створок реверса на правой стороне СУ №2).

15.08.2018 Ми-8Т RA-24479 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

При выполнении полета по тренировке спасателей на спусковых устройствах. После выполнения очередной загрузки спасателей на земле, произошло загорание желтого сигнального табло «СТРУЖКА ГЛ.РЕДУК», через 3-5 сек. падение давления масла в главном редукторе до 2,0 кг.см.кв. экипаж прекратил задание и выключил двигатели.

Расследование авиационного инцидента продлено в связи с направлением на исследование отказавшего агрегата.

16.08.2018 А-319-111 VP-BWV эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении рейса по маршруту Владивосток – Сеул. Через 15 мин после взлета, в процессе набора высоты до эшелона FL360, экипаж был проинформирован диспетчером РЦ, об отклонении от заданного маршрута. Экипаж, находясь южнее 20 км от навигационной точки ТЕРНИ, обнаружил потерю сигналов навигации GPS1, GPS2 и запросил у диспетчера по левой орбите для проверки системы GPS. После проверки системы GPS и восстановления сигналов навигации экипаж продолжил полет по заданному маршруту и выполнил благополучную посадку на аэродроме назначения Сеул.

Причиной авиационного инцидента явилось сочетание следующих факторов:

1. Некомплексное использование средств самолетовождения.
2. Пропадание сигналов радионавигации от GPS.

23.08.2018 А-319-111 VP-BDM эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении рейса по маршруту Владивосток – Петропавловск-Камчатский, в наборе высоты экипаж допустил выход за ограничения по скорости при уборке шасси более допустимой 220 узлов. Превышение скорости при уборке шасси составило 26,9 узлов в течении 11 секунд.

Причиной авиационного инцидента явилась, недостаточная концентрация внимания КВС при работе с арматурой кабины на этапе взлета при выполнении функций контролирующего пилота, приведшее к упущению контроля за положением шасси в полете и их уборке за пределами эксплуатационных ограничений по скорости.

29.08.2018 А-319-111 VP-BUK эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении рейса по маршруту Владивосток-Бусан. После взлета в процессе уборки шасси, выдалась сигнализация «HYD G ENG1 PUMP LO PR», «HYD G SYS LO PR», «HYD G RSYS LO LVL» свидетельствующая об отказе «зеленой» (основной) гидросистемы самолета. КВС принял решение на возврат на аэродром вылета Владивосток (Кневичи). Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось усталостное разрушение внутреннего тефлонового слоя и внешней оплетки гибкого шланга (Flexible Nose Assembly FIN 2766GM, p/n AE2463921G0097), что привело к нарушению герметичности гидравлической системы, потере гидрожидкости и понижению рабочего давления.

12.09.2018 Ми-8Т RA-24208 эксплуатант АО «Авиашельф».

При выполнении полета согласно задания № 1973 по маршруту аэр. Южно-Сахалинск (Хомутово) – АДС – аэр. Южно-Сахалинск (Хомутово), экипажем допущено превышение крена до 43,93 град (максимально допустимое 30 град.), которое выявлено по материалам СПИ.

Причиной авиационного инцидента явилось выход за ограничения, оговоренные РЛЭ, превышение максимального крена, значение составило 43,93 градуса при максимально допустимом значении 30 градусов, явилось сочетание следующих факторов:

- превышение летных (эксплуатационных) ограничений вертолета Ми-8Т экипажем вследствие сложившегося навыка стереотипности проведения выполняемых работ (проявившегося как негативно закрепленный навык), из-за перерыва в полетах на данной модификации ВС, и отсутствия в программе тренажа Ми-8 информации о летных эксплуатационных ограничениях.

16.09.2018 L410 UVP-E-20 RA-67061 эксплуатант КГУП «Хабаровские авиалинии».

При выполнении рейса по маршруту Чумикан - Хабаровск, в горизонтальном полете на высоте 2450 метров, через 1 час 37 мин, по данным расшифровки СПИ зафиксировано превышение максимальной вертикальной перегрузки.

Причиной авиационного инцидента явилось выход за ограничения, оговоренные РЛЭ (по перегрузке) из-за непреднамеренного попадания ВС в зону вихревой турбулентности на эшелоне FL080 в районе аэродрома «Хурба» (Комсомольск-на-Амуре), что привело к кратковременной вертикальной перегрузке более допустимой 3,1 ед. и составила 3,8 ед. в течении 0,1 секунды.

18.09.2018 ДНС-8-402 RA-67260 эксплуатант АО «Авиакомпания «АВРОРА».

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту Владивосток – Южно-Сахалинск. Через 3 минуты после взлета экипаж получил информацию от диспетчера УВД об отделении элемента конструкции от воздушного судна в процессе его разбега. При выполнении визуального осмотра экипаж обнаружил отсутствие левой створки капота двигателя №2. КВС принял решение о возврате на аэродром вылета Владивосток (Кневичи). Посадка произведена благополучно. ВС получило повреждение резинового бута противообледенительной системы в районе правого полукрыла.

Причиной авиационного инцидента явилось не закрытие капота мотогондолы двигателя при техническом обслуживании двигателя явилось, отсутствие акцентированного внимания исполнителя на объекте работ при выполнении технологической операции, имеющей конструктивные особенности, ночью, в условиях недостаточной освещенности. Выполнение работ одним специалистом без проверки качества выполнения работ, было допущено не совмещение зевов удерживающих устройств гондолы двигателя с фиксирующими штырями замков капота и «ложное» закрытие всех замков капота.

Подготовка ВС к вылету второй сменой наземных авиаспециалистов и экипажем проведена некачественно, с отступлениями от требований руководящих документов в результате которой не было замечено не закрытие капота двигателя.

Причиной авиационного инцидента явилось:

– не выполнение инженерно-техническим составом требований Руководства по наземному обслуживанию ВС ДНС-8-400 ст.3.3 п.п.3.3.10. и 3.3.11, утвержденного Генеральным директором АО «Авиакомпания «Аврора» от 16.06.2017 года;

– не выполнение экипажем требований Руководства по производству полетов п. 2.3.1; Глава 2 Часть В.Том. 3 «Внешний осмотр самолета», а также п.2.21.1 2.22 «Воздушное судно», утвержденного Генеральным директором АО «Авиакомпания «Аврора» от 14.11.2013 года;

– выполнение ТО ВС одним специалистом без контроля качества выполненных работ;

– не учет возникновения особых ситуаций при планировании и распределении авиаспециалистов для обслуживания ВС одновременно в базовом аэропорту и за рубежом.

27.09.2018 Ми-8МТВ-1 RA-25485 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

Республика Сомали, аэродром Белетвейн, при выполнении рейса по маршруту а/д Белетвейн - п.п. Халген, после взлета и занятия рабочей высоты 5500 футов, на десятой минуте полета, с правой стороны кабины произошел сильный хлопок, через короткое время появился запах гари. Экипаж проконтролировал параметры работы СУ и произвел осмотр двигателей через блистеры. Определил предположительное место задымления - район расположения выпрямительных устройств «ВУ-6У». КВС принял решение на возврат в аэропорт Белетвейн. В процессе разворота кабина начала интенсивно заполняться синим едким дымом. Экипаж отключил энергопотребители, оставив лишь необходимые для производства посадки и выполнил посадку на площадку, подобранную с воздуха. После продолжительной гонки двигателей, было принято решение о перелете на а/д Белетвейн с использованием энергопотребителей необходимых для пилотирования. Перелет и посадка на аэродроме благополучно. На борту ВС находилось 4 члена экипажа, пассажиров нет, груз 3500 кг. Экипаж невредим. ВС внешних повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента явилось, появление дыма в кабине экипажа, из-за отказа выпрямляющего устройства ВУ-6Б №2 системы постоянного тока вертолета.

Эксплуатанты АОН и АР.

20.07.2018 ТВС-2МС RA-40928 эксплуатант ООО «Авиакомпания «Крылья Амура».

При выполнении полета по срочному санитарному заданию по маршруту Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Хабаровск. После вылета из аэр. Николаевск-на-Амуре в аэр. Хабаровск, после пробега и перевода РУД на земной малый газ, произошло уклонение самолета вправо. После применения КВС тормозов, самолет остановился у правой кромки ВПП с разворотом, примерно на 90 град. относительно оси ВПП. При дальнейшем развороте влево самолет правым колесом выехал на боковую полосу безопасности на 3,4 метра, после чего вырулил на ВПП и самостоятельно зарулил на стоянку. Повреждений воздушного судна не обнаружено.

Причиной авиационного инцидента явилось выкатывание воздушного судна с ВПП после пробега, из-за неправильного принятия решения КВС на продолжение руления после посадки самолета для освобождения взлетно-посадочной полосы.

ПОВРЕЖДЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗЕМЛЕ

06.06.2018 Ми-8МТВ1 RA-25485 эксплуатант АО «Авиакомпания «Восток».

Республика Сомали, п/п Джалалакси, при подъезде грузового автомобиля заказчика с целью разгрузки вертолета было допущено касательное столкновение автомобиля с хвостовой балкой вертолета. Степень повреждения ВС: плавная вмятина с повреждением лакокрасочного покрытия, длиной 17 см, шириной от 10 до 19 см, глубиной до 4 мм слева по борту в районе шпангоутов 1 и 2, стрингера 7 хвостовой балки. Остальные агрегаты и КИ вертолета повреждений в результате события не имеют. После выполнения комплекса работ по оценке технического состояния, вертолёт был допущен к выполнению перелета в базовый аэропорт.

Причиной повреждения воздушного судна на земле явилось сочетание следующих факторов:

- не выполнение команд на прекращение движения водителем автомобиля Заказчика;
- не надлежащее действия экипажа при соблюдении требования пункта 2.2.4.1 раздела 2.2.4 «Меры безопасности при загрузке (выгрузке) «Руководства по организации наземного обслуживания воздушных судов АО «Восток» (РОНО АК «Восток») в части контроля подъезда используемых транспортных средств».

Рекомендую:

1. Руководителям авиапредприятий:

- организовать доведение данной информации до авиационного персонала, участвующим в организации подготовки, выполнения и обеспечения полетов.
- при необходимости разработать эквивалентные меры в рамках СУБП авиапредприятия с целью недопущения подобных авиационных событий.

И.о. начальника управления



Н.А. Белов