

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

11.10.2019 № 21х-4329/01/2019
На № _____ от _____

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

**Состояние безопасности полетов
в авиационных предприятиях, подконтрольных Дальневосточному
межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта
Федерального агентства воздушного транспорта
за 9 месяцев 2019 года**

Общее количество авиационных событий за 9 месяцев 2019 года, произошедших в авиапредприятиях, подконтрольных Управлению, уменьшилось с 36 до 18 (на 50 %).

За 9 месяцев 2019 года в коммерческой авиации авиационных происшествий не учтено, в аналогичном периоде 2018 года – 1 авиационное происшествие (катастрофа) с ВС Ми-8 ПС. Учтено одно чрезвычайное происшествие с ВС эксплуатанта АОН.

За прошедший период произошло одно авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС «Тунгус» - частного владельца.

Количество авиационных инцидентов (АИ) уменьшилось с 32 до 13 (на 59,4%), количество серьезных авиационных инцидентов увеличилось с 2 до 3.

Учтен один случай повреждения воздушного судна на земле (ПВС). В аналогичном периоде 2018 года – 1.

Событий, недопустимого повреждения лопаток газовоздушного тракта авиадвигателя воздушного судна посторонними предметами, не учтено.

Количество авиационных событий, учтенных в рассматриваемом периоде 2019 года по сравнению с аналогичным периодом 2018 года, представлены в таблице № 1.

Таблица №1

Авиационные события	2018	2019
Авиационные инциденты:	34	16
из них серьезные	2	3
Повреждения ВС	1	1
Чрезвычайные происшествия	–	1
Катастрофы	1	–
Аварии	–	–
Недопустимые повреждения лопаток газовой турбины двигателей	–	–
ВСЕГО	36	18

Сведения об авиационных событиях в подконтрольных авиационных предприятиях за 9 месяцев 2019 года

Таблица № 1

Авиационные предприятия	2019
АО «Авиакомпания «Аврора»	8
АО «Авиакомпания «Восток»	1
КГУП «Хабаровские авиалинии»	4
АО «Авиашельф»	2
ГАУ Амурской обл. «Авиабазы»	–
ООО «Сонико-Чумикан»	1
ООО «Авиатруль-ДВ»	1
АО «МАВ»	1

Авиационные события в гражданской авиации подконтрольной Управлению в 2019 году

Коммерческая авиация

1. Авиационные происшествия в коммерческой авиации

Авиационных происшествий не учтено.

2. Авиационные инциденты в коммерческой авиации

07.01.2019 воздушное судно L410 UVP-E20 RA-67036, КГУП «Хабаровские авиалинии».

Выполнялся рейс по маршруту Аян - Хабаровск. При расшифровке средств полетной информации установлено, что после взлета в наборе высоты зафиксировано превышение по скорости полета с выпущенной механизацией на 5 узлов.

Причиной **авиационного инцидента**, превышение максимально допустимой скорости, во время взлета на этапе начального набора высоты, в районе аэродрома Аян, явилось непреднамеренное попадание ВС в зону вихревой турбулентности.

24.01.2019 воздушное судно А-319-111 VP-BUO АО «Авиакомпания «Аврора».

Выполнялся рейс по маршруту Владивосток – Петропавловск-Камчатский. В процессе набора заданного эшелона полета FL 330, произошел отказ АРУ (ВСУ). Полет выполнялся с ограничением по MEL – неработающий генератор 1 СУ и работающее АРУ (ВСУ) в полете. Экипаж принял решение произвести возврат на аэродром вылета. Посадка в аэропорту Владивосток произведена благополучно.

Причиной **авиационного инцидента** явилось недопустимое нарушение характеристик электропитания систем ВС переменным током, выразившееся в наличии на борту ВС одного генератора постоянного тока СУ №2 по причине деактивации по MEL генератора СУ №1 и автоматического выключения в полете ВСУ и его генератора.

Причиной автоматического выключения ВСУ в полете явилось выдача датчиком давления масла ложного сигнала «низкое давление масла» из-за неустойчивой работы датчика давления масла.

25.01.2019 воздушное судно L410UVP-E20 RA-67035, КГУП «Хабаровские авиалинии».

Выполнялся рейс по маршруту Чумикан – Хабаровск. После взлета с аэродрома Чумикан не убрались стойки шасси, экипаж произвел повторную попытку уборки, после чего выполнил полет по кругу и произвел посадку на аэродроме вылета. Посадка благополучно.

Причиной **авиационного инцидента** явилось неуборка шасси из-за несрабатывания электромагнитного крана ГА163Т/16 управления выпуском-уборкой шасси.

Причиной несрабатывания электромагнитного крана ГА163Т/16 управления выпуском-уборкой шасси явилась неисправность «минусовой» цепи управления краном вследствие отсутствия контакта в заделке провода 473Е с клеммой на колодке V145..,

Причиной отсутствия контакта в заделке провода 473Е с клеммой на колодке V145 явилось неудовлетворительное обжатие на заводе-изготовителе провода 473Е в заделке.

31.01.2019 воздушное судно Ми-8МТВ-1 RA-25429 АО «Авиакомпания «Восток».

При выполнении полета по маршруту аэродром Плеханово (Тюмень) – п.п. Нефтеюганск, при заходе на посадочную площадку на высоте 30...40 метров, произошло заклинивание ручки «шаг-газ» в положении 3-40, совместные действия членов экипажа по восстановлению управления результатов не дали. Посадка произведена перед собой на край посадочной площадки с повышенной вертикальной скоростью и последующим экстренным выключением двигателей.

При исследовании агрегата управления под крышкой агрегата управления были обнаружены частицы металлической стружки. Стружка попала на валы и смазку подшипника при нарезании резьбы в кронштейне под винты крепления крышки, в настоящее время подшипники отправлены на исследование в Авиарегистр РФ.

Расследование **серьезного авиационного инцидента** не завершено.

18.02.2019 воздушное судно АW-189 RA-01692 АО «Авиашельф».

Выполнялся полет по маршруту Ноглики - МБУ «Беркут» - Ноглики. От руководителя производственной базы «Ноглики», поступило сообщение, что во время выполнения полета к спасателю, находящемуся на борту ВС обратился пассажир с замечанием на то, что в салоне ВС холодно и дует из-под двери. Осмотрев правую сдвижную дверь пассажирского салона, спасатель обнаружил, что она не до конца прижата, при этом фиксирующая рукоятка опущена и удерживается замком. спасатель произвел открытие замка двери (при этом набегающим потоком воздуха дверь сдвинулась на 50-60 см), после чего произвел закрытие двери, прибегнув к помощи рядом сидящего пассажира. индикация незакрытой двери у ЭВС не сработала, так как фиксирующий ригель (штырь) находился в штатном месте, удерживал дверь и замыкал концевой выключатель двери. Посадка в аэр. Ноглики выполнена благополучно.

Причиной **авиационного инцидента** явилось неплотное закрытие правой двери салона. Неплотное закрытие правой двери салона произошло из-за не правильных действий спасателя, при закрытии двери перед полетом.

20.02.2019 воздушное судно DHC-6-400 RA-67283 АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении учебно-тренировочный полет на аэродроме Владивосток (Кневичи), после посадки на пробеге произошло разрушение авиацины на левой стойке шасси.

Причиной **авиационного инцидента** явилось сочетание факторов:

1. Порыв пневматика левого колеса из-за не преднамеренного применения тормозной системы до касания ВС ВПП основными стойками шасси.

2. Авиационному событию способствовало конструктивная особенность самолёта: отсутствие автомата растормаживания.

03.03.2019 воздушное судно Boeing-757-200 VQ-BTV АО «Авиакомпания «Роял Флайт».

При выполнении разбега на аэродроме Владивосток (Кневичи) произошло столкновение передней стойки шасси с собакой на ВПП. КВС принял решение продолжить полет. При осмотре на ВПП обнаружены останки собаки. После посадки на аэродроме Краби (Тайланд) повреждений на воздушном судне не обнаружено.

Причиной **авиационного инцидента** явилось столкновение воздушного судна с животным на ВПП, при сочетании следующих факторов:

- отсутствие контроля за целостностью ограждения территории службами ООО «Карго - Владивосток»;

- отсутствие контроля за проникновением животных службой САБ со стороны зоны контролируемой ООО «Карго - Владивосток»;

- невыполнение сотрудниками САБ требований руководящих документов АО «МАВ» о самостоятельном немедленном докладе при получении информации о безнадзорных животных или обнаружении безнадзорных животных в КЗА сменному начальнику САБ, и выполнении мероприятий по их выдворению с контролируемой территории.

07.03.2019 воздушное судно DHC-8-402 RA-67252 эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

После посадки на аэродроме Купол, произошло выкатывание за пределы ВПП на свободную зону, повреждений ВС нет, пострадавших нет. Поврежден один огонь ОМИ.

Причиной **серьезного авиационного инцидента**, явилось нарушение экипажем ВС требований п.3.90 ФАП-128, выразившееся в отступлении принятия решения экипажем ВС, решения об уходе на второй круг, в случае потери надежного визуального контакта с наземными ориентирами, что привело к выкатыванию ВС за пределы ВПП.

22.04.2019 воздушное судно A-319 VP – BWL АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Владивосток-Хабаровск.

В процессе набора заданного эшелона FL350 на высоте 4000 футов произошло самовыключение двигателя № 2 сопровождаемое сильным «хлопком» и выдачей сигнализации на ЕСАМ «ENDG №2 FAIL».

Командир ВС принял решение о возврате на аэродром вылета Владивосток (Кневичи). Посадка на аэродроме Владивосток (Кневичи) произведена благополучно.

Для обеспечения аварийной посадки ВС в аэропорту Владивосток, в 17 часов 01 минута местного времени руководителем полетов был объявлен сигнал тревога. Помощь аварийно-спасательных расчетов экипажу и пассажирам не понадобилась.

Расследование авиационного инцидента не завершено.

14.06.2019 воздушное судно L410UVP-E20 RA-67036, эксплуатант КГУП «Хабаровские авиалинии».

Выполнялся рейс КНФ403 по маршруту Хабаровск - Николаевс-на-Амуре – Аян. После выруливания на исполнительный старт и увеличения режима работы двигателей до взлетного для выполнения разбега самолет остался на месте. Экипаж прекратил выполнение рейса, выключил двигатели. Обнаружено заклинивание правого колеса основных стоек шасси. При осмотре колеса обнаружено, разрушение двухстороннего прижимного тормозного диска.

Расследование авиационного инцидента не завершено.

10.07.2019 выполнялся нерегулярный международный рейс NZ1703 по перегонке самолета А-319 регистрационный знак VQ-BWV эксплуатанта АО «Авиакомпания «Аврора» для выполнения технического обслуживания ВС, по маршруту Владивосток (Кневичи) – Манила. Взлет был произведен с аэродрома Владивосток (Кневичи) в 07:12 UTC (17.12 ХБР) днем в простых метеоусловиях.

В процессе набора заданного эшелона fl 360 произошел отказ системы регулирования давления в гермокабине с выдачей индикации отказа на экране многофункционального дисплея ECAM: CAB PR EXCESS CAB ALT (избыточная высота кабины), CAB PR LO DIFF PR.

В 07.21 командир ВС объявил сигнал срочности «PAN», доложил диспетчеру ДПП аэродрома Владивосток (Кневичи) об отказе, выполнил процедуры согласно ECAM (система контроля работоспособности систем ВС, с выдачей рекомендаций по действиям в случае отказа), прекратил дальнейший набор высоты и принял решение произвести возврат на аэродром вылета Владивосток (Кневичи).

В 07.27 командир ВС объявил об отмене сигнала «PAN».

Посадка на аэродроме Владивосток (Кневичи) произведена благополучно в 07:45 UTC (17.45 ХБР).

Воздушное судно повреждений не имеет. Экипаж не пострадал.

Руководителем полетов аэродрома Владивосток (Кневичи) был объявлен сигнал «тревога». Помощь аварийно-спасательных расчетов экипажу не понадобилась.

Причиной авиационного инцидента с самолетом А-319 VQ-BWV АО, происшедшего 10 июля 2019 года является неисправность системы кондиционирования воздушного судна, выразившаяся в отказе выходного клапана OUTFLOW VALVE (10HL) системы регулирования давления.

17.08.2019 воздушное судно L410UVP-E20 RA-67036, эксплуатируемый КГУП «Хабаровские авиалинии», при полете по маршруту Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Аян, на эшелоне 3350 метров сработала звуковая и световая сигнализация «ПОЖАР ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ», показания приборов контроля работы двигателей соответствовали нормальным эксплуатационным параметрам, визуально признаков пожара двигателя не наблюдалось. Экипаж выключил левый двигатель, применил две очереди системы пожаротушения, и принял решение о возврате на аэродром вылета Хабаровск. Посадка благополучно.

Расследование авиационного инцидента не завершено.

27.08.2019 воздушное судно DHC-8-315 RA-67255, эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении рейса SHU3630 произошло грубое приземление на аэродроме Оха с одним отделением ВС от ВПП. Активное пилотирование выполнял ВП, контролирующее КВС. На борту ВС находилось 46 (взр41/рб5) пассажиров. Экипаж самостоятельно зарулил на МС. После выполнения экипажем послеполетного осмотра ВС КВС только проинформировал по телефону руководство о событии. КВС записи о событии в бортовой журнал ВС не делал. Первоначальные действия на аэродроме Оха не проводились. Работы по оценке состояния ВС и необходимое то ВС после грубого приземления на аэродроме Оха не выполнялись (соответствующая документация не представлена). КВС принял решение на продолжение выполнения задания на полет и вылетел рейсом SHU3631 Оха (Новостройка) – Южно-Сахалинск (Хомутово) с пассажирами на борту.

Впоследствии при снятии и расшифровке СПИ зарегистрирован выход за ограничения оговоренные AFM DHC-8-300 по вертикальной перегрузке. по предварительным данным перегрузка составила 3,17g.

Первоначальная информация, представленная инспекцией по БП АО «Авиакомпания «Аврора» о последствиях события, явилась недостоверной.

В ходе расследования комиссией выявлено наличие на дисках колес основных шасси ВС следов резины от значительной деформации пневматиков при их касании ВПП, а также установлено, что ВС получило повреждения элементов колес основных стоек шасси и механического пальца крепления правой основной стойки шасси к узлу навески в мотогондоле ВС.

Эксплуатация ВС приостановлена.

В результате событий экипаж и пассажиры не пострадали.

На основании вышеизложенного с учетом обстоятельств и последствий происшедшего, комиссия по расследованию в соответствии с ПРАПИ-98 классифицирует данное авиационное событие как серьезный авиационный инцидент (тип события 1).

Вылет ВС с пассажирами на борту после авиационного события не считающегося исправным классифицируется как авиационный инцидент (тип события 2).

Расследование авиационного инцидента не завершено.

28.08.2019 воздушное судно МИ-8МТВ-1 RA-22984, эксплуатант АО «Авиашельф». Выполнялся полет по заданию по маршруту аэропорт Ноглики МБУ «Беркут» - МБУ «Орлан» - аэропорт Ноглики. При выполнении полета перед заходом на посадку на МБУ «Орлан» произошел отказ триммеров органов управления у обоих пилотов. Экипаж принял решение о возврате в аэропорт вылета Ноглики. При выполнении полета в аэропорт Ноглики произошло восстановление работоспособности триммеров органов управления. В дальнейшем отказ не проявлялся. Посадка в аэропорту Ноглики благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился отказ контактора ТКД 12 ПОДГ в цепи электромагнитных тормозов ЭМТ-2М электротриммера в продольно – поперечном управлении ВС.

Причиной отказа контактора ТКД-12 ПОДГ явилось периодическое незамыкание электроцепи из-за дефектов (образования нагара и деформации) контактов, образовавшихся в процессе длительной эксплуатации.

Вероятной причиной образования нагара и деформации контактов ТКД 12 ПОДГ явились ошибки при проектировании электроцепи разработчиком ВС.

25.09.2019 воздушное судно ДНС-8-201 RA-67259 эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

Выполнялся нерегулярный пассажирский рейс по маршруту Южно-Сахалинск (Хомутово) - Ноглики. После посадки и заруливания ВС на место стоянки аэродрома Ноглики обнаружен разрушенный пневматик внешнего колеса левой стойки шасси. Экипаж и пассажиры не пострадали.

Расследование авиационного инцидента не завершено.

3. Производственные происшествия в коммерческой авиации

Повреждения воздушного судна

20.05.2019 на посадочной площадке Сретенск (Забайкальский край) произошло повреждение воздушного судна на земле, ЕЭВС.03.3555 С-182WA RA-2804G, эксплуатант ООО «Авиатруль-ДВ». При выполнении гонки двигателя на земле инженерно-техническим составом, произошло самопроизвольное движение самолета с разворотом на 90 градусов и наездом на легковой автомобиль. Воздушное судно получило повреждения воздушного винта и нижнего капота двигателя.

Причиной повреждения воздушного судна на земле, явилось его столкновение с автомобилем в процессе неконтролируемого движения после запуска двигателя при техническом обслуживании.

Событию способствовало:

- повышенная тяга запущенного двигателя из-за отказа системы управления мощностью двигателя на уменьшение, из-за вероятного попадания постороннего предмета (конденсата) в механизм управления карбюратором.
- воздействие порыва ветра.
- недостаточная высота упорных колодок.

Авиация общего назначения

1. Авиационные происшествия в авиации общего назначения и частных владельцев воздушных судов

27.04.2019 посадочная площадка «Калинка», ЕЭВС «Тунгус» (на базе Як-18Т) RA-2843G.

Уведомление на использование воздушного пространства в адрес органов ОРВД не подавалось. После взлета с п/п «Калинка» с МК 2270 на высоте приблизительно 50-100 метров произошла остановка двигателя, после чего воздушное судно с левым креном и тангажом на пикирование столкнулось с земной поверхностью, примерно в 150-ти метрах слева от оси ВПП. В результате столкновения воздушное судно разрушено, два пилота, находившихся на борту, погибли. Расследование не завершено.

2. Авиационные инциденты в авиации общего назначения и частных владельцев воздушных судов

21.06.2019 единичный экземпляр воздушного судна «Мушкетер» RA-1542G, эксплуатант частный владелец выполнялся полет по маршруту аэр. Богородское – п.п. Калинка. На борту находился КВС. Днем в простых метеоусловиях, после взлета КВС доложил диспетчеру об отказе приборного оборудования и возврате на аэродром вылета Богородское. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось отсутствие заряда АКБ в следствии потери упругости ремня генератора и невозможности выполнения дальнейшего полета без электропитания.

16.07.2019 воздушное судно ЕЭВС.03.3477 CompAire Шмелл RA-2791G частного владельца, днем в простых метеоусловиях. При полете по маршруту п.п. Максимовка - п.п. Единка - п.п. Максимовка. После взлета КВС обнаружил изменения параметров работы двигателя не позволяющих выполнение дальнейшего безопасного полета и принял решение о выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха. Посадка произведена в 4 км от населенного пункта Усть – Соболевка, Приморского края. Посадка благополучна.

Причиной серьезного авиационного инцидента явилось заклинивание турбокомпрессора двигателя в следствии помпажа двигателя наиболее вероятно из-за отказа тепловой защиты двигателя и нарушений в системе контроля за температурой газов за турбиной, что привело к совершению вынужденной посадке воздушного судна на площадку подобранную с воздуха.

17.09.2019 воздушное судно P2002 RA-2329G, частного владельца.

Днем в простых метеоусловиях, был произведен взлет с посадочной площадки Калинка по заявке за 18.09.2019, органами ПВО был объявлен сигнал «РЕЖИМ». Был произведен возврат ВС на посадочную площадку Калинка.

Причиной авиационного инцидента по порядку использования воздушного пространства явилась ошибка КВС при подаче плана полета и запросе разрешения на использование воздушного пространства (ИВП) на дату, отличную от даты фактического выполнения полета.

Возникновению авиационного инцидента способствовало недопонимание между пользователем воздушного пространства (КВС) и диспетчером, относительно даты фактического выполнения полета, при запросе и получении разрешения на ИВП.

3. Производственные происшествия в авиации общего назначения и частных владельцев воздушных судов

02.01.2019 воздушное судно Ми-2 RA-15622, ООО «Сонико-Чумикан».

При хранении в ангаре на окраине села Чумикан Тугуро-Чумиканского района был уничтожен в следствии пожара вертолет Ми-2 RA-15622.

Причиной разрушения вертолета Ми-2 RA-15622 явился пожар, произошедший в месте нахождения ВС на хранении в ангаре.

Рекомендации:

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.

2. Для повышения уровня безопасности полетов в авиапредприятиях особое внимание обратить на:

- организацию, подготовки и выполнения полетов вне мест постоянного базирования;
- соблюдения техническим персоналом установленных правил технической эксплуатации авиационной техники;
- ответственность персонала всех категорий за непринятие мер по устранению выявленных недостатков, угрожающих безопасности полетов, при выполнении полета, техническом обслуживании авиационной техники и организации наземного обслуживания.

3. Командирам ВС перед подготовкой к вылету учитывать информацию о метеорологической и орнитологической обстановке в районе аэродрома и на маршруте полета.

4. Инженерно-техническому персоналу соблюдать:

- меры безопасности при выполнении работ на авиационной технике;
- технологию выполнения работ на авиационной технике.


5. Руководителям аэропортов, аэродромов:

- проверить соблюдение службами, ответственными за орнитологическое обеспечение полетов, требований пунктов 8.24 - 8.26 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской

Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, и Руководства по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации (РООП ГА-89), утвержденного приказом МГА СССР от 26.12.1988 № 209;

- провести анализ Руководства по аэропортовым службам, часть 3 «Создаваемая дикой природой опасность и методы ее уменьшения» (документ ИКАО № 9137, издание четвертое - 2012 год), по результатам которого принять решение о практической реализации в аэропорту содержащихся в нем рекомендаций.

И.о. начальника управления



Н.А. Белов