

Руководителям авиапредприятий,  
и частным владельцам ВС  
(согласно списку)

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 83491552, ОГРН 1082721007214  
ИНН/КПП 2721161255/272101001  
E-mail: priemnaya@dv.favt.ru

27.04.2020 № УИХ-1486/01/2020  
На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Информация о состоянии безопасности полетов  
в авиационных предприятиях на территории деятельности  
Дальневосточного МТУ Росавиации за 1 квартал 2020 года

Коммерческие эксплуатанты

Авиационные инциденты

**23.01.2020** воздушное судно L410UVP-E20 RA-67061, эксплуатант КГУП «Хабаровские авиалинии».

При выполнении рейса КНФ412 по маршруту Чегдомын-Хабаровск, после взлета, на высоте 3...5 метров КВС дал команду на уборку шасси второму пилоту. Второй пилот непреднамеренно вместо крана уборки шасси, убрал кран-закрылки в положение «УБРАНО». Профиль взлета и набора высоты не изменился, экипаж убрал шасси и продолжил полет до аэропорта назначения. Экипаж пассажиры не пострадали, воздушное судно повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента явились ошибочные действия второго пилота на взлете самолета при выполнении команды командира ВС : «Убрать шасси».

**04.02.2020** воздушное судно Ан-24РВ RA-47367, эксплуатант КГУП «Хабаровские авиалинии».

При выполнении рейса КНФ402 по маршруту Охотск – Николаевск-на-Амуре – Хабаровск, после завершения пробега при выполнении посадки в а/п Николаевск-на-Амуре, в момент увеличения оборотов для производства руления - давление масла правого двигателя упало ниже 1,5 кг/см<sup>2</sup>. Экипаж выключил правый двигатель. При выполнении проверки на земле обнаружено разрушение привода и корпуса воздухоотделителя маслосистемы двигателя.

Экипаж и пассажиры не пострадали. Воздушное судно повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента явилось падение давления масла в правом двигателе на этапе руления ВС по ВПП к месту стоянки после посадки самолёта в аэропорту назначения.

Причиной падения давления масла в правом двигателе явилось разрушение конической шестерни 24-507-147 воздухоотделителя ВО-24 правого двигателя.

Причиной разрушения конической шестерни 24-507-147 воздухоотделителя ВО-24 правого двигателя явилось разрушение корпуса воздухоотделителя ВО-24.

Причиной разрушения корпуса воздухоотделителя ВО-24 правого двигателя явилось отвинчивание гаек крепления вала к крыльчатке воздухоотделителя ВО-24.

Причиной отвинчивания гаек крепления вала к крыльчатке воздухоотделителя ВО-24 явилось нарушение требований ОСТ1 29502-77 по стопорению гаек.

**05.02.2020** воздушное судно Ми-8Т RA-06151, эксплуатант ООО «Дальнереченск Авиа».

Выполнялась коммерческая воздушная перевозка по маршруту Матвеевка - Бриакан. При выполнении послеполетного осмотра обнаружено повреждение законцовки лопасти рулевого винта. Размеры повреждения: длина 140 мм, ширина 30 мм, загиб 20 мм. Экипаж и пассажиры не пострадали. Воздушное судно повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента явилось повреждение лопасти рулевого винта фрагментом автомобильной покрышки увлеченным (поднятой с земли) струей воздуха, образовавшейся от лопастей несущего и рулевого винтов при маневрировании вертолета над грунтовой поверхностью для посадки на стоянку.

**18.02.2020** воздушное судно A-319 VP-BWK, эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

Выполнялся международный нерегулярный рейс SHU4542 по маршруту Южно-Сахалинск (Россия) – Токио (Япония).

Днем после взлёта с аэродрома совместного базирования Южно-Сахалинск (Хомутово) экипаж выполнил спаренный левый разворот с набором заданного эшелона 340 (10 350 метров) по схеме SID Перуб 1Альфа.

В наборе высоты, экипаж доложил диспетчеру ДПК: «Аврора 4542, у нас по курсу пересекает справа налево вертолет», и продолжил выполнение рейса.

От экипажа вертолётника никаких докладов не поступало.

СПОС не срабатывала.

На основании анализа средств сбора полётной информации, средств объективного контроля, пояснений экипажей ВС, других имевшихся в распоряжении комиссии документов факт нарушения установленных минимальных интервалов эшелонирования не подтверждается.

**23.02.2020** воздушное судно Boeing 777-312 EI-GFA, эксплуатант АО «Авиакомпания «Россия».

При выполнении рейса FV6284 Южно-Сахалинск – Москва, днем при метеословиях: ветер 350 град, 11 м/с, порыв 16 м/с, видимость 750/800/600, сильный

ливневый снег, низовая метель, сплошная облачность, вертикальная видимость 420 метров, ВПП1, QFE-996, кс-0,35.

При буксировке воздушного судна хвостом вперед с запущенными двигателями на точку запуска 4, при развороте воздушного судна на 90 градусов параллельно ВПП, тягач потерял сцепление с твердым покрытием, водитель тягача при этом потерял контроль управления над тягачом. Воздушное судно начало движение на тягач, предпринятые действия наземного персонала по остановке ВС результатов не дали, ВС продолжило движение в результате водило расцепилось с буксируемым ВС, и создало угрозу столкновения ВС с тягачом. Экипаж остановил движение ВС по команде диспетчера. На ВС повреждена буксировочная серьга передней стойки шасси, повреждено водило.

**23.03.2020** воздушное судно DHC-8-402 RA-67262, эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора».

Выполнялся рейс HZ 4621 по маршруту Южно-Сахалинск (Хомутово) – Южно-Курильск (Менделеево). В наборе заданного эшелона FL230 экипаж обнаружил ненормальную индикацию на «PRESSURIZATION INDICATOR PANEL», в дальнейшем произошло срабатывание сигнализации «CABIN Press». Командир ВС прекратил дальнейший набор высоты и принял решение произвести возврат на аэродром вылета Южно-Сахалинск (Хомутово). Посадка на аэродроме благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось некорректное показание данных на панели индикации Cabin Pressure Indication Panel из-за недостаточной герметизации ВС из-за утечки воздуха через неплотно прилегающее уплотнение задней багажной двери. Неплотное прилегание уплотнения произошло из-за отсутствия подачи на него воздуха вследствие замерзшего конденсата в трубопроводе системы герметизации.

**28.03.2020** воздушное судно Boeing 737-800 VP-BUG, эксплуатант АО «Авиакомпания «Сибирь».

Выполнялся рейс S75211, по маршруту Новосибирск – Благовещенск, ночью в простых метеоусловиях, при заходе на посадку в аэропорту Благовещенск произвел уход на второй круг из-за отсутствия сигнала от глассадного маяка системы посадки. На борту ВС находились 7 членов экипажа и 68 пассажиров, из них 4 ребенка. Экипаж выполнил повторный заход на посадку, используя резервный комплект РМС. Посадка благополучно. Экипаж и пассажиры не пострадали. Воздушное судно повреждений не имеет.

Причиной авиационного события (уход на второй круг) явилась высокая вертикальная скорость предпосадочного снижения ВС, что расценивается как нестабилизированный заход и обязывает экипаж выполнить уход на второй круг.

Причину отсутствия индикации положения глассады на дисплеях пилотов установить не представляется возможным.

Рекомендации:

1. Руководителям организаций гражданской авиации организовать изучение с персоналом данной информации в части касающиеся.

2. В рамках функционирования СУБП организации гражданской авиации оценить категории вероятности рисков с принятием корректирующих мероприятий.
3. С летным составом провести занятия:
  - 3.1. по правилам эксплуатации в полёте систем уборки - выпуска шасси (нормальные действия);
  - 3.2. по визуальному определению расстояния между летящими ВС.
4. Экипажам вертолетов перед запуском для выполнения взлета с посадочных площадок производить тщательный осмотр мест стоянок на предмет наличия посторонних предметов;
5. Инженерно-техническому персоналу при выполнении предполетной подготовки уделять особое внимание на работоспособность системы герметизации кабины, производить тщательный контроль состояния уплотнительных профилей дверей кабины и грузовых отсеков.

Начальник управления



С.В. Тараненко