



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ  
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МТУ РОСАВИАЦИИ)

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ

Петра Комарова ул., д. 6, г. Хабаровск, 680000  
Тел. (4212) 22-70-29, 21-06-17, факс (4212) 21-07-37  
E-mail: priemnaya@dv.favt.ru

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

04.04.2018 № ИСХ-1188/01/2018

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Информация о состоянии безопасности полетов  
в авиационных предприятиях подконтрольных  
Дальневосточному МТУ Росавиации за 1 квартал 2018 года

Краткое описание авиационных событий.

За прошедший период учтено 13 авиационных инцидентов:

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

При подготовке к выполнению рейса НИ-417 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 HZ4534 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 рейса HZ 4544 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 перевозке пассажиров HZ4526 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 ДХ9225 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 DHC-8-201 RA-67259 АО «Авиакомпания «Аврора».

При выполнении нерегулярного международного рейса NZ 6891 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 VTK9211 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 HZ5436 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 при выполнении рейса HZ 5436 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 VTK308 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 состоянии 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 АО «Авиакомпания «Восток».

При выполнении рейса по маршруту а/д Beletweyne (Белетвейн) - п/п Halgan (Холген). Республика Сомали 40 км. юго-западнее а/д Beletweyne (Белетвейн) после 13 мин. полета, при подходе к посадочной площадке Halgan (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 Beletweyne (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 разьеме 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.

Рекомендую

1. Руководителям авиапредприятий, эксплуатантам АОН и частным владельцам ВС:

1.1. организовать доведение данной информации до авиационного персонала, участвующим в организации подготовки, выполнения и обеспечения полетов;

1.2. вести постоянный контроль за соблюдением норм труда и отдыха летного состава и инженерно-технического персонала. Соблюдать медицинские нормы осмотра для всего персонала, как эксплуатирующего, так и обслуживающего воздушные суда;

1.3. не допускать случаи нахождения авиационных специалистов при осуществлении наземного обслуживания ВС в состоянии опьянения и под влиянием других психотропных веществ;

1.4. эксплуатирующих однотипные воздушные суда в рамках функционирования СУБП авиапредприятия установить факторы опасности,

оценить риски и по результатам определить целесообразность принятия корректирующих мероприятий.

2. Руководителям аэропортов, аэродромов:

- контролировать 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, утвержденного приказом МГА СССР от 26.12.1988 № 209.

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.



С.В. Тараненко