

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 88491552, ОГРН 1082721007214
ИНН/КПП 2721161255/272101001
E-mail: priemnaya@dy.favt.ru

03.09.2019 № 1397/01/АВИАЕЛУ
На № _____ от _____

Информация о состоянии безопасности полетов
в авиационных предприятиях подконтрольных
Дальневосточному МТУ Росавиации за 1 квартал 2019 года

Коммерческие эксплуатанты

Авиационные инциденты

07.01.2019 воздушное судно L410UVP-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 с самолетом L410UVP-E20 RA-67036, явилось 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 эксплуатируемое 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 с самолетом А-319-111 VP-BUO 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».

При выполнении рейса по маршруту Чумикан – Хабаровск. После взлета с аэродрома Чумикан, неубрались стойки шасси, экипаж произвел повторную попытку уборки, после чего выполнил полет по кругу и произвел посадку на аэродроме вылета. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента с самолетом L410UVP-E20 RA-67035 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 эксплуатант 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 окончено.

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

При выполнении полета по маршруту аэрп. Ноглики - МБУ «Беркут» - аэрп. 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 с вертолетом AW189 RA-01692 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 эксплуатант 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 эксплуатант 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 ДНС-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.

Расследование серьезного авиационного инцидента не окончено.

Эксплуатанты АОН

Чрезвычайное происшествие

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.

Причина возгорания имущества в ангаре может быть установлена только в результате пожарно-технической экспертизы.

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. Главным операторам 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;

- провести внеочередную проверку состояния ограждения территории аэродрома, на предмет его целостности;

- обратить внимание сотрудников САБ на выполнение мероприятий по выдворению неконтролируемых животных с территории аэродрома.

3. Экипажам ВС перед подготовкой к вылету:

- учитывать информацию о метеорологической и орнитологической обстановке в районе аэродрома и на маршруте полета;

- дополнительно изучить особенности ветрового режима, рельефа местности при выполнении полетов на горные аэродромы;

- обратить внимание на требования Наставлений, Инструкций, Руководств по эксплуатации ВС в отношении подготовки ВС к полету в части надежности закрытия капотов, лючков, дверей перед вылетом ВС.

4. Инженерно-техническому персоналу соблюдать:

- меры безопасности при выполнении работ на авиационной технике;

- технологию выполнения работ на авиационной технике.

И.о. начальника управления



Н.А. Белов