

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МЕХРЕГИОНАЛЬНОЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МТУ ВТ РОСАВИАЦИИ)

П. Комарова ул., д. 6, г. Хабаровск, 680000

тел./факс: (4212) 21-06-17, 22-70-29

ОКПО 88491552, ОГРН 1082721007214,

ИНН/КПП 2721161255/272101001

E-mail: dvmtu.rosaviazia@mail.ru

03.04.2017 № 1-30/1099
на № _____ от _____

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

Информация по безопасности полетов за I квартал 2017 года
Дальневосточного МТУ Росавиации.

12.01.2017 ВС Ми-8Т RA-24683 АО Авиашельф произвел взлет без уведомления службы УВД с п.п. Город на использование воздушного пространства.

Причиной авиационного инцидента явилось:

1. Нарушение КВС выразившееся в выполнении полета воздушным судном без разрешения на ИВП, при разрешительном порядке ИВП.
2. Нарушение КВС выразившееся в вылете ВС с посадочной площадки, где не предоставляется аэродромное диспетчерское обслуживание, без запроса командиром воздушного судна разрешения на ИВП, перед вылетом.
3. Нарушение КВС обязывающего ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета, выразившееся:
 - в выполнении полета ВС без разрешения на ИВП, при разрешительном порядке ИВП;
 - в незнании и не выполнении процедуры согласно п. 51.5 ФАП «Организация планирования использования воздушного пространства РФ» от 16.01.2012 №6.
4. Нарушение авиакомпанией п.2.3 ФАП-128 – не обеспечение знаний и исполнения членами экипажа воздушного судна правил и процедур касающихся выполнения их обязанностей.

19.01.2017 Ми-8МТВ-1 RA-22417 АО «Авиакомпания «Восток». Выполнялись коммерческие авиаперевозки по маршруту аэр. Киренск – п.п. Ротор. Через 15 минут после взлета, в горизонтальном полете, примерно в 50 км севернее аэр. Киренск экипаж обнаружив по показаниям топливомера повышенный расход топлива принял решение на возврат в аэропорт вылета. Посадка благополучно.

Утечка топлива через дренажную систему расходного бака произошла вследствие его переполнения, из-за неплотного закрытия поплавкового клапана при попадании между седлом и клапаном постороннего предмета (металлическая окалина). Причиной попадания постороннего предмета в топливную систему вертолета, явилось наличие в баке окалины после проведения сварочных работ для восстановления герметичности правого подвесного топливного бака.

20.01.2017 аэродром Владивосток (Кневичи) А-319-111 VQ-BWV по данным расшифровки ССПИ, при выполнении регулярного международного пассажирского рейса HZ9756 по маршруту Янцзы - Владивосток, на этапе снижения для захода на посадку на аэродроме Владивосток (Кневичи) экипаж произвел выпуск механизации крыла на высоте полета более допустимой (20000 футов). Дальнейший полет и посадка выполнены благополучно. Причиной авиационного инцидента явилось отсутствие контроля за высотой со стороны экипажа.

21.01.2017 аэродром Владивосток (Кневичи). Самолет А-319-111 VP-BDM, эксплуатант АО Авиакомпания «Аврора». Выполнялся внутренний регулярный рейс HZ5614 по маршруту Владивосток-Петропавловск-Камчатский, в наборе заданного эшелона полета 370, экипаж почувствовал неприятный запах изоляции при перегреве, после пересечения эшелона полета 100 (3050 метров) на странице статус появилась индикация (INOP SYS, AFT CRG HEAT, AFT CRG VENT). Сообщения старшего бортпроводника командиру воздушного о наличии запаха и легкого задымления в пассажирском салоне, на эшелоне 190, командир ВС прекратил набор высоты, доложил диспетчеру ОВД и принял решение произвести возврат на аэродром вылета. посадка на аэродроме вылета произведена благополучно. Причиной появления запаха (дыма) в кабине экипажа, салоне и грузовых отсеках, предположительно явилось наличие остатков высокотемпературной графитовой смазки NYCO GREASE GA 47 на заглушках портов для бороскопического осмотра ступеней компрессора высокого давления двигателей, после выполнения планового осмотра 1, 2 и 8 ступеней компрессора на СУ № 1 и № 2.

22.01.2017 Ми-8МТВ1 RA-22984, эксплуатант АО «Авиашельф». При выполнении рейса ЮШ9231 по маршруту Ноглики – п.п. Насос № 6- п.п. Чайво – Ноглики, по результатам расшифровки СПИ во втором полете выявлено превышение максимального крена. Причиной превышения крена экипажем явилось неправильное распределение внимания КВС при выполнении разворота вертолета.

01.02.2017 Ми-8Т RA-24488 эксплуатант АО «Авиакомпания» Восток». При выполнении рейса ДХ9204 по патрулированию нефтепровода, третьей минуте полета на высоте 150 метров произошло растрескивание лобового стекла. Экипаж задание прекратил. посадка на п.п. Хабаровск (МВЛ) благополучно.

Причиной вынужденной посадки вертолета явилось принятие решение КВС о возврате на п.п. Хабаровск (МВЛ) из-за растрескивания левого бокового обзорного стекла.

02.02.2017 аэропорт Благовещенск, ВС BOEING 757-200 RA-73017, эксплуатант ООО «Авиакомпания «Вим-Авиа». При подготовке к рейсу НН-181 по маршруту Москва - Благовещенск. На стоянке, во время подъезда автомобиля бортового питания к задней левой двери произошло повреждение герметичной обшивки фюзеляжа. Размер повреждения по горизонтали 37 см по вертикали 9 см и 2,5 см.

Причиной повреждения воздушного судна стало столкновение автомобиля бортового питания с фюзеляжем ВС в результате не прекращения торможения автомобиля, после команды «СТОП» руководителем подъезда из-за соскальзывания ноги водителя с педали тормоза в момент подъезда.

15.02.2017 Ми- 8МТВ-1 RA-22985, эксплуатант АО «Авиашельф». При выполнении рейса ЮШ9228 по маршруту Ноглики - МБУ-Орлан - Чайво - МБУ Орлан - Ноглики. В полете произошло кратковременное периодическое загорание желтого светового табло «ПОВЫШЕННАЯ ВИБРАЦИЯ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ». Параметры двигателя оставались в норме. Экипаж принял решение на возврат в Ноглики. Посадка благополучно.

Причиной загорания желтого светового табло «ПОВЫШЕННАЯ ВИБРАЦИЯ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ» явилось появление переменного контакта на сигнальном проводе со стороны датчика МВ-03, либо со стороны усилителя УСС-6 системы ИВ-500 из-за некачественного выполнения ТК № 077.30.00q ИТП ИАС.

В связи с увеличением нагрузки на авиационный персонал в предстоящий период, и увеличением возникновения различных опасных факторов, таких как миграции стай птиц, обледенение ВС в переходный период, грозы, высокие температуры, влажность и другие, рекомендую:

1. Руководителям авиационных предприятий, эксплуатантам АОН и частным владельцам ВС:

1.1. 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.

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

1.3. С летным составом и со специалистами аэропортовых служб, на которых возложены функции орнитологического обеспечения полетов повторить:

- требования РООП ГА-89 в части, касающиеся и принять меры к исполнению с учетом базирования аэродромов и аэропортов;

- информацию по БП № 19 от 12.09.2015 исх. № АН1.02-3056 (размещена на официальном сайте Управления по адресу: <http://dvmtu-favt.ru/upload/medialibrary/1b8/1b847a91af9ffd53323a0c861c675283.pdf>).

2. Руководителям аэропортов, аэродромов провести:

- проверку соблюдения 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;

- 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.

3. Руководителям эксплуатантов и организаций при подготовке к работе в весенне-летнем периоде:

3.1. Со специалистами, допущенными к обслуживанию воздушных судов, провести практические занятия по порядку выполнения работ на воздушных судах, выполнение буксировки ВС, по подъезду-отъезду спецавтотехники и взаимоконтролю при выполнении работ на ВС.

3.2. Проверить актуальность инструкций по порядку выполнения работ на воздушных судах, выполнение буксировки ВС, по подъезду-отъезду спецавтотехники и взаимоконтролю при выполнении работ на ВС, при необходимости обновить их с последующим изучением под роспись всеми работниками имеющих допуск к выполнению вышеуказанных работ.

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

5. Инженерно-техническому персоналу:

5.1. Соблюдать меры безопасности при выполнении работ на авиационной технике.

5.2. С целью предупреждения отказов авиационной техники следить за выполнением:

а) бюллетеней промышленности и производителя;

б) требований эксплуатационной и технической документации;

в) приказов и информации по безопасности полетов Росавиации в части касающиеся;

г) выполнение разработанных рекомендаций комиссий по результатам расследования авиационных событий в части касающиеся.

6. О выполнении рекомендаций доложить в отдел инспекционного контроля по безопасности полетов до 30.04.2017.

И.о. начальника управления

И.В. Пепеляев