



Северо-Западное межрегиональное территориальное управление  
воздушного транспорта Федерального агентства воздушного  
транспорта

Отдел инспекции по безопасности полётов

# ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

## СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ № 04

Апрель 2021 год

Таблица 1

Статистика авиационных событий					
№ / Дата	Тип ВС, принадлежность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
1	2	3	4	5	6
01/ 27.03.2021	RRJ-95B  АО «Авиакомпания «Россия»	RA- 89134	Аэропорт Шереметьево	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ФВ-6440 по маршруту: Астрахань – Москва (Шереметьево), при посадке в аэропорту «Шереметьево» на ИВПП 24L, произошло столкновение ВС с птицей. При послеполетном осмотре ВС обнаружены следы от попадания птицы во внутренний и внешний контур двигателя № 2. Выполнен осмотр ГВТ двигателя №2 – обнаружено повреждение двух шумопоглощающих панелей. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации.	Авиационный инцидент
02/ 02.04.2021	Boeing 737-800  АО «Нордавиа - региональные авиалинии»	VP- BAM	Аэропорт Мурманск	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса 5Н521 по маршруту: Москва (Домодедово) – Мурманск (Мурмаши), на этапе захода на посадку произошел не выпуск закрылков с 15 до 30 градусов. Экипаж ушел на второй круг. Повторный заход и посадка с закрылками 15 градусов. <b>Причиной авиационного инцидента</b> явился не выпуск закрылков на установленный угол, из-за включения перепускного клапана (TE bypass valve), который отключил гидронасос закрылков, приведший к остановке выпуска закрылков на 10,8 градусов при основном управлении. Наиболее вероятной причиной включения перепускного клапана (TE bypass valve) явилась ложная команда на управление краном с блока управления	Авиационный инцидент

				<p>закрылками и предкрылками (FSEU flap/slat electronic unit) из-за кратковременного разового сбоя в работе.</p> <p><b>Рекомендации комиссии по расследованию:</b></p> <p>1. Материалы расследования авиационного инцидента изучить с летным составом АО «Нордавиа - региональные авиалинии».</p> <p>2. Материалы расследования изучить в рамках собственной системы управления безопасностью полетов.</p> <p>Отчёт о выполнении рекомендаций комиссии по расследованию представить до 31.05.2021.</p>	
03/ 07.04.2021	Цесна красно-белого цвета	-	Санкт-Петербургский РЦ ЕС ОрВД	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>По информации, поступившей от представителей посадочной площадки Местаново, зафиксирован полет неопознанного воздушного судна (предположительно Цесна, красно-белого цвета) на высоте 100 метров с пересечением зоны действия временного режима (BP1296).</p> <p><b>Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства,</b> явились несоблюдение установленных временного и местного режимов и кратковременных ограничений, из-за противоправных действий по использованию воздушного пространства неустановленными лицами. Подтвердить факт нарушения порядка ИВП КВС RA-2989G Чернышей А.В. не представляется возможным.</p> <p><b>Рекомендации комиссии по расследованию:</b></p> <p>1. Организовать изучение материалов по результатам расследования с персоналом ОВД филиалов «Аэронавигация Северо-Запада» и «Аэронавигация Северного Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».</p> <p>2. Материалы расследования направить в адрес Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Северо-Западному федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.</p> <p>Отчёт о выполнении рекомендаций комиссии по расследованию представить до 31.05.2021.</p>	Нарушение использования воздушного пространства
04/ 08.04.2021	Boeing 777-300 АО «Авиакомпания «Россия»	EI-GES	Аэропорт Шереметьево	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При проведении технического обслуживания ВС (проведение работ по устранению неисправности системы вентиляции кухни/туалета, замены тормозного устройства колеса №8) появилось задымление в нише правой опоры шасси, в месте установки гидронасоса «центральной» гидросистемы.</p>	Повреждение ВС на земле

				<p>Инженерно-техническим персоналом «А-Техникс» были предприняты действия по локализации очага возгорания (вызван пожарный расчет). При осмотре ВС выявлено оплавление электрической проводки и следы копоти в нише правой опоры шасси, а также следы копоти в нише левой опоры шасси.</p> <p>В пассажирском салоне и БГО ВС следов задымления/возгорания не обнаружено.</p> <p><b>Расследование не закончено.</b></p> <p>Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации.</p>	
<p>05/ 08.04.2021</p>	<p><b>Як-40</b></p> <p>АО «Вологодское авиационное предприятие»</p>	<p><b>RA-87966</b></p>	<p>Аэропорт Пулково</p>	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При выполнении рейса ЖГЖ-9587 по маршруту: Вологда – Санкт-Петербург (Пулково), при выполнении посадки на ВПП 10 правая, на пробеге произошло боковое выкатывание ВС в правую сторону на 12 метров за пределы ИВПП.</p> <p><b>Причиной серьезного авиационного инцидента</b> явилось выкатывание ВС за пределы ИВПП на пробеге вправо из-за превышения ограничения ВС по боковому ветру, вследствие отсутствия у экипажа ВС информации о нормативном коэффициенте сцепления на момент посадки, неправильного расчета максимально допустимой скорости бокового ветра и допущенных экипажем отклонений от требований РЛЭ ЯК-40 при выполнении посадки с боковым ветром.</p> <p><b>Рекомендации комиссии по расследованию:</b></p> <p>1. Отчет по результатам расследования серьезного авиационного инцидента с ВС ЯК-40 RA-87966 АО «Вологодское авиационное предприятие» изучить с летным составом, персоналом службы УВД и персоналом аэродромной службы.</p> <p>2. АО «Вологодское авиационное предприятие» рассмотреть материалы по расследованию серьезного авиационного инцидента с ВС ЯК-40 RA-87966 в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП).</p> <p>3. Руководящему составу АО «Вологодское авиационное предприятие» внести дополнения в РПП о порядке действий экипажа при боковом ветре близким к предельно допустимому с указанием ограничений по предельно допустимому боковому ветру в зависимости от Ксц., указанного в ФАП-362 «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации». Обязать экипажи в обязательном порядке</p>	<p>Серьезный авиационный инцидент</p>

				запрашивать у диспетчера величину нормативного Ксц. 4. С летным составом АО «Вологодское авиационное предприятие» повторно изучить разделы РЛЭ ЯК-40 гл. 4.7.1 «Заход на посадку и посадка при боковом ветре» и при возможности выполнить проверку техники пилотирования (фактически или на тренажере) КВС и ВП в условиях сильного бокового ветра. Отчёт о выполнении рекомендаций комиссии по расследованию представить до 31.05.2021.	
06/ 20.04.2021	RRJ-95B  АО «Авиакомпания «Россия»	RA- 89047	Аэропорт Шереметьево	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса ФВ-6254 по маршруту: Нижний Новгород (им. В.П. Чкалова) – Москва (Шереметьево), при послеполетном осмотре ВС (с убранной механизацией крыла) обнаружено повреждение фюзеляжа в зоне траектории перемещения внутреннего закрылка левой плоскости крыла. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит Центральное МТУ Росавиации.	Авиационный инцидент
07/ 27.04.2021	Boeing 737-800  ООО «Авиакомпания «Победа»	VP- BQZ	Аэропорт Храброво	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса DP-267 по маршруту: Москва (Внуково) – Калининград (Храброво), после посадки в аэропорту Калининград, командир ВС сделал запись в бортжурнал о невключении реверса левого двигателя и о промежуточном положении реверса правого двигателя. <b>Расследование не закончено.</b> Расследование проводит Северо-Западное МТУ Росавиации.	Авиационный инцидент

Таблица 2

Закончены расследования авиационных событий					
Дата	Тип ВС, принадлежность	№ ВС	Место события	Обстоятельства, причины, рекомендации	Тип события
1	2	3	4	5	6
01/ 20.05.2018	Boeing 737-800  АО «Авиакомпания АЛРОСА»	EI- FCH	Аэропорт Пулково	<b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса DRU-606 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Москва (Домодедово), на этапе взлета с ИВПП 28R, при увеличении оборотов двигателей на взлетный режим в начале разбега, экипаж услышал «хлопок», ВС стало отклоняться влево и ощущалась вибрация. Экипаж прекратил взлет. После освобождения ВПП на двух работающих двигателях и получения разрешения диспетчера, экипаж начал руление на стоянку по указанному	Авиационный инцидент

				<p>маршруту. Во время руления упали обороты N1 (каскада низкого давления) СУ №1 и выросла температура выходящих газов до значений, превышающих допустимые (выше 725°C). Командир ВС принял решение о выключении неисправной СУ №1.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось выключение двигателя, не предусмотренное заданием из-за нелокализованного разрушения двигателя СУ №1, вследствие выпадения/провисания панели с притираемым покрытием корпуса статора в газо-воздушный тракт в зоне турбины высокого давления (ТВД), по причине засорения охлаждающих отверстий крепления панелей с притираемым покрытием корпуса статора. В результате одна из рабочих лопаток ТВД, зацепившись за панель с притираемым покрытием получила увеличенную нагрузку на растяжение превышающую допустимые пределы, что привело к отрыву пера лопатки и дальнейшему разрушению модулей турбин высокого и низкого давления.</p> <p><b>Рекомендации комиссии по расследованию:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Отчет по расследованию авиационного инцидента с ВС Boeing 737-800 EI-FCH, эксплуатируемого АО «Авиакомпания АЛРОСА» изучить с летным составом и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний, эксплуатирующих ВС типа Boeing 737NG различных модификаций.</li> <li>2. Эксплуатанту АО «Авиакомпания АЛРОСА» рассмотреть материалы расследования авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП).</li> <li>3. АО «Авиакомпания АЛРОСА» о произошедшем авиационном инциденте проинформировать производителя ВС – Корпорацию «The Boeing Company» для набора статистики и выработки корректирующих мероприятий.</li> </ol>	
02/ 16.01.2021	RRJ-95 ПАО «Аэрофлот»	RA- 89027	Аэропорт Мурманск	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При выполнении рейса SU-1324 по маршруту: Москва (Шереметьево) – Мурманск, после посадки в аэропорту Мурманск (Мурмаши) на этапе пробега не включился реверс правого двигателя. На дисплее EWD появилось сообщение ENG R REV FAULT. После освобождения ИВПП, экипаж выключил оба двигателя. Постановка ВС на место стоянки осуществлена тягачем. Воздушное судно от полетов отстранено.</p>	Авиационный инцидент

				<p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явился отказ блока-концентратора данных EIU-100 (p/n: КИВШ.466.525.019, s/n: 3641271044) вследствие конструктивно-производственных недостатков.</p> <p>Причиной отказа блока-концентратора данных EIU-100 (p/n: КИВШ.466.525.019, s/n: 3641271044) явился отказ модуля МВД-10 КИВШ.467444.049 № 52.12.11. по причине нарушения контактирования выводов генератора GXO-U108L/I16,0 MHz Golledge (поз. Обоз. G1) с печатной платой модуля;</p> <p>Причиной нештатного контактирования выводов генератора GXO-U108L/I16,0 MHz Golledge (поз. Обоз. G1) с печатной платой модуля является нарушение паяного соединения генератора GXO-U108L/I16,0 MHz в модуле МВД-10 КИВШ.467444.049 № 52.12.11.</p> <p><b>Рекомендации комиссии по расследованию:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Эксплуатантам RRJ-95B ознакомить персонал, непосредственно участвующего в эксплуатации ВС RRJ-95B, с обстоятельствами и причинами авиационного инцидента.</li> <li>2. Руководству ПАО «Корпорация «Иркут» совместно с АО «УКБП» продолжить выполнение мероприятий по повышению надежности блока-концентратора данных EIU-100 p/n КИВШ.466525.019-Д.</li> <li>3. Руководству АО «УКБП» разработать комплекс мероприятий, направленный на повышение качества паяных соединений в блоке-концентраторе данных EIU-100 p/n: КИВШ.466.525.019.</li> <li>4. Руководству ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии» материалы расследования изучить в рамках системы управления безопасностью полетов.</li> <li>5. О выполнении предложенных рекомендаций проинформировать Северно-Западное МТУ и УИБП Росавиации.</li> </ol>	
03/ 17.01.2021	<p><b>Airbus 319</b></p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VP-BIU	Аэропорт Пулково	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При выполнении рейса ФВ-6344 по маршруту: Мурманск – Санкт-Петербург (Пулково), на этапе пробеге с использованием реверса тяги, на дисплее EWD появилось сообщение ЕСАМ о неисправности в системе управления реверса тяги двигателя №1: «ENG 1 REVERSER FAULT». Согласно результатам обработки данных ССПИ зафиксирована не установка створок реверсивного устройства двигателя №1 в положение «DEPLOY».</p>	Авиационный инцидент

				<p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось не включение реверса тяги двигателя №1 на пробеге вследствие отказа реле 3EG1, 2EG1 блокировки включения реверса в полете.</p> <p><b>Рекомендации комиссии по расследованию:</b></p> <p>1. Отчет по результатам расследования авиационного инцидента с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим ВС Airbus 319/320.</p> <p>2. АО «Авиакомпания «Россия» рассмотреть материалы по расследованию авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП).</p> <p>3. Департаменту ПЛГ эксплуатантов ВС Airbus 319/320 проанализировать статистику отказов системы реверса тяги и рассмотреть вопрос об определении мероприятий по повышению надежности реле 3EG1, 2EG1 блокировки включения реверса в полете, концевой переключателя выпущенного положения створок реверса.</p> <p>Отчёт о выполнении рекомендаций комиссии по расследованию представить до 31.05.2021.</p>	
04/ 19.01.2021	<p><b>Airbus 319</b></p> <p>АО «Авиакомпания «Россия»</p>	VP-BIU	Аэропорт Казань	<p><b>Обстоятельства.</b></p> <p>При выполнении рейса ФВ-6595 по маршруту: Санкт-Петербург (Пулково) – Казань, на этапе пробега с использованием реверса тяги на дисплее EWD появилось сообщение ECAM о неисправности в системе управления реверсом двигателя №1. Руление на MC произведено на тяге двух двигателей.</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось не включение реверса тяги двигателя №1 при пробеге в аэропорту г. Казань вследствие отказа клапана SOLENOID VALVE блока HYDRAULIC CONTROL UNIT двигателя №1 из-за его длительной эксплуатации.</p> <p><b>Рекомендации комиссии по расследованию:</b></p> <p>1. Отчет по результатам расследования авиационного инцидента изучить с летным составом и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим ВС Airbus 319/320.</p> <p>2. АО «Авиакомпания «Россия» рассмотреть материалы по расследованию авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП).</p> <p>3. ДТО АО «Авиакомпания «Россия» выпустить информационный лист по повторной неисправности для изучения ее причин специалистами.</p>	Авиационный инцидент

				<p>4. ЦУКК АО «Авиакомпания «Россия» актуализировать стандарт предприятия СТО 55.309-15.</p> <p>5. ДПЛГ эксплуатантов ВС Airbus 319/320 проанализировать статистику отказов и рассмотреть вопрос об определении мероприятий по повышению надежности клапана SOLENOID VALVE блока HYDRAULIC CONTROL UNIT двигателя CFM56-5A5. Отчёт о выполнении рекомендаций комиссии по расследованию представить до 31.05.2021.</p>	
05/ 22.03.2021	<p><b>CRJ-200</b></p> <p>АО «Авиакомпания «РусЛайн»</p>	VQ- BNE	Аэропорт Пулково	<p><b>Обстоятельства.</b> При выполнении рейса РГ-104 по маршруту: Иваново – Санкт-Петербург (Пулково), при выполнении экспресс анализа средств объективного контроля и информации выявлено повышенная вертикальная перегрузка на посадке (грубое приземление).</p> <p><b>Причиной авиационного инцидента</b> явилось грубое приземление ВС из-за сочетания следующих факторов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- запоздалых действий КВС направленных на устранение отклонения (увеличение вертикальной скорости снижения ВС) допущенного ВП при выполнении захода на посадку ниже ВПП, приведших к отделению ВС от ВПП после посадки;</li> <li>- невыполнения экипажем FCOM BC CRJ-200 Flight Crew Operating Manual CSP A-013-214(выполнение прерванной посадки при отделении ВС от ВПП).</li> </ul> <p><b>Рекомендации комиссии по расследованию:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Отчет по расследованию авиационного инцидента изучить с летным составом, кабинным и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний.</li> <li>2. АО «Авиакомпания «РусЛайн» рассмотреть материалы по расследованию данного авиационного инцидента в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (СУБП).</li> <li>3. АО «Авиакомпания «РусЛайн» спланировать мероприятия в летном департаменте по изучению причин события и недопущения повторения подобного в дальнейшем.</li> <li>4. АО «Авиакомпания «РусЛайн» провести занятия с командирами ВС по распознаванию ошибок и отклонений на посадке со стороны ВП и корректирующим действиям с целью их своевременного устранения.</li> </ol>	Авиационный инцидент

## Общие сведения

В апреле 2021 года с воздушными судами подведомственных эксплуатантов коммерческой гражданской авиации произошло 4 авиационных события:

- два авиационных инцидента с воздушными судами АО «Авиакомпания «Россия»;
- одно повреждение воздушного судна на земле с воздушным судном АО «Авиакомпания «Россия» в аэропорту Шереметьево;
- один серьезный авиационный инцидент с воздушным судном АО «Вологодское авиационное предприятие» в аэропорту Санкт-Петербург (Пулково).

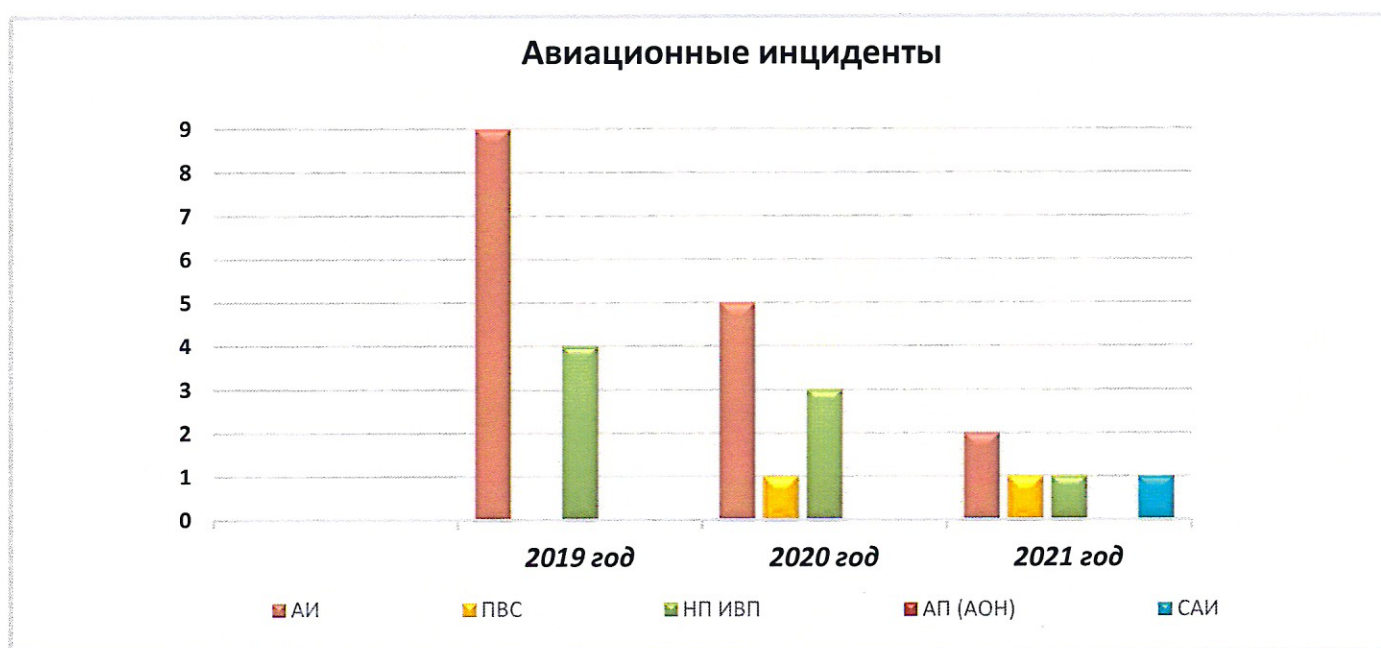
Было выявлено одно нарушение порядка использования воздушного пространства на территории, подведомственной СЗ МТУ Росавиации.

На подведомственной СЗ МТУ Росавиации территории (не подведомственных эксплуатантов) произошло два авиационных события:

- два авиационных инцидента: с воздушным судном Boeing 737-800 АО «Нордавиа региональные авиалинии» и воздушным судном Boeing 737-800 ООО «Авиакомпания «Победа».

Закончены расследования двух авиационных инцидентов подведомственных эксплуатантов и трех авиационных инцидентов на подведомственной территории (не подведомственных эксплуатантов) (таблица 2).

### Распределение общего количества авиационных событий с ВС подведомственными СЗ МТУ Росавиации в апреле 2019-2021 годов



## Рекомендации

Руководителям эксплуатантов и собственникам воздушных судов:

1. Бюллетень № 4 довести до лётных экипажей, инженерно-технического персонала, специалистов служб обеспечения полётов и специалистов организаций воздушного движения, владельцев ВС авиации общего назначения.

2. Проанализировать обстоятельства и причины авиационных событий, происшедших на территории подведомственной СЗ МТУ Росавиации в апреле 2021 года.

3. Оценить риски (выявленные в ходе расследования) опасных факторов и рассмотреть в рамках собственных систем управления безопасностью полетов (СУБП). Организовать проведение профилактических мероприятий (по снижению рисков) в соответствии с внедрённой СУБП.

4. Руководителям эксплуатантов и аэропортов, владельцам воздушных судов, после окончания расследования авиационных событий, организовать выполнение рекомендаций комиссий с последующим представлением отчётов (в установленной форме) в отдел инспекции по безопасности полётов СЗ МТУ Росавиации.

Начальник отдела ИБП



Г. А. Белоусов