



**Федеральное агентство
воздушного транспорта
(РОСАВИАЦИЯ)**

**Западно-Сибирское
межрегиональное территориальное
управление воздушного транспорта
(Западно-Сибирское
МТУ ВТ Росавиации)**

Красный проспект, 44, Новосибирск, 630091
Тел. (383) 222-21-20. Факс (383) 222-49-31
e-mail: Zsmtu@zsmtu.ru
ИНН/КПП 5406507256/540601001

29.10.2013 № 10.15-9.1

На № _____ от _____

**АНАЛИЗ
состояния безопасности полетов в авиапредприятиях и эксплуатантах,
подведомственных Западно-Сибирскому МТУ ВТ Росавиации,
в третьем квартале 2013 года**

1. Общие данные о состоянии безопасности полетов

В третьем квартале 2013 года с воздушными судами гражданской авиации (коммерческой и авиации общего назначения) произошло 19 инцидентов. Авиационных и чрезвычайных происшествий не было.

За аналогичный период 2012 года произошло два авиационных происшествия (аварии), 14 инцидентов, из них 1 серьёзный и 2 ПВС.

1.1. Состояние безопасности полетов в коммерческой гражданской авиации

В третьем квартале 2013 года с воздушными судами коммерческой гражданской авиации произошло 18 инцидентов: ОАО «Авиакомпания «Сибирь» - 10 инцидентов, ООО «Глобус» - 4 инцидента, ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» - 3 инцидента, ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» - 1 инцидент.

За аналогичный период 2012 года произошло одно авиационное происшествие (авария), 12 инцидентов и 2 ПВС.

1.2. Состояние безопасности полетов в авиации общего назначения

В третьем квартале 2013 года с воздушными судами АОН произошёл один инцидент.

В аналогичном периоде 2012 год произошло одно авиационное происшествие (авария) и два инцидента, из них один серьёзный.

2. Состояние безопасности полетов с самолетами 1-3 классов

В третьем квартале 2013 года с самолетами 1-3 классов произошло 15 инцидентов.

В аналогичном периоде 2012 года с самолетами 1-3 классов произошло 12 инцидентов и 2 ПВС.

Таблица №1

Общие данные о состоянии безопасности полетов воздушных судов коммерческой гражданской авиации Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации в третьем квартале 2012-2013 годов

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на:	
			САМОЛЕТАХ	ВЕРТОЛЕТАХ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2013	-	-	-
	2012	1/1	-	1/1
Катастрофы	2013	-	-	-
	2012	-	-	-
Погибло	2013	-	-	-
	2012	-	-	-
В том числе: экипаж	2013	-	-	-
	2012	-	-	-
	2013	-	-	-
	2012	-	-	-
Аварии	2013	-	-	-
	2012	1/1	-	1/1
ИНЦИДЕНТЫ	2013	18/4*	15/3*	3/1
	2012	12/2*	12/2*	-
В том числе: Серьезные	2013	-	-	-
	2012	-	-	-
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2013	-	-	-
	2012	-	-	-
ПВС	2013	-	-	-
	2012	2/0*	2/0*	-

* - количество авиационных событий, связанных с недостатками в работе авиационного персонала авиапредприятий Западно-Сибирского региона.

Сведения о распределении числа авиационных событий по типам воздушных судов и эксплуатантам, в сравнении с третьим кварталом 2012 года, приведены в таблицах № 2-4.

2.1. Авиационные происшествия с самолетами 1-3 классов

В третьем квартале 2013 года с самолетами 1-3 классов авиационных происшествий, как и в аналогичном периоде 2012 года, не было.

2.2. Инциденты с самолетами 1-3 классов

По основным причинным факторам инциденты распределились следующим образом:

- отказы авиационной техники	- 3
- ошибки и нарушения летного экипажа	- 2
- ошибки и нарушения наземного персонала служб обеспечения полётов	- 1
- ошибки и нарушения работников сторонних организаций	- 2
- активное воздействие внешней среды	- 6
- другие причины	- 1

2.2.1. Инциденты, связанные с недостатками в работе летного экипажа

В третьем квартале 2013 года, вследствие ошибок и нарушений летного экипажа, произошло 2 инцидента.

В аналогичном периоде 2012 года произошел один инцидент.

05.07.2013 произошло срабатывание сигнализации наземной СПОС на АКТС-М3 в районе ответственности РДЦ Ростовского ЗЦ ЕС ОрВД филиала «Аэронавигация Юга» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Срабатывание наземной СПОС произошло между ВС A-319 ОАО «Авиакомпания «Сибирь», выполнявшего рейс Москва (Домодедово) – Краснодар (снижение до эшелона 210) и В-737-800 ОАО «Авиакомпания «Таймыр», выполнившего рейс Краснодар-Новосибирск (Толмачёво) (набор эшелона 360). ВС разошлись с боковым интервалом 7,6 км и разницей по высоте 200 футов. Событие классифицировано как инцидент.

По заключению комиссии нарушение установленных норм эшелонирования произошло вследствие несанкционированного отклонения экипажем ВС A-319, за пределы воздушной трассы В13 и влёте, при этом, в границы ВТ Б145.

07.08.2013 при выполнении рейса Москва (Домодедово) – Иркутск экипаж самолёта В-767-300 VQ-BBI ОАО «Авиакомпания «Сибирь» произвёл возврат в аэропорт вылета по причине не уборки стоек шасси. На послеполётном осмотре ВС,

экипажем были обнаружены предохранительные штыри, установленные в подкосах всех трёх стоек шасси. В день вылета на самолёт, персоналом ООО «С7 ИНЖИНИРИНГ», с 11.00 до 17.10 UTC, выполнялись работы «AFTER ARRIVAL-DLY-CHECK-BEFORE DEPARTURE CHECK». При стоянке ВС более 3-х часов необходимо установить предохранительные чеки (LG PINs). По прибытию экипаж приступил к предполётной подготовке. Пункт проверки, предписывающий экипажу убедиться в снятии PINs со всех стоек шасси, был выполнен не в полном объёме. Из объяснительных КВС и второго пилота: при проведении предполётного осмотра они видели, что PINs не сняты и продолжили предполётную подготовку. При оформлении TLB КВС получил доклад от инженера о готовности ВС к полёту. Перед запуском двигателей КВС запросил доклада наземного состава «Готовность к запуску» - был получен ответ от выпускающего авиатехника: «Колодки убраны, двери, люки закрыты, заземление, заглушки, пины - сняты, самолёт осмотрен, к буксировке и запуску готов». КВС принял этот доклад и сделал ошибочный вывод, что предохранительные штыри стоек шасси сняты и находятся на борту ВС. Событие классифицировано как инцидент.

По заключения комиссии причиной не уборки шасси явилось не снятие предохранительных штырей (PINs) инженерно-техническим персоналом при подготовке ВС к вылету и невыполнении в полном объёме экипажем ВС требований SOP B-767 при проведении предполётного осмотра.

Комиссией даны рекомендации:

- потребовать от экипажей ОАО «Авиакомпания «Сибирь» чёткого выполнения SOP и РПП. Лётным экипажам при обнаружении несоответствий при проведении предполётной подготовки (EXTERIOR INSCTION) согласно SOP B-767, делать запись в TLB;
- руководству ООО «С7 ИНЖИНИРИНГ» выработать программу мероприятий, исключающих повторения фактов не снятия пинов перед вылетом;
- ИЦ ООО «Сибирь Техник» внести изменения в действующие карты по обеспечению вылета ВС B-767, исключающие неоднозначное толкование необходимости снятия с ВС всех предохранительных штырей, чехлов и заглушек на этапе подготовки ВС к вылету.

27.09.2013 с экипажем самолёта A-319 VP-BTU ОАО «Авиакомпания «Сибирь», выполнившего рейс по маршруту Ашхабад – Москва (Домодедово), произошёл инцидент, отнесённый на другие причины. После взлёта, при подходе к заданному эшелону, второй пилот, выполнявший функции пилотирующего пилота, попросил КВС взять управление и вышел из кабины. По возвращению в кабину, он доложил о плохом самочувствии. Среди пассажиров был врач, который оказал второму пилоту медицинскую помощь. КВС отстранил второго пилота от исполнения обязанностей и принял решение о выполнении незапланированной посадки в аэропорту Баку. После посадки второму пилоту была сделана ЭКГ и замерено давление. Параметры были без отклонений. Второму пилоту был

рекомендован отдых, контроль давления и обращение к врачу по прилёту на базу. Экипаж был заменён и доставлен в Домодедово в качестве пассажиров.

Комиссия, проводившая расследование, нарушения предполётного режима, режима труда и отдыха, не обнаружила.

15.08.2013 завершено расследование инцидента с самолётом А-319-114 VP-BTQ ОАО «Авиакомпания «Сибирь», произшедшего **12.01.2013** в аэропорту Ростов - на - Дону. Инцидент был связан с выкатыванием ВС за пределы ИВПП, при выполнении посадки (*фото 1*). Срок расследования продлялся из-за исследования материалов СОК в ГЦ БП ВТ. По расчетам ГЦ БП ВТ отмечено, что потребная длина посадочной дистанции значительно превышала длину располагаемой дистанции. Следует отметить, что расчёты были выполнены на основании требования FCOM более поздней ревизии, которые были пересмотрены фирмой производителя в связи с участившимися случаями выкатывания ВС за пределы ВПП, из-за низкого коэффициента сцепления и заключаются в выборе метода оценки состояния ВПП. Данные различия заключаются в выборе метода оценки состояния ВПП (эффективность торможения- GOOD, MEDIUM, POOR, либо в оценке коэффициента сцепления). В данном случае экипаж использовал для расчёта посадочной дистанции требования FCOM предыдущей ревизии, согласно которым, в аэропорту Ростов-на Дону, потребная посадочная дистанция составляла 2272 метра при эффективности торможения POOR, что не выходило за рамки ограничения длины располагаемой дистанции 2501 метр. Анализ подтверждает, что если бы уменьшение скорости до рекомендованной (30 узлов) произошло при начале торможения от педалей, то остановка ВС произошла бы на удалении 2100 метров. При этом не потребовалось бы дополнительного использования максимального реверса и режима стояночного торможения. К факторам, повлиявшим на причину выкатывания, можно отнести повышенную скорость торможения на скользкой ИВПП, из-за не учёта низкого коэффициента сцепления на последнем участке 1/3 длины ИВПП, на котором коэффициент сцепления составлял 0,28 (данные, по материалам расчётов посадочной дистанции). По заключению комиссии причиной выкатывания самолёта за пределы ИВПП явилась повышенная скорость прямолинейного руления на скользкой ИВПП, при сочетании следующих факторов:

- наличие низкого коэффициента сцепления на ИВПП;
- наличие на конечном участке ИВПП значительного отрицательного продольного уклона (1,29%).

Из анализа действий и переговоров экипажа в кабине ВС комиссией отмечены следующие недостатки:

- на посадке велись переговоры, не связанные с управлением ВС;
- непосредственно перед посадкой, в момент посадки и первые 21 секунду после посадки, присутствуют концентрация внимания и некоторая напряжённость.

После взятия управления, КВС, в течение 19 секунд, неправильно воспринимал информацию о скользкой полосе, дважды переданной экипажу ВС службой движения. Присутствуют успокоенность и расслабление, идёт обсуждение посадки и коэффициента сцепления на ИВПП (смех);

- на заключительном этапе присутствуют нечёткость в действиях и некоторая растерянность, что косвенно подтверждает неготовность экипажа к такому развитию ситуации.

Фото 1



2.2.2. Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техники

В третьем квартале 2013 года отказы авиационной техники, вследствие конструктивных и производственных недостатков, привели к 3 инцидентам. В третьем квартале 2012 года имели место 5 инцидентов.

Инциденты, связанные с отказами авиационной техники, по системам ВС распределились следующим образом:

- | | |
|-----------------------------------|-----|
| - отказы гидравлических систем ВС | - 1 |
| - отказы систем управления ВС | - 1 |
| - отказы систем кондиционирования | - 1 |

2.2.2.1 Отказы гидравлических систем воздушного судна

С отказами гидравлических систем ВС в третьем квартале 2013 года был связан один инцидент с самолетом А-320-214 ОАО «Авиакомпания «Сибирь».

В третьем квартале 2012 года произошел 1 инцидент с самолетом А-320.

28.07.2013 при выполнении на самолёте А-320 VQ-BET ОАО «Авиакомпания «Сибирь» рейса Омск – Москва (Домодедово), в процессе снижения сработала сигнализация «MASTER CAUTION» и на ECAM появилось сообщение «Низкое давление в «голубой» гидросистеме». Экипаж выполнил действия в соответствии с ECAM и FCOM. Обработал отказ, отключив неисправный насос. Посадка выполнена благополучно.

По заключению комиссии причиной появления предупреждения о низком давлении в «голубой» гидросистеме явился отказ электрогидравлического насоса.

2.2.2.2. Отказы систем управления воздушного судна

С отказами систем управления ВС в первом квартале 2013 года были связана 2 инцидента: с самолетом В-767-300 ОАО «Авиакомпания «Сибирь» и В-737-800 ООО «Глобус».

В аналогичном периоде 2012 года инцидентов не зафиксировано.

29.08.2013 при выполнении на самолёте В-767-300 VQ-BBI ОАО «Авиакомпания «Сибирь» рейса по маршруту Москва (Домодедово) – Иркутск, на этапе захода на посадку, после установки рукоятки управления закрылками из положения 1 в положение 5, система управления закрылками прекратила работу с выдачей информации о несинхронном выпуске закрылков. Посадка выполнена благополучно.

Причиной срабатывания сигнализации о несинхронном выпуске закрылков явилось нарушение кинематической связи в результате износа шлицов втулки углового редуктора правого внутреннего закрылка.

2.2.2.3. Отказы систем кондиционирования ВС

В третьем квартале 2013 года, из-за отказов систем кондиционирования ВС произошел 1 инцидент с самолётом В-737-400 ООО «Глобус».

В аналогичном периоде 2012 года инцидентов не было.

01.07.2013 экипаж самолёта B-747-400 VP-BTA ООО «Глобус» выполнял рейс Москва (Домодедово) - Краснодар. После выполнения взлёта и набора эшелона 310, произошло срабатывание сигнализации об отказе «Master Caution», с включением сигнализации об отказе левой системы кондиционирования. После выполнения процедур QRH экипажем были обнаружены отклонения в работе САРД, которые выразились в повышенной высоте в кабине и скорости её изменения. Экипаж, с разрешения диспетчера, произвёл снижение до эшелона 130, где показания приборов САРД пришли в норму. Ввиду невозможности продолжения рейса на данной высоте, из-за мощной грозовой деятельности, экипаж принял решение о возврате в аэропорт вылета. Посадка выполнена благополучно. Событие классифицировано как инцидент.

По заключению комиссии причиной отказа левой САРД явился отказ клапана регулирования температуры воздуха в левой системе.

По результатам анализа статистики и совместного исследования причин отказов, компанией Honeywell разработана улучшенная конструкция клапана TCV P/N 398908-4 и рекомендована к установке вместо TCV P/N 398908-3. Комиссия рекомендует внести в «Перечень неснижаемого запаса агрегатов и изделий B-737-400,800» указанный клапан.

2.2.2.4. Отказы систем шасси

В третьем квартале 2013 года, из-за отказов систем шасси самолетов, инцидентов не было.

В аналогичном периоде 2012 года произошло 3 инцидента: два с самолётами B-737-400 и один с A-310.

В третьем квартале 2013 года завершены расследования ранее имевших место инцидентов, срок расследования которых был продлён исследованием агрегатов авиационной техники.

12.03.2013 после выполнения на самолете B-737-400 VP-BTH ООО «Глобус» (*рисунок 1, фото 2*) рейса по маршруту Москва (Домодедово) – Сочи, на послеполетном осмотре, было обнаружено разрушение верхнего звена шлиц-шарнира левой стойки шасси. Поступили материалы исследования разрушенных деталей в ГЦ БП ВТ. Расследование завершено. По заключению ГЦ БП ВТ разрушение верхнего звена шлиц - шарнира левой стойки шасси произошло из-за приложения однократной чрезмерной нагрузки, обусловленной грубой посадкой самолёта на левую опору шасси. Комиссия, назначенная приказом начальника Южного МТУ ВТ ФАВТ, проводившая расследование, с выводами ГЦ БП ВТ не согласилась. На основании анализа материалов СОК, ответа компании Boeing (MESSAGE HNUMBER: LLG- LLG-13-0050-02B), комиссия сделала заключение, что

причиной разрушения верхнего звена шлиц - шарнира явилось возникновение на ней автоколебаний «шимми» во время послепосадочного пробега, вызванных особенностью конструкции стоек ВС типа В-737-400.

Рисунок 1

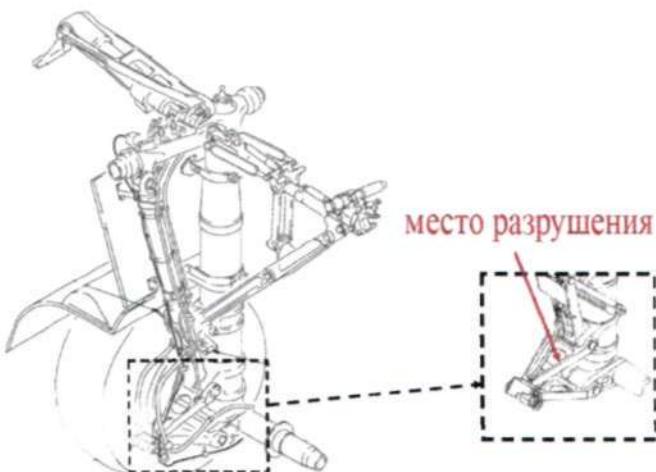


Фото 2



06.11.2012 после выполнения рейса Москва (Домодедово) – Новокузнецк, на самолёте А-319 VP-BTS обнаружено отсутствие левого колеса на передней опоре шасси (*фото 3*). Сход колеса произошёл при выполнении взлёта в аэропорту Москва (Домодедово). Гайка крепления колеса находилась на штатном месте. Внутренний и внешний подшипники колеса разрушены. Решением Управления инспекции по безопасности полётов Росавиации колесо направлено на исследование в Государственный Центр по безопасности полётов на воздушном транспорте. Результаты исследования поступили.

По заключению ГЦ БП ВТ причиной схода переднего колеса с оси при взлёте явилось разрушение подшипников левого переднего колеса из-за работы подшипников в условиях повышенных осевых зазоров. Указанные разрушения подшипников, как правило, происходят из-за недозатяжки стяжных болтов подшипниковых узлов колеса. Ремонт колеса и его установка на самолёт выполнены 24.09.2012 в ООО «Сибирь Техник».

Фото 3



2.2.3. Инциденты, связанные с активным воздействием внешней среды

В результате активного воздействия внешней среды с самолетами 1-3 классов, в третьем квартале 2013 года произошло 6 инцидентов. Из них: столкновения в полёте с птицами – 3 (A-319 - 2 и A-320, все ОАО «Авиакомпания «Сибирь») и повреждения ВС разрядом атмосферного электричества – 3 (B-737-800, все ООО «Глобус»).

В третьем квартале 2012 года зафиксировано 2 инцидента: B-737-800 (столкновение с птицей) и A-319 (повреждение ВС градом).

14.07.2013 при выполнении рейса Ош – Москва (Домодедово), на самолёте B-737-800 ООО «Глобус», после взлёта, в наборе высоты в условиях слоисто – кучевой облачности, при пересечении эшелона 100, произошло поражение ВС разрядом атмосферного статического электричества, сопровождавшееся «хлопком» и неяркой вспышкой с левой стороны кабины. Убедившись в отсутствии отказов приборов и систем самолёта, экипаж принял решение о продолжении полёта до аэропорта назначения. При выполнении осмотра самолёта ИТП ООО «С7 ИНЖИНИРИНГ», были обнаружены следы незначительного воздействия атмосферного электростатического разряда в виде многочисленных точечных подгаров заклёпок и обшивки фюзеляжа. В соответствии с РТЭ самолёта были выполнены работы после воздействия электростатического разряда и устраниены его последствия, после чего ВС было допущено к дальнейшей эксплуатации без ограничений.

Аналогичные инциденты имели место на самолётах B-737-800 VP-BND и VP-BDF **12.07.2013** и **31.07.2010** при выполнении рейсов Норильск – Москва (Домодедово).

По заключениям комиссий, проводивших расследование, причиной явилось попадание ВС в зону с повышенной атмосферной электрической активностью.

Комиссиями даны рекомендации по проведению с лётным составом ООО «Глобус» повторных занятий по теме «Полёты в зоне повышенной электрической активности атмосферы» ФАП-128 п.п. 3.119-3.122.

22.07.2013 в аэропорту Анапа экипаж самолёта A-320 VP-BDT ОАО «Авиакомпания «Сибирь» прекратил взлёт из-за столкновения с птицей, взлетевшей с грунтовой части лётного поля, слева по курсу взлёта. На ВС повреждены 13 лопаток вентилятора СУ № 1. На аэродроме проводится определённая работа по орнитологическому обеспечению полётов в соответствии с требованиями РООП ГА-89. Вместе с тем, комиссией отмечено, что на орнитологическую обстановку в районе аэродрома негативное влияние оказывает расположенная на расстоянии 5 км. от КТА городская свалка, а также несанкционированная свалка в 7 км. от КТА. Руководство аэропорта неоднократно обращало внимание администрации города, органы транспортной прокуратуры на наличие свалок. До настоящего момента свалки не ликвидированы.

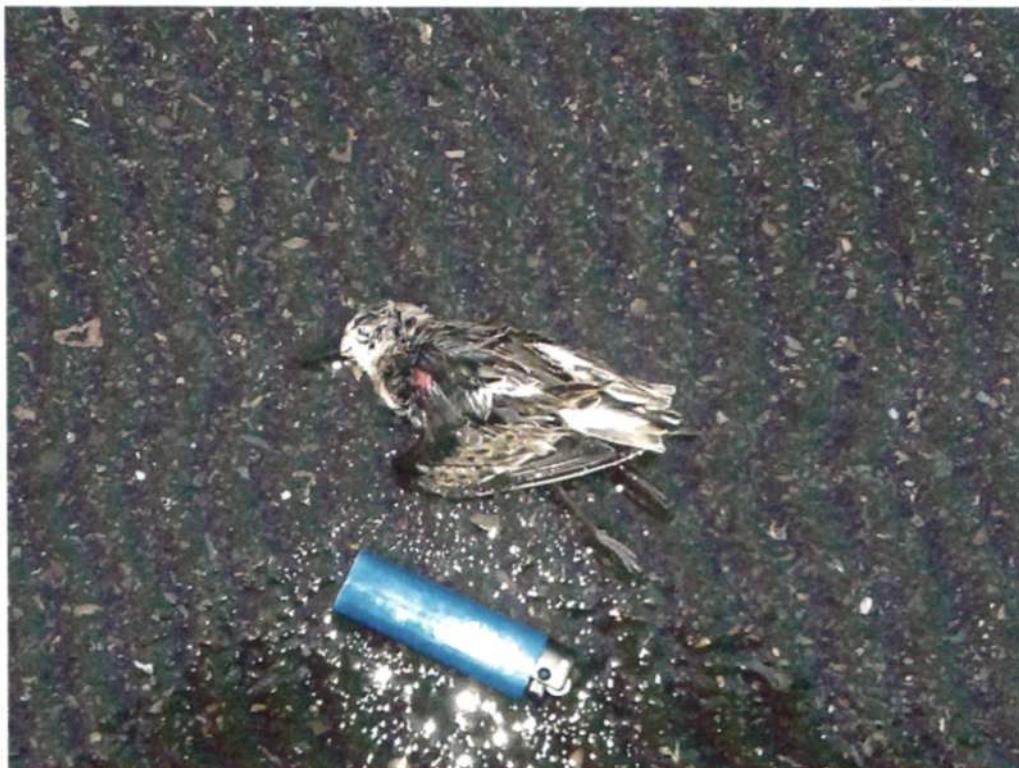
16.08.2013 экипаж самолёта A-319 VP-BTW выполнял рейс по маршруту Москва (Домодедово) – Горно-Алтайск. После посадки, на пробеге, экипажем замечен пролёт птиц по левому борту ВС. При осмотре ВС было обнаружено повреждение 5 лопаток вентилятора СУ № 1 (*фото 4*). Три лопатки, с недопустимыми повреждениями, были заменены. Комиссией, проводившей расследование инцидента, отмечено 10 недостатков в орнитологическом обеспечении полётов в аэропорту Горно-Алтайск.

В двигатель попала одна птица. Видовая принадлежность птицы – «Чекан Луговой», отряд воробьиных (*фото 5*).

Фото 4



Фото 5



22.08.2013 после выполнения рейса Ростов-на-Дону – Москва (Домодедово) на самолёте A-319 VP-BTO ОАО «Авиакомпания «Сибирь» обнаружено повреждение передней кромки внешней секции закрылка правой плоскости крыла. Экипаж ВС момент столкновения с птицей не заметил. Комиссии, проводившей расследование инцидента, определить точное место столкновения с птицей (взлёт в аэропорту Ростов-на-Дону или посадка в аэропорту Домодедово) не представилось возможным.

3. Состояние безопасности полетов на самолетах 4-го класса

В третьем квартале 2013 года с самолетами 4-го класса, как и в аналогичном периоде 2012 года, авиационных событий не зафиксировано.

4. Состояние безопасности полетов на вертолетах

В третьем квартале 2013 года произошло 3 инцидента с вертолётами Ми-8.

В аналогичном периоде 2012 года авиационных событий с вертолетами не зафиксировано.

Два инцидента в третьем квартале 2013 года произошли на вертолёте Ми-8 RA-24545 ОАО «Авиакомпания «Томск Авиа». Инциденты произошли **01.07.2013** и **01.08.2013** года при выполнении авиационных работ и были связаны с ложным срабатыванием системы сигнализации и тушения пожара в отсеках, соответственно,

левого и правого двигателей. Вертолёт прошёл 10-й ремонт 12.04.2013 года на ОАО «НАРЗ» (г. Новосибирск). После последнего ремонта налёт вертолёта составил: к первому инциденту – 9 часов, а ко второму – 149 часов. По заключениям комиссий, проводивших расследование, в обоих инцидентах произошло ложное срабатывание системы сигнализации пожара с последующим срабатыванием баллонов автоматической очереди из-за снижения сопротивления изоляции датчиков вследствие попадания влаги. 01.07.2013 на вертолёте выполнялся первый вылет после его ремонта. До этого времени вертолёт находился на хранении на открытой площадке. После расследования первого инцидента должных мер по удалению влаги из электроргутов системы сигнализации пожара принято не было, что привело к повторному инциденту.

21.09.2013 произошёл инцидент с вертолётом Ми-8Т RA-24432 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка». Инцидент был связан с потерей радиосвязи с вертолётом. Планировался полёт по перевозке пассажиров и груза Заказчика – ООО «Ельцовка Авиа Сервис». Накануне вылета полёт планировался на ПП «Полуньяхская», однако, непосредственно перед вылетом, Заказчик изменил план и дал координаты ПП «Полуньяхская-1», на которую было необходимо доставить комиссию в количестве 7 человек. В 03.00 экипаж произвёл взлёт с ПП «9 км» и при выполнении полёта в зоне круга аэродрома Стрежевой экипаж доложил, что будет следовать на ПП «Полуньяхская», в зону «Герцога». Эта информация диспетчером ДПК была передана сменному диспетчерскому пункту - МДП Стрежевой сектор-1. Диспетчерским составом предполагалось уточнение места нахождения данной ПП у экипажа ВС, но вследствие проблем с ведением радиосвязи, данные намерения не были реализованы. При входе в зону МДП сектор-2 экипаж доложил расчётное время прибытия на ПП «Полуньяхская-1» в 04.20. Диспетчер информацию принял. В 04.20 экипаж доложил посадку в 04.25 и стоянку 3 часа. Отсутствием устойчивой связи, диспетчер информацию экипажа не понял. Экипаж, считая, что диспетчер информацию принял, произвёл посадку. На неоднократные вызовы диспетчера экипаж не отвечал. Согласно табеля сообщений, в предусмотренные адреса, были направлены формализованные сообщения. Дежурной сменой РКЦПС, по согласованию с должностными лицами Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации, были подняты поисково-спасательные ВС (Ан-26 из Омска и Ми-8 из Нижневартовска). Из-за недостаточного взаимодействия между Заказчиком и ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка», поисково-спасательным АС координаты для поиска были даны неправильно. В результате, поисково-спасательные ВС вылетели на ПП «Полуньяхская» (в зоне ответственности Сургута), а вертолёт находился на ПП «Полуньяхская-1» в зоне ответственности «Герцога», о чём экипаж вертолёта докладывал диспетчеру «Каравай-круг (Стрежевой) при вылете.

По заключению комиссии причиной инцидента стало ошибочное восприятие экипажем о принятии диспетчером МДП сектор-2 информации о времени посадки и стоянки вертолёта на ПП «Полуньяхская-1», что в конечном итоге привело к потере

радиосвязи, приведению в готовность № 1 и поднятию поисково-спасательных сил и средств.

5. Состояние безопасности полетов в авиации общего назначения

В первом квартале 2013 года с воздушными судами авиации общего назначения произошёл один инцидент.

В аналогичном периоде 2012 года произошло одно авиационное происшествие (авария) и два инцидента, из них один серьёзный.

24.09.2013 экипаж самолёта Cessna-150 L/T, принадлежащий частному лицу, выполнял полёт по маршруту Томск (Головино) - Красноярск (Кузнецово). Полёт выполнялся по заявке в целях АОН. На борту ВС находился один пассажир. На 50-й минуте полёта, после пролёта г. Мариинск, началась умеренная тряска двигателя. КВС принял решение о возврате в аэропорт Томск. Посадка выполнена благополучно.

По заключению комиссии причиной появления тряски двигателя явился отказ в работе левого переднего цилиндра двигателя из-за «зависания» выпускного клапана цилиндра по причине смелоотложения продуктов сгорания топливо-воздушной смеси на штоке клапана.

При расследовании комиссией отмечен ряд недостатков:

- ТО самолёта выполняется персоналом, не допущенным в установленном порядке к ТО данного самолёта;
- не оформляется техническая документация на оперативное ТО;
- на самолёте отсутствует разрешение на бортовую радиостанцию, при её наличии.

6. Состояние безопасности полетов по инженерно-авиационному обеспечению

В первом квартале 2013 года имел место инцидент, связанный с некачественным выполнением работ по обеспечению вылета ВС со стороны ИТП ООО «С7 ИНЖИНИРИНГ» (информация по событию приведена в разделе 2.2.1).

В аналогичном периоде 2012 года, авиационных событий, связанных с недостатками в инженерно-авиационном обеспечении полетов, подведомственных авиапредприятий, не было.

7. Состояние безопасности полетов по наземному обеспечению полетов, организации авиаперевозок и авиационных работ

В третьем квартале 2013 года с недостатками в наземном обеспечении полетов, организации авиаперевозок и авиационных работ подведомственных Западно - Сибирскому МТУ ВТ Росавиации предприятий, были связаны: один инцидент и одно ПВС. Два инцидента с самолётами ОАО «Авиакомпания «Сибирь» были связаны с недостатками в работе наземных служб авиапредприятий других территориальных управлений.

В аналогичном периоде 2012 года имели место 2 ПВС.

12.08.2013 экипаж самолёта Ан-24РВ RA-47355 ООО «Авиакомпания «Томск Авиа» выполнял рейс по маршруту Новосибирск (Толмачёво) – Стрежевой. Заход на посадку выполнялся в сложных метеоусловиях. На удалении 2-3 км от торца ВПП поступила команда диспетчера УВД об уходе ВС на второй круг по причине отключения ССО М-2. Видимость на аэродроме, в момент захода, составляла 1700 метров. Минимум аэродрома Стрежевой без светосистемы, для ВС данной категории при заходе по РМС, составляет 2100 метров. Диспетчер ДПК визуально борт не наблюдал, сообщил руководителю полётов об отказе ССО М-2. Руководитель полётов довёл полученную информацию до специалиста службы ЭСТОП и дал указание диспетчеру о направлении самолёта Ан-24 на второй круг. Дежурным электромехаником при осмотре агрегатной М-2 был обнаружен в отключённом состоянии автоматический выключатель АВ 0,4 кВ типа ВА47-29 63А, после его включения работоспособность ССО М-2 восстановилась. После доклада техника ЭСТОП диспетчеру ДПК о восстановлении работоспособности ССО М-2, информация была передана экипажу ВС. Посадка выполнена благополучно. В дальнейшем, в ходе проверки, был выявлен повышенный нагрев выключателя. Выключатель был заменён и направлен на испытание.

Событие было классифицировано как инцидент. Причиной отказа ССО явился отказ АВ 0,4 кВ «Нагрузка» «Шкаф АВР-«СН ССО М-2», что подтверждается его испытанием в лаборатории ООО «Энергонефть Томск». При испытании выявлено, что выключатель срабатывает при нагрузке 32 ампера, вместо 63 ампер, указанных в паспорте изготовителя.

03.07.2013 в аэропорту Домодедово в процессе послеполетного осмотра самолёта А-319 VP-BHJ ОАО «Авиакомпания «Сибирь», прибывшего рейсом из Санкт-Петербурга, было обнаружено повреждение и порыв обшивки на правой стороне фюзеляжа ВС между передним грузовым отсеком и приёмником статического давления. Повреждение обшивки ВС произошло в аэропорту Пулково при погрузке груза в передний багажный отсек. Для погрузки груза к переднему багажному отсеку подъехал автомобиль АПК-10 ЗАО «Грузовой терминал «Пулково». Водитель под руководством грузчика выполнил подъезд к ВС под

углом, а не перпендикулярно, как это требует «Инструкция...». В процессе погрузки самолёт начал опускаться на нос из-за изменения центровки. Произошло соприкосновение обшивки ВС с автомобилем, что привело к её повреждению. Это видел инспектор службы перронного контроля и указал грузчикам на место соприкосновения. Придя в службу, инспектор перронного контроля написал рапорт на имя сменного руководителя по АБ по факту события. Работники ЗАО «Грузовой терминал «Пулково», закончив погрузку груза в самолёт, ушли на базу, не сообщив о произошедшем своему руководству. Авиамеханик по ТО АТ ОАО «Авиакомпания «Россия», осматривавший самолёт перед вылетом, не заметил повреждение из-за невнимательности. Экипаж ВС и представитель авиакомпании не были проинформированы о произошедшем, в результате ВС вылетело с пробоиной в фюзеляже. КВС не выполнил предполётный осмотр в полном объёме, что также способствовало вылету повреждённого самолёта. По прибытию самолёта в аэропорт Домодедово, было выявлено повреждение ВС и назначено расследование.

По факту выпуска в рейс неисправного самолёта комиссия классифицировала событие как инцидент. Причиной повреждения обшивки ВС явилось нарушение схемы подъезда транспортного средства к ВС.

17.08.2013 в Московской воздушной зоне (в районе ПОД СУГИР) сработала БСПС (TCAS) в режиме «RA» между ВС B-767-300 ОАО «Авиакомпания «Сибирь» и A-330-300 авиакомпании «АЙ ФЛАЙ». В момент срабатывания TCAS в режиме «RA» минимальный интервал по высоте между ВС составил около 220 метров при боковом интервале на попутно-пересекающихся курсах около 5 километров. Выполняя указания диспетчера ОВД и рекомендации TCAS, экипажи ВС разошлись по высоте и курсам. Наземная СПОС на АС УВД «Теркас» сработала в «мягком режиме». Событие классифицировано как инцидент.

Причиной нарушения установленного интервала вертикального эшелонирования явилось ошибочное указание диспетчером РЛУ сектора «М4» + «М3» экипажу ВС A-330-300 на набор эшелона 220, занятого ВС B-767-300.

В аэропортах Западно-Сибирского региона имели место авиационные события с воздушными судами других территориальных управлений.

24.09.2013 в аэропорту Толмачёво произошло повреждение самолёта A-320 VP-BBQ ОАО «Авиакомпания «Уральские Авиалинии». Самолёт выполнял рейс по маршруту Краснодар – Новосибирск - Владивосток. На МС 15 выполнялась его подготовка к вылету, производилась заправка топливом. Под левым крылом ВС была установлена стремянка. В это время произвел посадку самолёт B-747-400, который был установлен на МС 14A. Для открытия люка багажно-грузового отсека, авиатехник-бригадир ИАС пошел на МС 15 за стремянкой. При перемещении стремянки из-под плоскости правого полукрыла к хвосту ВС, произошло соприкосновение верхнего угла стремянки с обтекателем рельсы № 2 правого

внутреннего закрылка. В результате на обшивке обтекателя образовалась царапина размером 130 x 10 мм. Задержка рейса составила 01 час 21 минуту.

По заключению комиссии причиной ПВС явилась невнимательность авиатехника-бригадира, который, не убедившись в безопасности, произвел перемещение стремянки.

Для предотвращения ПВС комиссия рекомендует:

- руководству ИАС ОАО «Аэропорт Толмачёво» рассмотреть возможность оборудования ограждения рабочих площадок высоких стремянок, мягкими защитными устройствами;
- высокие стремянки, при заправке ВС топливом, для подсоединения штуцера заправочного шланга, не использовать;
- на МС, для обслуживания ВС, предусматривать наличие необходимого оборудования;
- специалистам, выполняющим работы на перроне по обслуживанию ВС, не перемещать высокие стремянки под крылом ВС.

05.09.2013 экипаж самолёта B-757-200 VQ-BHR ООО «Северный ветер» выполнял рейс по маршруту Анталья – Барнаул. При проведении послеполётного осмотра ВС повреждений не обнаружено. По объяснению КВС осмотр проводился в ночное время и МС было очень плохо освещено. При подготовке к вылету по маршруту Барнаул – Анталья, сменным экипажем, было обнаружено повреждение левого внешнего заднего закрылка из-за попадания птицы. В результате осмотра лётного поля, на удалении 550-600 метров от торца ИВПП с МК-239 и 12 метров от оси ИВПП, обнаружены останки тушки птицы (*фото 6*). Видовая принадлежность птицы – большой кроншнеп. Его размеры могут составлять: вес – 900-1100 грамм, длина – 50-60 сантиметров; размах крыльев – 80-100 сантиметров. В августе - сентябре большой кроншнеп мигрирует из более северных районов к местам зимовок, перелёты осуществляют главным образом ночью (*фото 7*).

Левый внешний задний закрылок имеет недопустимые повреждения. Произведена замена закрылка и самолёт, на основании технического акта от 10.09.2013, допущен к дальнейшей эксплуатации без ограничений.

Комиссией отмечены следующие недостатки:

- в аэропорту Барнаул нет технической возможности предоставлять в ночное время достоверную информацию экипажу об орнитологической обстановке;
- в РПП ООО «Северный ветер» нет чётко прописанной процедуры по передаче ВС между экипажами и между экипажем и техническим персоналом.

Фото 6



Фото 7



Кроме того, в 4-х аэропортах региона имели место столкновения ВС с птицами, без повреждения элементов ВС, или доклады КВС о возможном столкновении с птицами, при выполнении взлётов или посадок, которые при осмотрах ВС не подтвердились (Новокузнецк и Кемерово – по 2; Омск, Толмачёво - по одному).

8. Нарушения, выявленные при проведении инспектирования воздушных судов на аэродромах и меры для их устранения

В третьем квартале 2013 года в аэропортах Западно-Сибирского региона проведена 481 проверка воздушных судов на перроне, из них 9 воздушных судов иностранных авиакомпаний. Выявлено 121 несоответствие.

По поступившей информации в аэропортах Евросоюза проведено 15 проверок воздушных судов ОАО «Авиакомпания «Сибирь» и ООО «Глобус». Выявлено 4 несоответствия.

По выявленным замечаниям проводятся корректирующие мероприятия.

9. Риски и угрозы безопасности полетов

На основании требований приказа Федерального агентства воздушного транспорта от 11.09.2009 № 401 проведен расчет коэффициентов риска по нарушениям (несоответствиям), выявленным при проведении проверок гражданских воздушных судов на перроне. По авиакомпаниям, выполняющим полеты в страны Евросоюза, коэффициент риска не превысил предупредительный уровень 2.00.

10. Выводы

Сравнительный анализ состояния безопасности полетов в третьем квартале 2013 года, в сравнении с аналогичным периодом 2012 года с воздушными судами эксплуатантов подведомственных Западно-Сибирскому МТУ ВТ Росавиации, показывает:

1. Авиационных, чрезвычайных происшествий, серьезных инцидентов и ПВС, не зафиксировано.
2. Произошло увеличение количества авиационных инцидентов с 14 до 19 (на 35%).
3. Число инцидентов, связанных с недостатками в работе летного состава осталось на уровне аналогичного периода 2012 года (по 3).
4. Объем авиаперевозок и авиационных работ (по налету парка воздушных судов), увеличился на 4,3%.
5. С самолетами 1-3 классов коммерческой авиации произошло 15 инцидентов (83% от общего количества).
6. 93% авиационных инцидентов с самолетами 1-3 классов произошли с воздушными судами иностранного производства.
7. Наибольшее количество инцидентов - 5, произошло с самолетами А-319.
8. Средний налет на один инцидент составил 3736 часов, что на 70% меньше чем в 2012 году.

9. Комплексный (интегральный) показатель безопасности полетов в гражданской коммерческой авиации составил 99,973%, что говорит о высоком уровне безопасности полетов.

11. Рекомендации

Руководителям авиапредприятий и эксплуатантов:

1. Организовать изучение анализа состояния безопасности полетов с командным, летным, инженерно-техническим составом и специалистами служб обеспечения полетов, в части касающейся.
2. Для предотвращения повторения авиационных событий, обеспечить исполнение рекомендаций комиссий по результатам расследования, в части касающихся.

Начальник ОИБП



С.А. Шатров

Таблица № 2

СОСТОЯНИЕ
безопасности полетов авиапредприятий и эксплуатантов
Западно-Сибирского МТУ ВТ Росавиации в третьем квартале 2013 года

Авиапредприятие/ эксплуатант	АП						ИНЦИДЕНТЫ				ЧП		ПВС	
	Всего		К		АП бЧЖ		Всего		СИ					
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
ЭКСПЛУАТАНТЫ														
ОАО «Авиакомпания «Сибирь»	-	-	-	-	-	-	10/3	6/1	-	-	-	-	-	1/0
ООО «Глобус»	-	-	-	-	-	-	4/0	5/0	-	-	-	-	-	1/0
ЗАО Авиапредприятие «Ельцовка»	-	-	-	-	-	-	1/1	-	-	-	-	-	-	-
ООО «Аэрокузбасс»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
АКГУП «Алтайские авиалинии»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ООО «Авиакомпания «Томск Авиа»	-	1/1	-	-	-	1/1	3/1	-	-	-	-	-	-	-
Омский ЛТК (АОН)	-	1/1	-	-	-	1/1	-	1/1	-	1/1	-	-	-	-
ООО «Кустард» (АОН)	-	-	-	-	-	-	-	1/1	-	-	-	-	-	-
Субъекты АОН	-	-	-	-	-	-	1/0	-	-	-	-	-	-	-
АЭРОПОРТЫ														
ОАО «Аэропорт Толмачево»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-
ОАО Авиапредприятие «Алтай»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОАО «Омский аэропорт»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ООО «Международный Аэропорт Кемерово	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ООО «Аэропорт Томск»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого:	-	2/2	-	-	-	2/2	19/5	13/3	-	1/1	-	-	0/1	2/0

* - количество авиационных событий, связанных с недостатками в работе авиационного персонала авиапредприятий Западно-Сибирского региона.

Таблица № 3

**Распределение авиационных происшествий, инцидентов, чрезвычайных
происшествий, ПВС на земле, произошедших в третьем квартале 2013 года**

Тип воздушного судна	АП				ИНЦИДЕНТЫ				ЧП		ПВС		
	Всего		К	АПбЧЖ	Всего		СИ						
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	
A-310	-	-	-	-	-	-	-	1/0	-	-	-	-	
A-319	-	-	-	-	-	-	5/2	2/0	-	-	-	-	
A-320	-	-	-	-	-	-	2/0	2/1	-	-	-	-	
B-737-800	-	-	-	-	-	-	3/0	2/0	-	-	-	1/0	
B-737-400	-	-	-	-	-	-	1/0	3/0	-	-	-	-	
B-767-300	-	-	-	-	-	-	3/1	1/0	-	-	-	-	
АН-24	-	-	-	-	-	-	1/1	-	-	-	-	-	
АН-26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ан-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cessna 208B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Аэрапракт A-22Л	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Другие ЕЭВС	-	-	-	-	-	-	1/0	-	-	-	-	-	
ВСЕГО Самолеты	-	-	-	-	-	-	16/3	11/1	-	-	-	-	
Ми-171	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ми-8	-	2/2	-	-	-	2/2	3/1	1/1	-	1/1	-	-	
Ми-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
R-44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
MD-900	-	-	-	-	-	-	-	1/1	-	-	-	-	
AS-350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ВСЕГО Вертолёты	-	-	-	-	-	-	3/1	2/2	-	-	-	-	
ИТОГО:	-	-	-	-	-	-	19/5	13/3	-	1/1	-	-	
													2/0

Таблица № 4

**Службы авиапредприятий и эксплуатантов, подведомственных
 Западно-Сибирскому МТУ ВТ Росавиации, ответственные за произошедшие
 АП, инциденты, ЧП, ПВС в третьем квартале 2013 года**

СЛУЖБЫ	АП						ИНЦИДЕНТ			ЧП		ПВС	
	Всего		К		АПбЧЖ		Всего		СИ				
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
КРС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Летная	-	2/2	-	-	-	2/2	4	2	-	1/1	-	-	-
ИАС	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Аэродромная	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ССТ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
УВД	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
АМСГ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ЭРТОС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
САБ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Орнитология	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	-	-
Внешняя среда (кроме орнитологии)	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	-	-
БАИ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ЭСТОП	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
СОП	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
ГСМ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
МСС	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Другие службы	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Заказчик	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Сторонние организации	-	-	-	-	-	-	2	3	-	-	-	-	2