**Авиационные события, произошедшие в 1 полугодии 2024 года
на поднадзорной МТУ Ространснадзора по ДФО территории**

04.01.2024 в процессе набора заданного эшелона полета ВС DHC-8-402 RA-67260 эксплуатанта АО «Авиакомпания «Аврора» на высоте 470 м., днем в простых метеоусловиях, сработала индикация о превышении допустимых оборотов пропеллера двигателя № 2 «PROP OVER SPEED». Экипаж включил двигатель № 2 и произвел благополучную посадку в аэропорту вылета с одним работающим двигателем. Аварийную ситуацию экипаж не объявлял. Травмированных нет, экипаж за медицинской помощью не обращался. При послеполетном осмотре ВС внешних повреждений планера и двигателей не обнаружено. Причина – отказ электронного блока управления пропеллером PROPELLER ELECTRONIC CONTROL UNIT (PEC) двигателя № 2.

07.01.2024 на самолете DHC-8-402 RA-67252 эксплуатанта АО «Авиакомпания «Аврора» при наборе заданного эшелона FL 130 (3950 м.) при уборке шасси, сигнализация указала на не уборку всех стоек шасси. Экипаж ВС доложил диспетчеру о не уборке шасси, выполнил необходимые действия по разделу QRH (краткий справочник по действиям в аварийных и нестандартных ситуациях). УВС принял решение следовать на эшелоне FL 130 (3950 м) на аэродром назначения Южно-Сахалинск (посадка произведена благополучно, травмированных нет, экипаж и пассажиры за медицинской помощью не обращались). ВС не повреждено. Причина – неисправность электронного блока управления и индикации стоек, створок шасси и положением дверей (Proximity Sensor Electronic Unit (PSEU).

09.01.2024 при наземном обслуживании ВС Ми-8Т на аэродроме Анадырь (Угольный), принадлежность ВС РФ, во время подъезда спецавтотранспорта к воздушному судну под руководством авиатехника произошло повреждение вертолета с нарушением герметичности левого подвесного топливного бака. Причина – нарушение водителем топливозаправщика Инструкции по организации движения спецтранспорта и Руководства по наземному обслуживанию ВС на аэродроме Анадырь (Угольный).

25.01.2024 при наземном обслуживании ВС Ан-24 на аэродроме Анадырь (Угольный), принадлежность АО «Авиакомпания «ИрАэро», спецтранспортом (топливозаправщик), принадлежащим ООО «АВИАТЕК» после завершения заправки, при выполнении маневра, лестницей, закрепленной к бочке спецтранспорт задел законцовку левого полукрыла. В результате чего повреждена задняя часть законцовки левого полукрыла. ВС отстранено от полета. Причина – нарушение водителем топливозаправщика Инструкции по организации движения спецтранспорта и Руководства по наземному обслуживанию ВС на аэродроме Анадырь (Угольный).

26.01.2024 сотрудниками отдела УФСБ России по Камчатскому краю был задержан военнослужащий, осуществлявший запуск и полет БВС в районе горнолыжной базы г. Петропавловск-Камчатский. Причина – несоблюдение требований п.п. а) п. 172 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 (далее – ФП ИВП-138).

13.02.2024 гражданин Шатило А.В. осуществлял запуск квадракоптера в г. Магадан. Произошло падение квадракоптера на козырек здания УГИБДД УМВД России по Магаданской области. Причина – несоблюдение требований п.п. а) п. 172 ФП ИВП-138.

18.02.2024, днем в сложных метеоусловиях в 03.32 UTC на ВС L-410UVP-E20 RA-67035 АО «Хабаровские Авиалинии» при выполнении регулярного рейса KHV408 по маршруту Николаевск-на Амуре – Хабаровск (Новый), в районе пункта обязательного донесения «ТЕRBO» на эшелоне FL100 произошло самопроизвольное падение оборотов воздушного винта правого двигателя ниже допустимых значений. Экипаж зафлюгировал воздушный винт и выполнил процедуры, предусмотренные «Контрольной картой действий в аварийных, внеочередных и нормальных ситуациях», по согласованию со службой ОрВД «Хабаровск-контроль» изменил эшелон полета и произвел посадку на ближайший запасной аэродром Комсомольск-на-Амуре (Дземги). На борту ВС находилось 2 члена экипажа. Посадка на аэродроме Комсомольск-на-Амуре Дземги) благополучно. Экипаж не пострадал, ВС внешних повреждений не имеет. Причиной авиационного инцидента явилось падение оборотов воздушного винта правого двигателя в горизонтальном полете ниже допустимых. Причиной падения оборотов воздушного винта двигателя GE Y80-200 № 124008 явились конструктивные недостатки регулятора оборотов P-W22-3, приведшие к преждевременному механическому износу деталей агрегата.

20.02.2024 при выполнении захода на посадку на аэродроме Николаевск-на-Амуре ВС Piper PA-46-350P RA-05747 эксплуатанта ООО «НГК Ресурс» КВС, во время выпуска шасси, по сигнализации в кабине определил, что основные стойки шасси остались в промежуточном положении. При выполнении контрольного прохода над ВПП информация подтвердилась. При выполнении проверки оборудования кабины КВС обнаружил отключенное положение автоматического выключателя гидравлического насоса. После перевода автоматического выключателя гидравлического насоса шасси во включенное положение, включился гидравлический насос, в результате повторного производства выпуска шасси, шасси вышли. ВС совершило благополучную посадку на аэродроме Николаевск-на-Амуре. На борту находился один КВС. КВС не пострадал, ВС повреждений не имеет. Причиной авиационного инцидента, связанного с невыпуском основных стоек шасси при выполнении посадки явилось падение давления в гидросистеме, в свою очередь причиной падения давления в гидросистеме стало выключение гидравлического насоса, а причиной его выключения явилось срабатывание АЗС 25А гидравлического насоса. Наиболее вероятной причиной срабатывания АЗС 25А гидравлического насоса явилось кратковременное завоздушивание гидросистемы (в ходе разворота, вероятно оголение заборника гидрожидкости в бачке), раскрутка мотора которой, привела к скачку тока в электрической цепи гидравлического насоса вызвавшим в свою очередь срабатывание АЗС.

20.03.2024 Экипаж ВС Б-737-800 RA-73192 авиакомпании «Россия», выполнявшего рейс СДМ6879 по маршруту Красноярск-Благовещенск, при выполнении маневра для задержки на маршруте для захода на посадку по РМС на аэродроме Благовещенск (Игнатьево), несанкционированно кратковременно пересек государственную границу РФ и КНР без уклонения вглубь территории КНР. Причинами авиационного инцидента явилось невыполнение экипажем ВС диспетчерского указания на выполнение левой орбиты.

30.03.2024 на ВС DHC-8-402 RA-67262 эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора», выполняющего рейс SHU4698 по маршруту Южно-Сахалинск – Харбин (КНР), в процессе набора высоты, после пересечения эшелона полета FL70 (высота 2150 м), в 14:10 местного времени (03:10 UTC), днем в простых метеоусловиях, экипаж обнаружил отсутствие герметизации кабины и принял решение о возврате в аэропорт Южно-Сахалинск (Хомутово). Посадка произведена благополучно. Аварийную ситуацию экипаж не объявлял. Травмированных нет, экипаж и пассажиры за медицинской помощью не обращались. Причиной авиационного инцидента, падение давления в гермокабине, явилось невключение наддува уплотнения задней багажной двери из-за механического залипания концевого выключателя системы наддува уплотнения. Залипание концевого выключателя системы наддува уплотнения является следствием активного воздействия внешней среды, проявившегося в виде отложений на штоке концевого выключателя.

31.03.2024 аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово) ВС АН-26 RA-26209, эксплуатант АО «Камчатское авиационное предприятие». При занятии исполнительного старта по ВПП при развороте в торце полосы произошло ВС с ВПП. Причиной авиационного инцидента явилось выполнение руления КВС на исполнительный старт на скорости, не обеспечивающей безопасное руление при данных метеорологических условиях и состояния ВПП. Нарушение требований: п.2.8 руководства летной эксплуатации самолета АН-26, п. 3.46 ФАП-128, часть А-5, гл. 19, стр. А-5-15 руководства по производству полетов АО «КАП».

03.04.2024 ВС МИ-8 RA-24199, рейс 24199 Кепервеем-Омолон, эксплуатант АО «ЧукотАвиа». Возврат на аэродром вылета Кепервеем по причине отказа автопилота. Расследование продлено в связи с отправкой на исследование в предприятие-изготовитель АО «Омский завод ГА» (по гарантии) агрегата управления 6С2.399.000 №920204 автопилота АП-34Б для определения причин отказа и восстановления его исправности.

04.04.2024 ВС Ми-8Т RA-25617, рейс РТК Петропавловск-Камчатский – Северо-Курильск, эксплуатант АО «Камчатское авиационное предприятие». Возврат на аэродром вылета Петропавловск-Камчатский по причине отказа автопилота. Расследование продлено в связи с отправкой агрегатов и блоков автопилота на завод – изготовитель для определения причин отказа.

12.04.2024 экипажем, на воздушном судне Ан-24РВ RA-47363 АО «Хабаровские авиалинии» днем в простых метеоусловиях выполнялся чартерный рейс KHF 9252 по маршруту Охотск-Хабаровск (Новый). В 17:44 местного времени (07.50 UTC), при полете по маршруту на эшелоне FL=180 (5500 метров) между точками Тербо н.п. Нижняя Тамбовка и пунктом обязательного донесения н.п. Селихино произошло самопроизвольное выключение левого двигателя с установкой воздушного винта в положении «Флюгер». После оценки обстановки КВС принял решение о запуске левого двигателя. После запуска двигателя экипаж продолжил полет на аэродром назначения. Посадка в а/п Хабаровск произведена благополучно. Экипаж и пассажиры не пострадали. Воздушное судно внешних повреждений не имеет. Причиной авиационного инцидента – самовыключение левого двигателя в полете, явилось недостаточное количество топлива, поступающего в двигатель АИ-24 за счет разрежения, создаваемого работающим насосом БНК-10И (подкачивающие насосы 2-х групп левого полукрыла, правого полукрыла и 1-й группы левого полукрыла были выключены, топливо в баках-кессонах выработано полностью). Причиной поступления недостаточного количества топлива в двигатель явилось сочетание следующих факторов:

- выключение бортмехаником в полете при открытом кране кольцевания насосов 2-х групп левого и правого полукрыла во время выработки топлива из правого бака-кессона в нарушении требований п.7.2.3. РЛЭ АН-24 «порядок выработки топлива при выравнивании его количества в левом и правом полукрыле»;

- полная выработка топлива из 1-х групп левого и правого полукрыла, оказавшая влияние на производительность топливного насоса БНК-10И левого двигателя из-за попадания в него воздуха из первых групп баков с топливом магистрали питания левого двигателя.

12.04.2024 в районе н.п. Могоча 02.10 UTC сработала сигнализация аварийного маяка вертолета Robinson R-44 RA-04372. ВС обнаружено опрокинутое на правый борт с признаками повреждений и частичного разрушения элементов конструкции. Причиной повреждения ВС, повлекшее нарушение прочности его конструкции при опрокидывании, явилась статическая неустойчивость вертолета, возникшая после запуска двигателя и включении несущей системы вертолета лицом, не имеющим правовых оснований на проведения данного вида работ.

19.04.2024 в 03.00 UTC на рабочее место диспетчера МДП Сектор-1/2 районного диспетчерского центра регионального центра Единой системы организации воздушного движения (Хабаровск) поступила информация от руководителя полетов аэродрома государственной авиации Возжаевка, что он визуально наблюдает полет вертолета темного цвета, предположительно Robinson-44, со стороны г. Белогорска в направлении г. Хабаровска, который пролетел над торцом ВПП на высоте 50 метров. В это время на аэродроме Возжаевка самолет Ан-26 Министерства Обороны РФ выполнял руление на предварительный старт. Причиной явилось нарушение требований п.п «а» п.172 ФП ИВП-138. Установить личность пилота и принадлежность вертолета не представляется возможным ввиду отсутствия достаточных материалов в комиссии по расследованию.

24.04.2024 Камчатский край, г. Елизово, ул.Завойко, д.65 Отделом ФСБ России в/ч 59007 зафиксирован факт осуществления гражданином Шафировым С.С. видеосъемки военных объектов с использованием квадракоптера. Заявок на ИВП не подавалось, разрешение на использование воздушного пространства на полеты не выдавалось. Причиной явилось использование воздушного пространства без получения разрешения на полет БВС в соответствии с установленными правилами. Нарушение требований п. п 52, 113, 116, п.п «а» п. 172 ФП ИВП-138.

15.05.2024 зона ответственности Магаданского РЦ ЕС ОрВД, Камчатский край, диспетчерская зона аэродрома Петропавловск-Камчатский (Елизово). На экране воздушной обстановки диспетчера ДПК появилась неопознанная метка в районе поселка Термальный следовавшая в сторону посадочного курса, высота не известна. В это же время на заходе ВПП 34Л находилось ВС ТУ-154 МО РФ, по команде диспетчера ВС отвернули обратно посадочному курсу из-за неопознанного ВС. Метка пропала в 10.53 (мск) на азимуте 098º, удаление 96. Информация о движении данного ВС не поступала, планов на ИВП не подавалось. Разрешение на ИВП не выдавалось. Проведенные оперативные мероприятия сотрудниками Управления ФСБ России по Камчатскому краю к положительным результатам не привели. Установить ВС, их типы, регистрационные номера, владельцев и лиц, которые управляли данными неопознанными ВС комиссии не представляется возможным. Причиной явилось нарушение требований п.п «б» п.10, п.113,п.п «б» п.116 ФП ИВП-138.

15.05.2024 зона ответственности Магаданского РЦ ЕС ОрВД, Камчатский край, диспетчерская зона аэродрома Петропавловск-Камчатский (Елизово). На экране воздушной обстановки диспетчера ДПК появились две неопознанные воздушные метки. Первая метка: Аº115º, Д 48км, Н неизвестна, V 200км/ч, курс 085º, время пропадания метки 12.18 (мск), район бухты Крашенинникова. Информация о движении ВС не поступало, планов на ИВП не подавалось. Разрешение на ИВП не выдавалось. Проведенные оперативные мероприятия сотрудниками Управления ФСБ России по Камчатскому краю к положительным результатам не привели. Установить ВС, их типы, регистрационные номера, владельцев и лиц, которые управляли данными неопознанными ВС комиссии не представляется возможным. Причиной явилось нарушение требований п.п «б» п.10, п.113, п.п «б» п.116 ФП ИВП-138.

21.05.2024 ВС Ми-8 RA-22173, маршрут Чита (Каштак) – Чита (Кадала), эксплуатант Авиакомпания ФБУ «Авиалесоохрана». ВС Ми-8 при перелете Каштак – Чита, произвел не санкционированную посадку на военном аэродроме Чита-1 (Черёмушки). Затем произвел взлет без доклада службе ОрВД и продолжил полет в аэропорт назначения Чита (Кадала). Причинами посадки вертолета на не запланированном аэродроме явились:

- некачественная предполетная и предпосадочная подготовка экипажа ВС, выразившаяся в недостаточном изучении маршрута полета и аэродрома назначение

- не комплексное использование средств навигации и ведение визуальной ориентировки, что привело к полной потери ориентировки в полете и как следствие, посадке на не запланированный аэродром.