

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**(РОСАВИАЦИЯ)**

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**П Р И К А З**

« 23 » июля 2015 г. № 190

г. Хабаровск

**О состоянии безопасности полетов в авиапредприятиях,**

 **подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта в первом полугодии 2015 года**

Анализ состояния безопасности полетов в авиапредприятиях, подкон-трольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Управление), показал, что по сравнению с первым полугодием 2014 года общее состояние безопасности полетов в первом полугодии 2015 года не изменилось, хотя произошло увеличение авиационных инцидентов на 12,5 %.

Состояние безопасности полетов в первом полугодии 2015 года характеризуется следующими данными: произошло 19 авиационных инцидентов (из них 1 серьезный авиационный инцидент), 1 случай повреждения воздушного судна на земле.

За аналогичный период 2014 года: произошло 1 авиационное происшествие (авария), 17 авиационных инцидентов (из них 1 серьезный авиационный инцидент), 1 случай повреждения воздушного судна на земле.

Уменьшилось количество нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в авиации общего назначения.

В целях обеспечения безопасности полетов,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Заместителю начальника Управления Штанкевич С.И. довести «Анализ состояния безопасности полетов в авиационных предприятиях подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта в первом полугодии 2015 года» до авиапредприятий, организаций гражданской авиации (ГА) и пользователей воздушного пространства авиации общего назначения (АОН).
2. Начальникам отделов Управления по направлениям деятельности постоянно контролировать выполнение мероприятий по обеспечению безо-пасности полетов, разрабатываемых в организациях ГА, Управлении, Министерстве транспорта Российской Федерации.
3. Руководителям организаций ГА, эксплуатантам АОН и пользователям воздушного пространства принять необходимые меры по реализации реко-мендаций «Анализа состояния безопасности полетов в авиационных пред-приятиях подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориаль-ному управлению воздушного транспорта в первом полугодии 2015 года» в части касающейся.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Начальник управления С.В. Тараненко

**Анализ состояния безопасности полетов**

**в авиационных предприятиях подконтрольных**

**Дальневосточному межрегиональному территориальному**

**управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта в первом полугодии 2015 года**

В 1 полугодии 2015 года на территории подконтрольной Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Управление) зарегистрировано 8 эксплуатантов воздушного транспорта.

 В Реестры Управления включены 20 эксплуатантов допущенных к выполнению авиационных работ, зарегистрированы 10 эксплуатантов авиации общего назначения (АОН). 3 эксплуатанта воздушного транспорта имеют право выполнения международных полетов, ОАО «Авиакомпания «Аврора» имеет право выполнения регулярных пассажирских перевозок на международных авиалиниях, остальные эксплуатанты, допущенные к международным полетам, выполняют чартерные перевозки и авиационные работы за рубежом.

В Государственные Реестры гражданских аэродромов и аэропортов Российской Федерации включены, соответственно, 29 аэродромов и 21 аэропорт подконтрольные Управлению.

**Основные статистические показатели безопасности полетов**

**в первом полугодии 2015 года по сравнению с аналогичным периодом 2014 года**

Общее количество авиационных событий в первом полугодии 2015 года, произошедших в авиапредприятиях подконтрольных Управлению, увеличилось с 19 до 20 (на 5,3 %).

В первом полугодии 2015 года авиационных происшествий не было, в 2014 году – авиационное происшествие (авария).

Произошел 1 серьезный авиационный инцидент (САИ), в первом полугодии 2014 года также был учтен 1 САИ. Количество авиационных инцидентов (АИ) увеличилось с 16 до 18 (на 12,5%).

 Учтен 1 случай повреждения воздушного судна на земле (ПВС). За аналогичный период в 2014 году – 1 ПВС.

Учтено 1 событие недопустимого повреждения лопаток газотурбинного тракта авиадвигателя воздушного судна посторонним предметом. В первом полугодии 2014 года повреждений не было.

Перечисленные авиационные события представлены в таблице № 1.

 Таблица № 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Классификациясобытий | Год | АС | ± | Типы воздушных судов |
| Всего | Самолеты | Вертолеты |
| Авиационныепроисшествия | 2014 | 1 | –1 | 0 | 1 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| В том числе | Катастрофы | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0  |
| Аварии | 2014 | 1 | –1 | 0 | 1 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| Число  погибших | Всего | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0  |
| В том  числе | Членов экипажа | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| Пассажиров | 2014 | 0 | 0 | 0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| Списано воздушных судов | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| Чрезвычайныепроисшествия | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| Авиационные инциденты: | 2014 | 17 | +20 | 13 | 4 |
| 2015 | 19 | 16 | 3 |
| из них, Серьезные авиационные инциденты  | 2014 | 1 | 1 | 0 |
| 2015 | 1 | 1 | 0 |
| Повреждения ВСна земле | 2014 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 2015 | 1 | 1 | 0 |
|  Недопустимые повреждения лопаток ГВТ двигателя  | 2014 | 0 | +1 | 0 | 0 |
| 2015 | 1 | 0 | 1 |

Динамика авиационных событий за сравниваемые периоды

**Распределение авиационных событий в подконтрольных**

**авиационных предприятиях в сравниваемых периодах**

 Таблица № 2

| Авиационные предприятия | 2014 | 2015 | Изменение |
| --- | --- | --- | --- |
| ОАО «Владивосток Авиа» | 1 | – | – |
| ОАО «Авиакомпания «Аврора»  | 7 | 6 | –1 |
| ОАО «АК «Восток» | 0 | 2 | +2 |
| КГУП «Хабаровские авиалинии» | 3 | 4 | +1 |
| ЗАО СП «АК «Авиашельф-Aviashelf» | 2 | 0 | –2 |
| ГАУ Амурской обл. «Амурская авиабаза» | 0 | 1 | +1 |
| ООО «Восточный Авиа Альянс» | 2 | – | – |
| ООО «ДВК «Аэровир» | 2 | – | – |
| ЗАО «Авиалифт Владивосток» | 0 | 1 | +1 |
| ОАО «Международный аэропорт Владивосток» | 0 | 1 | +1 |
| ОАО «Хабаровский аэропорт» | 0 | 2 | +2 |
| ОАО Аэропорт «Южно-Сахалинск» | 0 | 1 | +1 |
| ООО «шТурМан-2» | 0 | 1 | +1 |
| КП «Аэропорты курильских островов» Итуруп | 0 | 1 | +1 |
| ЗАО «Аэропорт Сервис» Южно-Сахалинск | 1 | 0 | –1 |

**Распределение количества авиационных событий по этапам эксплуатации в 1 полугодии 2015 года**

Рис.1

**Количество авиационных событий в подконтрольных авиационных**

**предприятиях по месяцам в первом полугодии 2015 года по сравнению с аналогичным периодом 2014 года**

 Рис. 2

**Авиационные события в подконтрольных коммерческих эксплуатантов в первом полугодии 2015 года по сравнению с аналогичным периодом 2014 года**

Таблица № 3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Авиационные предприятия | год | **АП** | **ЧП** | **ПВС** | **Инцидент** | **Факторы личного состава** **авиапредприятий** | Прочие факторы | **Событие расследуется** |
| **Всего** | **Катастроф** | **Аварий** | **фактор л.с.** | **Всего** | **фактор л.с.** | **Всего** | **фактор л.с.** | **Всего** | **фактор л.с.** | **Летная** | **ИАС** | **Аэродром** | **ЭСТОП** | **ГСМ** | **ССТ** | **СОП** | **Режим** | **Отказы АТ** | **Метео** | **Эл. разряд** | **Птицы** | **Прочие** | **УВД** |
| ОАО "АК "Аврора" | 2014 | – | – | – | – | – | – | **–** | **–** | **7** | **–** | **–** | – | – | – | – | – | – | – | **7** | – | – | – | – | **–** | **2** |
| 2015 | – | – | – | – | – | – | **1** | – | **6** | **3** | **3** | – | – | – | – | – | – | – | **3** | – | – | – | – | – | **1** |
| КГУП “Хабаровскиеавиалинии” | 2014 | – | – | – | – | – | – | – | – | **3** | **2** | **2** | **–** | **–** | – | – | – | – | – | **1** | – | – | – | – | – | **1** |
| 2015 | – | – | – | – | – | – |  | – | **4** | **–** | **–** | – | – | – | – | – | – | – | **2** | – | – | – | **1** | – | **1** |
| ОАО "АК "Восток" | 2014 | – | – | – | – | – | – | – | – | **–** | **–** | **–** | – | – | – | – | – | – | – | **–** | – | – | – | – | – | – |
| 2015 | – | – | – | – | – | – | – | – | **2** | **–** | **–** | – | – | – | – | – | – | – | **2** | – | – | – |  | – | **1** |
| ГАУ Амурской обл. ”Амурская авиабаза“ | 2014 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| 2015 | – | – | – | – | – | – | – | – | **1** | **1** | **1** | – | – | – | – | – | – | – | **–** | – | – | – | – | – | **–** |
| ЗАО СП "Авиашельф“ | 2014 | – | – | – | – | – | – | – | – | **2** | **1** | – | – | – | – | **1** | – | – | – | **1** | – | – | – | – | – | **1** |
| 2015 | – | – | – | – | – | – | – | – | **–** | **–** | **–** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| ЗАО «Авиалифт Владивосток» | 2014 | – | – | – | – | – | – | – | – | **–** | **–** | – | **–** | – | – | **–** | – | – | – | **–** | – | – | – | – | – | – |
| 2015 | – | – | – | – | – | – | – | – | **1** | **1** | **1** | – | – | – | **–** | – | – | – | **–** | – | – | – | – | – | **–** |
| Итого | 2014 | – | – | **–** | **–** | – | – | **–** | **–** | **12** | **3** | **2** | **–** | **–** | **–** | **1** | **–** | **–** | **–** | **9** | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** | **4** |
| 2015 | – | – | **–** | **–** | – | – | **1** | **–** | **14** | **5** | **5** | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** | **7** | **–** | **–** | **–** | **1** | **–** | **3** |
| Сравнение  | ± | – | – | **–** | **–** | – | – | **+1** | **–** | **+2** | **+2** | **+3** | **–** | **–** | **–** | **–1** | **–** | **–** | **–** | **–2** | **–** | **–** | **–** | **+1** | **–** | **–1** |

**Анализ авиационных событий в гражданской авиации, подконтрольной Управлению, в первом полугодии 2015 года**

В соответствии со статьей 21 Воздушного кодекса Российской Федерации, гражданская авиация, используемая для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и/или выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации.

1. **Авиационные события в коммерческой авиации**

В первом полугодии 2015 года авиационных происшествий не было.

* 1. **Анализ данных об инцидентах и производственных происшествиях в коммерческой авиации**

**1.1.1 Авиационные инциденты**

В первом полугодии 2015 года с самолетами и вертолетами коммерческой авиации произошли 1 серьезный авиационный инцидент, 12 авиационных инцидентов.

18.04.2015 экипаж ВС DHC-6-400 RA-67283, принадлежащий ОАО «Авиакомпания «Аврора», выполнял регулярный рейс по маршруту Кавалерово – Владивосток. Полет на всем протяжении маршрута проходил в штатном режиме, днем, в простых метеоусловиях, без особенностей. Самолет совершил посадку в аэропорту назначения Владивосток (Кневичи). Касание ВС произошло на удалении 430 метров от начала ИВПП. Сразу после приземления ВС повело вправо. Принятыми мерами экипажу не удалось удержать ВС в пределах ИВПП. Самолёт выкатился на грунт вправо и остановился в 108 метрах от края и 705 метрах от начала ИВПП. Экипаж и пассажиры не пострадали. ВС повреждений не имеет.

Причиной серьёзного авиационного инцидента явилось сочетание следующих факторов:

-возникновение непредвиденных (непрогнозируемых) метеорологических условий, к воздействию которых экипаж ВС оказался не готов;

-ошибочные действия экипажа, приведшие к уклонению ВС от оси ИВПП на этапе пробега;

-недостаточный опыт эксплуатации ВС типа DHC-6-400 экипажем.

 Сопутствующей причиной авиационного события явилось отсутствие опыта эксплуатации в РФ воздушных судов с не самоориентирующимся ко­лесом передней стойкой шасси.

Инциденты с самолетами и вертолетами коммерческой авиации в первом полугодии 2015 года были связаны со следующими типами событий:

– отказы двигателей - 3;

– отказы систем - 2;

 – события при рулении, взлете, заходе на посадку и приземлении - 5;

 – человеческий фактор - 2.

**Отказы двигателей**

04.03.2015 вертолет Ми-8 RA-25486 принадлежащий ОАО «Авиакомпания «Восток». Выполнялся рейс по заявке миссии ООН, маршрут: Кадале - Магадишо. Экипаж в полете обнаружил посторонний металлический звук в районе правого двигателя с падением оборотов двигателя. Экипаж выключил правый двигатель и продолжил полет на одном двигателе до аэропорта назначения Могадишо. Посадка благополучно.

Расследование не завершено.

14.05.2015 самолет DHC-8-201 RA-67263 принадлежащий ОАО «Авиакомпания «Аврора». Полет по маршруту Южно-Сахалинск - Зональное. После взлета в наборе высоты при установке оборотов винта «PROР» в режим набора началось колебание параметров «TRG» (мощности) правого двигателя. Экипаж доложил о проблемах с работой правого двигателя. Командир ВС принял решение произвести возврат на аэродром вылета. Посадка благополучно.

Расследование не завершено.

28.06.2015 на самолете Ан-24 RA-13344 эксплуатируемый КГУП «Хабаровские авиалинии» после взлета с аэродрома Охотска на удалении 200 км от аэродрома вылета, произошел отказ правого двигателя с последующим самопроизвольным флюгированием воздушного винта. КВС принял решение на возврат на аэродром вылета, посадка на аэродроме Охотск благополучно.

Расследование не завершено.

**Отказы систем**

17.02.2015 самолет DHC-8-311 RA-67251 принадлежащий ОАО «Авиакомпания «Аврора». При полете по маршруту Южно-Сахалинск – Оха экипаж доложил о проблемах с электросистемой ВС. Командир ВС принял решение произвести возврат на аэродром вылета. Для обеспечения аварийной посадки ВС в аэропорту Южно-Сахалинск руководителем полетов был объявлен сигнал тревога. Посадка благополучно.

Причина авиационного инцидента:

Отказ электросистемы переменного тока и срабатывание световой сигнализации «#1AC GEN» и «#2AC GEN» (отключения генераторов переменного тока №№1, 2), «L TRU» и «R TRU» (отключение левого и правого преобразователей напряжения), «#2 SPU AUX PWR» (отключение резервного насоса №2 гидросистемы), «L FLEV HORN HEAT» и «R FLEV HORN HEAT» (отключение обогрева левого и правого законцовок руля высоты) вследствие короткого замыкания проводов системы переменного тока 115/200V, по причине нарушения изоляции проводов из-за их перетирания в процессе эксплуатации краем промежуточной колодки крепления к заднему лонжерону правого полукрыла.

29.05.2015 самолет DHC-8-311 RA-67251 принадлежащий ОАО «Авиакомпания «Аврора». При полете по маршруту Южно-Сахалинск - Оха экипаж обнаружил отсутствие гидрожидкости в системе 2. Через несколько минут загорелась сигнализация «CAUTION LIGHT 2 ENG. HY D. PUMP», с одновременным падением давления до 0. Командир ВС доложил об отказе гидросистемы 2 и принял решение произвести возврат на аэродром вылета. Для обеспечения аварийной посадки ВС в аэропорту Южно-Сахалинска руководителем полетов был объявлен сигнал тревога. Посадка благополучно. экипаж и пассажиры не пострадали.

Причина авиационного инцидента, явилось отсутствие гидрожидкости в гидросистеме №2 в результате её разгерметизации, вследствие обрыва фитинга магистрали высокого давления установленного на корпусе PRESSURE MANIFOLD.

**События при рулении, взлете, заходе на посадку и приземлении**

25.01.2015 самолет Л-410 RA-67035 принадлежащий КГУП «Хабаровские авиалинии». При рулении на исполнительный старт произошло само-произвольное флюгирование винта правого двигателя. Экипаж прекратил выполнение задания и самостоятельно зарулил на стоянку.

Причиной авиационного инцидента явилось самопроизвольное флюги-рование воздушного винта правого двигателя из-за попадания влаги в коммутационные сети электросистемы флюгирования винта, в следствии пере-пада температур при прогреве пассажирского салона и кабины экипажа.

27.01.2015 самолет Л-410 RA-67036 принадлежащий КГУП «Хабаровские авиалинии». При расшифровке средств полетной информации выявлена перегрузка ny=2.237 g, длительностью менее секунды, при заходе на посадку в аэропорту Николаевск-на -Амуре на высоте 1600 футов при скорости 124.88 узлов при выпущенных закрылках на 18 град. По объяснительной экипажа, при заходе на посадку наблюдалась умеренная болтанка, превышение перегрузки не зафиксировано. Экипаж и пассажиры не пострадали.

Причиной авиационного инцидента явилось попадание воздушного судна в зону вихревой турбулентности на этапе захода на посадку.

06.02.2015 в аэропорту Хабаровск (Новый) на самолете Л-410 RA -67035, принадлежащий КГУП «Хабаровские авиалинии», в процессе руления к предварительному старту экипаж обнаружил подтекание гидрожидкости в пилотской кабине. Экипаж прекратил выполнения задания, и самостоятельно зарулил на стоянку.

Причиной авиационного инцидента явилось течь гидрожидкости в кабине экипажа из-за разрушения трубопровода подачи гидрожидкости к крану стояночного тормоза аварийной гидросистемы по ниппельному соединению трубопровода.

05.03.2015 самолет Ан-38 RА-41903, принадлежащий ОАО «Авиакомпания «Восток». После посадки в аэропорту Магадан ВС остановилось на ВПП, экипаж доложил о разрыве правого пневматика и необходимости буксировки. Эвакуация проведена силами инженерной службы аэропорта Магадан в сопровождении автомобиля пожарно-спасательного расчета.

Причиной авиационного инцидента явилось разрушение пневматика правого колеса КТ -231, из-за не растормаживания колеса на пробеге из-за наличия ледяной пробки в трубопроводе линии торможения.

15.04.2015 самолет DHC-6-400 RA-67284 принадлежащий ОАО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Кавалерово - Терней. При подлете к п.п. Терней, экипаж из-за метеоусловий принял решение на возврат в Кавалерово. При посадке на п.п. Кавалерово на пробеге произошло разрушение авиашины правого колеса. Экипаж и пассажиры не пострадали. Повреждений конструкции планера и двигателей нет.

Наиболее вероятной причиной порыва пневматика правого колеса явилась посадка самолета на правое колесо со скольжением.

 Сопутствующим фактором явился ошибочный выпуск закрылков в положение, не соответствующее эксплуатационному (29.7° вместо 20°), что согласно п. 2.10 РЛЭ ВС является нарушением эксплуатационных ограничений ВС на посадке и классифицируется как авиационный инцидент.

**Человеческий фактор**

08.02.2015 самолет ТВС-2АМ-11 RA-01444 принадлежащий ГАУ Амурской области «Авиабаза». Для выполнения санитарного задания по маршруту Благовещенск - Февральск при техническом обслуживании самолета авиатехником ЛАиД, в нарушении регламента, не была снята заглушка ВНА двигателя. Прибывший экипаж произвел запуск двигателя, выруливание и взлет. После убытия самолета были обнаружены обломки заглушки на земле. Технический состав сообщил экипажу в Февральск об необходимости осмотре ВНА. Экипаж при осмотре на земле обнаружил повреждение лопаток. При осмотре двигателя ТРЕ 331-12UHR-702H обнаружено значительное повреждение крыльчатки центробежного колеса первой ступени компрессора. Двигатель дальнейшей эксплуатации не пригоден, подлежит замене.

Причина повреждения лопаток двигателя произошло по причине попадание (засасывание) оставленной заглушки ВНА в компрессор двигателя при его запуске из-за невыполнения пункта 1.02.01 Регламента технического обслуживания самолета ТВС-2АМ в части осмотра входного направляющего аппарата на отсутствие разрушений, следов попадания посторонних предметов техническим составом.

Сопутствующей причиной явилось невыполнение экипажем пункта 3.4.1. Руководства по летной эксплуатации самолета ТВС-2АМ-1 в части прекращения запуска при постороннем шуме и вибрации.

05.03.2015 вертолет Ка-32 RA-31590 принадлежащий ЗАО «Авиалифт Владивосток». Полет в приграничной полосе, вблизи государственной границы РФ и КНР, пролет вертолета через зону ограничения полетов в районе н.п. Корфовский.

Причиной авиационного инцидента (нарушение правил использования воздушного пространства) явилось несоответствие фактического маршрута полета заявленному, из-за неудовлетворительной подготовки экипажа, и недостаточный контроль руководства авиакомпании за подготовкой экипажа к полету.

**1.1.2 Производственные происшествия**

В первом полугодии 2015 года производственных происшествий не было.

1. **Авиационные события в авиации общего назначения и частных владельцев воздушных судов**

В первом полугодии 2015 года авиационных происшествий не было.

* 1. **Анализ данных об инцидентах и производственных происшествиях в авиации общего назначения**

**2.1.1 Авиационные инциденты**

01.05.2015 вертолет Ми-8МТВ RA-25825, принадлежащий ООО «шТурМан-2», выполнялся перегон с Омского ремонтного завода. На участке Чита - Зея, в районе н.п. Могоча при попадании в обледенение произошло попадание льда в левый двигатель. Посадка благополучно в н.п. Зея. При осмотре на земле было обнаружено повреждение первой ступени ВНА и первой ступени компрессора. На борту находилось 6 членов экипажа.

Причиной авиационного инцидента явился сброс льда с обтекателя антенны 3-го диапазона изделия 6201, установленного перед люком осмотра двигателей и попадание его в газовоздушный тракт левого двигателя при полете вертолета в условиях обледенения.

14.06.2015 ЕЭВС «Эклипс МШ-46» RA-0072А принадлежащий частному лицу. КВС прогноз погоды в районе полетов не запрашивал, органы УВД о выполнении полетов не уведомлял. Совершил вынужденную посадку из-за погодных условий (гроза). При посадке из-за наличия мягкого грунта, произошло зарывание передней стойки шасси с последующей ее деформацией. Пострадавших нет.

Причиной авиационного инцидента явилось повреждение передней стойки шасси ВС при выполнении вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку. Сопутствующими факторами явились отсутствие у КВС специальной авиационной подготовки, а также достаточного опыта в пилотировании ВС.

1. **Рекомендации по обеспечению безопасности полетов**

Анализ статистики авиационных событий показывает, что ежегодно в осенне-зимний период (ОЗП) эксплуатации ухудшаются показатели безопасности полетов.

 Главной причиной этого является недостаточное внимание со стороны руководства авиапредприятий, аэропортов и других организаций ГА к необходимости проведения заблаговременных организационных и техничес-ких мероприятий к подготовке к работе в ОЗП.

1. Руководителям авиапредприятий, аэропортов и других организаций ГА в период осенне-зимней эксплуатации четко определить для всего персонала (как для руководителей, так и для рядовых сотрудников) сферу их ответственности и обязанностей в отношении обеспечения безопасности полетов организации и эффективности функционирования СУБП.
2. Общепризнанным является тот факт, что большинство авиационных событий обусловлено ошибками человека, являющегося последним звеном в цепочке факторов, которые приводят к авиационным событиям.

Необходимо гарантировать, что против любого сотрудника, который сообщит о проблеме безопасности полетов через систему предоставления данных об опасности, не будет применено никаких мер, за исключением случаев, если такое сообщение небезосновательно указывает на противо-правные действия, грубую халатность или на преднамеренное или злона-меренное нарушение правил или процедур.

1. Серьезную угрозу для безопасного выполнения полетов представляет недостаточная надежность авиационной техники, наличие конструктивно-производственных недостатков, низкое качество заводских ремонтов, старение авиационного парка.

Руководителям авиапредприятий нацелить весь авиаперсонал на неукоснительное соблюдение и недопущение отклонений, отступлений от авиационных правил, руководств, инструкций, и др. нормативной, эксплуа-тационно-технической документации при обеспечении и подготовки ВС к полету, планировании и организации подготовки экипажей ВС к полету, с целью исключения ошибочных действий авиаперсонала – человеческого фактора.

1. Специалистам инспекций по безопасности полетов в аэропортах, акцентировать внимание членов летных экипажей и инженерно-технического персонала, что при эксплуатации ВС в осенне-зимний период, с наступлением низких температур наружного воздуха (ТНВ) всегда существует опасность отрицательного влияния погодных условий на безопасность полетов ВС.

 Образование инея, отложение снега, слякоти или льда на поверхностях ВС, несвоевременное их удаление и пренебрежение мерами защиты ВС от обледенения, может привести к катастрофическим последствиям. Поэтому противообледенительная обработка ВС (ПОО ВС) является неотъемлемой частью мероприятий наземного персонала и экипажа ВС, направленных на обеспечение безопасности полетов.

Окончательное решение на вылет после проведенной ПОО ВС возлагается на КВС. Его решение является определяющим в случае расхождения во мнениях с наземным персоналом в вопросе проведения ПОО ВС.

# Анализ организации лётной работы в первом полугодии 2015 года

**1. Организация лётной работы**

**1.1 Укомплектованность лётного состава**

##  Таблица №1

|  |  |
| --- | --- |
| Тип ВС | Количество лётного состава |
| КВС | ВП | Штурманы | Б/И, Б/М | Б/Р, Б/О |
| Штат | Факт | Штат | Факт | Штат | Факт | Штат | Факт | Штат | Факт |
| А-319 | 38 | 32 | 43 | 43 |  |  |  |  |  |  |
| Л-410 | 3 | 5 | 8 | 8 |  |  |  |  |  |  |
| Б-737 | 12 | 10 | 14 | 12 |  |  |  |  |  |  |
| Ан-24,26 | 13 | 16 | 12 | 14 | 9 | 9 | 12 | 13 | 6 | 6 |
| DHC-8 | 16 | 8 | 18 | 16 |  |  |  |  |  |  |
| DHC-6 | 4 | 3 | 7 | 6 |  |  |  |  |  |  |
| Ан-38 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 1 |  |  |  |  |
| Ан-28 | 2 | 1 | 3 | 4 | 1 | 1 |  |  |  |  |
| Ан-2, Ан-3ТВС-2АМ | 24 | 20 | 14 | 4 | 2 | 1 |  |  |  |  |
| Ми-8 | 79 | 71 | 76 | 59 | 5 | 4 | 72 | 68 |  |  |
| AS-350 | 2 | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ка-32 | 14 | 10 | 13 | 12 | 2 | 2 | 7 | 5 |  |  |
| Всего: | 209 | 178 | 210 | 181 | 20 | 18 | 91 | 86 | 6 | 6 |

**ОАО «Авиакомпания «Аврора»**

В первом полугодии 2015 года закончили программу ввода в строй:

- в качестве КВС на ВС Боинг-737 2 пилота;

- в качестве второго пилота на ВС Боинг-737 3 пилота;

- в качестве КВС на ВС А-319 3 пилота;

- в качестве второго пилота на ВС А-319 1 пилот;

- в качестве КВС на ВС DHC-6 4 пилота;

- в качестве второго пилота на ВС DHC-6 4 пилота.

Продолжается работа по вводу в строй вторых пилотов, прошедших первоначальное обучение на ВС А-319 ( 8 пилотов), DHC-8 ( 6 пилотов).

Фактическая укомплектованность летным составом, несмотря на недостаток специалистов в некоторых летных подразделениях, позволила обеспечить регулярность полетов, а также эффективность работы Авиакомпании – выполнены все заявленные полеты на эксплуатируемых типах ВС.

 Рабочая нагрузка летного состава соответствует установленным санитарным нормам. Санитарная норма налета, с согласия специалистов, продлялась по причине увеличения нагрузки на экипажи, в связи с проведением тренажерной подготовки.

**ОАО «Авиакомпания «Восток»**

Некомплект летного состава до штатного расписания составляет на самолетах Ан-28- 1 КВС, на самолетах Ан-38 - 1 КВС, на вертолетах Ми-8 – 2 КВС и 10 ВП, на вертолетах AS 350- 1 КВС.

Фактическая укомплектованность летным составом на безопасность и регулярность полетов не повлияла.

**КГУП «Хабаровские авиалинии»**

Количество специалистов в летной службе достаточно для выполнения фактического объема работ с обеспечением безопасности и регулярности полетов. Имеющееся количество лётного состава, полностью обеспечивает стабильную работу предприятия. Часть специалистов летной службы допущена к выполнению полетов на двух типах воздушных судов, что позволяет более рационально использовать их рабочий потенциал.

**ООО «Авиакомпания «Амур»**

За первое полугодие 2015 года в авиакомпании произошли следующие изменения по личному составу:

- уволился по состоянию здоровья летный директор авиакомпании;

- уволился по собственному желанию бортмеханик-инструктор Ан-24, Ан-26;

- в процессе ввода в строй бортмеханик Ан-24, Ан-26.

В настоящее время есть ещё потребность в пополнении командно-летного и лётного состава по всем типам ВС.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

Под существующие объемы работ авиакомпания укомплектована достаточным количеством летного состава, что позволяет обеспечить все договорные обязательства.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Все КВС самолета Ан-2 допущены на ВС ТВС-2АМ. Есть нехватка В/П. Укомплектованность летным составом на безопасность и регулярность полетов на эффективность работы авиационного отряда не повлияло. Количество командно-летного и лётного состава соответствует нормативам.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Численность лётного состава соответствует располагаемым Авиакомпанией объёмам работ.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

В 2015 году лётная служба не была укомплектована лётным составом в количестве, соответствующем штатному расписанию. Фактическое количество авиаспециалистов было достаточным для выполнения реального объема работ, поддержания профессионального уровня летного состава, и позволила обеспечить регулярность полетов с сохранением безопасности полетов Авиакомпании на высоком уровне. Часть полетов в качестве вторых пилотов выполнялись КВС, подготовленными к полетам с правого пилотского кресла. Рабочая нагрузка летного состава соответствует установленным санитарным нормам.

 В настоящий момент авиационный персонал состоит из 2-х пилотов-инструкторов, 4-х КВС, 2-х вторых пилотов, 2-х бортмехаников – инструкторов и 3-х бортовых механиков.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

В настоящий момент численность летного состава удовлетворяет и соответствует располагаемым Авиакомпанией объемам авиационных работ, однако работа по укомплектованию штатного расписания продолжается.

Рабочая нагрузка на летный состав соответствовала установленным нормам.

**1.2 Переучивание и ввод в строй**

## Таблица №2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Тип ВС | Переучивание на тип ВС | Введено в строй |
| пилоты | штурманы | Б/И, Б/М | пилоты | штурманы | Б/И, Б/М |
| План | Факт | План | Факт | План | Факт | План | Факт | План | Факт | План | Факт |
| А-319 | 9 | 9 |  |  |  |  | 3 | 3 |  |  |  |  |
| Б-737 |  |  |  |  |  |  | 5 | 5 |  |  |  |  |
| Ан-24,26 |  |  |  |  |  |  | 2 | 2 |  |  |  |  |
| Л-410 | 3 | 3 |  |  |  |  | 4 | 4 |  |  |  |  |
| Як-40 | 2 | 1 |  |  | 2 | 1 |  |  |  |  |  |  |
| DHC-8 | 6 | 6 |  |  |  |  |  |  |  |  | 1 |  |
| DHC-6 |  |  |  |  |  |  | 8 | 8 |  |  |  |  |
| Ан-38 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-28 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-2,3, ТВС-2АМ | 3 |  |  |  |  |  | 4 | 3 |  |  |  |  |
| Ми-8 | 3 | 2 |  |  |  |  | 2 | 2 |  |  | 5 | 4 |
| Ка-32 | 3 | 3 |  |  |  |  | 3 | 3 |  |  |  |  |
| AS-350 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Всего: | 29 | 24 |  |  | 2 | 1 | 31 | 30 |  |  | 6 | 4 |

**ОАО «Авиакомпания «Аврора»**

В первом полугодии 2015 года командно-летным составом летной дирекции работа по вводу в строй летного состава проводилась в соответствии с планами работы.

Прошли обучение и начали программу ввода в строй 6 пилотов на ВС DHC-8; на ВС А-319 9 пилотов (один пилот ранее летал на А-320) закончили программу ввода в строй, 8 продолжают ввод. Введено в строй 4 КВС и 4 вторых пилота ВС DHC-6-400.

Командно-летный и инструкторский состав проводит постоянную и целенаправленную работу по повышению профессионализма летного состава.

**ОАО «Авиакомпания «Восток»**

Переучивание и ввод встрой на новые типы ВС в первом полугодии 2015 года не проводилось.

**КГУП «Хабаровские авиалинии»**

В I полугодии 2015 года переучивание и качество ввода в строй соответствовало требованиям нормативных документов МТ РФ, регламентирующих профессиональную подготовку летного состава.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

За 1-е полугодие 2015 года в ЗАО «Авиалифт Владивосток» были приняты на работу 3 пилота и 1 бортмеханик. Два пилота вертолета прошли первоначальную подготовку по курсу пилотов Ка-32 и прошли ввод в строй по курсу КВС, согласно существующей программы.

Один 2-й пилот допущен к полетам в качестве КВС - стажера и проходит программу ввода в строй по курсу КВС.

 Впервые за последние годы в предприятие пришли 1 пилот и 3 бортмеханика, выпускники Омского ЛТК.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Продолжается подготовка к вводу в строй 2 КВС Ми-2 и 4 на ТВС-2АМ.

Качество подготовки летного состава соответствует предъявляемым требованиям.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Переучивание и ввод в строй не производилось.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

Продолжался процесс подготовки лётного состава на вертолеты Ми-8.

Ежегодные курсы повышения квалификации проводились строго по графику в Дв ЦПАП. Качество подготовки экипажей ВС соответствует нормативным требованиям ФАВТ ВТ МТ РФ.

Подготовка авиаспециалистов по опасным грузам, АСП, авиационной безопасности, CRM, проверки техники пилотирования, самолетовождения и практической работы действующие, проводятся строго по графику.

Проведены теоретическая, предварительная и летная подготовка к полетам в весенне-летний период.

Проверки техники пилотирования, навигации, методических навыков, практической работы проводятся своевременно.

 Средний налет летного состава на вертолетах Ми-8 за первое полугодие 2015 года:

* КЛС – 109 часов (при максимальном – 137ч);
* КВС – 180 часов (при максимальном – 326ч и минимальном – 37ч(два КВС списаны по состоянию здоровья в начале года);
* Вторые пилоты – 175 часов (при максимальном – 281ч);
* Бортовые механики – 164 часов (при максимальном – 196ч).

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

Переучивание и ввод в строй не производилось.

 **1.3 Перемещение лётного состава**

##  Таблица №3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Причины перемещения | КВС | ВП | ШТ | Б/М | Б/И |
| Списано с лётной работы по состоянию здоровья | 8 | 1 |  | 4 |  |
| Ушло с лётной работы по собственному желанию | 9 | 8 |  | 4 |  |
| Снято с лётной работы всего: |  |  |  |  |  |
| Из них за нарушение: |  |  |  |  |  |
| - предполётного отдыха |  |  |  |  |  |
| - правил полётов |  |  |  |  |  |
| - прогулы |  |  |  |  |  |
| Переведено в другие подразделения | 6 | 5 |  | 8 |  |
| Поступило из других подразделений | 15 | 25 |  | 15 |  |
| Сокращено |  |  |  |  |  |
| Другие причины | 1 | 1 |  |  |  |

**ОАО «Авиакомпания «Аврора»**

Количественный состав по сравнению с 2014 годом существенно изменился.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

Руководство АК планирует привлечение специалистов для работы.

**ОАО «Авиакомпания «Восток»**

Общее количество летного состава по категориям, в основном, осталось на прежнем уровне. Пополнение лётным и кабинным составами проводилось согласно бизнес-плану и в оперативном порядке в соответствии с текущими изменениями.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Количество летного состава на 30.06.2015 составляет 58 человек, из них 10 человек командно-летного состава. Общая численность в летной службе 75 человек с учетом службы бортпроводников и штаба ЛС.

 Количество летного состава по сравнению с предыдущим периодом увеличилось на 1 человека.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Причина перемещения лётного состава – предельный возраст. Происходит текучесть вторых пилотов, которые после налета необходимого количества часов и прохождения обучения английскому языку переходят на более оплачиваемую работу и современную авиатехнику.

Из-за требований приёмных комиссий по результатам ЕГЭ многие выпускники школ и демобилизованные из рядов ВС РФ не могут пройти отбор в лётные училища, хотя имеют желание работать в ГА.

**1.4 Состояние подготовки лётного состава по минимумам**

## Таблица №4

|  |  |
| --- | --- |
| Тип ВС | Минимумы |
| КВС | 15х200 | 30Х350 | 60Х550 | 50х700 | 60Х800 | 80Х1000 | 100Х1200 | 120Х1500ПВП/ППП | 150Х2000 ПВП/ППП | 200Х3000 ПВП | Взеёт 200х300 | ПВП V=2000 |
| А319 | 45 |  | 41 | 3 |  |  | 1 |  |  |  |  | 41 |  |
| Б-737 | 16 |  | 11 | 3 |  |  | 2 |  |  |  |  | 13 |  |
| AS350 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-24,26 | 9 |  |  |  | 12 |  | 10 |  |  |  |  | 9 |  |
| Л-410 | 3 |  |  |  |  | 3 |  |  |  |  | 3 | 3 |  |
| Як-40 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| DHC-8 | 12 |  |  | 10 |  | 2 |  |  |  |  |  | 5 |  |
| DHC-6 | 6 |  |  |  |  | 6 |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-28 | 1 |  |  |  |  |  | 1 |  |  |  |  | 1 |  |
| Ан-38 | 1 |  |  |  |  |  | 1 |  |  |  |  | 1 | 1 |
| Ан-2, Ан-3, ТВС-2АМ | 20 |  |  |  |  |  |  |  | 5 | 8 | 13 |  | 3 |
| Ми-8 | 67 |  |  |  |  |  | 11 | 40 | 34 | 30 | 12 |  | 1 |
| Ка-32 | 12 |  |  |  |  |  | 2 | 2 |  | 11 | 4 |  |  |
| AS-350 | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  | 1 |  |  |  |

**ОАО «Авиакомпания «Аврора»**

Ведется целенаправленная работа по подтверждению и понижению минимумов у КВС.

На ВС А-319, Боинг-737 и DHC-8 тренировки и проверки на понижение минимумов проводятся в соответствии с утвержденными Программами на сертифицированных тренажерах по типам ВС.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Продолжается подготовка КВС по понижению минимума погоды согласно требованиям ППЛС по типам ВС.

Для выполнения авиационных работ в сложных метеоусловиях достаточно подготовленных экипажей.

Командно-летный состав допущен к полетам по предельным минимумам.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

Существующие допуски КВС по минимумам погоды позволяют выполнять полеты с достаточно высокой степенью безопасности.

**ОАО «Авиакомпания «Восток»**

Понижен минимум по ПВП день КВС AS-350 Цеплович А.И

 Понижение минимума погоды КВС на самолетах Ан-28 и Ан-38 не производилось из-за отсутствия посадочных систем типов ПСП, ОСП, РСП+ОСП на рейсовых аэродромах и Хабаровск (МВЛ).

 Минимумы КВС соответствуют требованиям для выполнения полетов с необходимой регулярностью и для всех видов авиационных работ предусмотренных бизнес-планом авиакомпании.

**ООО «Авиакомпания «Амур»**

Минимумы КВС обеспечивают эффективность полетов авиакомпании.

Командно-инструкторский состав (пилоты) допущены к полётам по предельному минимуму на освоенном типе ВС.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Подтверждение имеющихся допусков выполняется в соответствии с ППЛС по типам ВС КГУП «Хабаровские авиалинии».

Количество летного состава подготовленного по минимумам было достаточно для выполнения регулярных полетов.

Подготовка летного состава по минимумам позволяет обеспечить регулярность полетов и выполнение запланированного объема работ.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

Подготовка лётного состава по минимумам позволила обеспечить регулярность полётов и выполнение запланированного объёма авиационных работ.

 Подготовка летного состава на понижение и подтверждение метеоминимумов в 2015 года проводилась в соответствии с ФАП-128, ППЛС авиакомпании по типам воздушных судов в естественных условиях погоды и на комплексных сертифицированных тренажёрах. Все КВС подготовлены по минимуму аэродрома Благовещенск.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Состояние подготовки специалистов по минимумам позволяет выполнять необходимые объёмы работ.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

Подготовка лётного состава по минимумам позволила обеспечить выполнение запланированного объёма авиационных работ.

**1.5 Состояние подготовки лётного состава по видам работ**

## Таблица №5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Тип ВС | Всего КВС | Количество КВС, имеющих допуск |
| Подбор | Внетрас-совые | ЛАР | ПСР | Съемочные | АФС | Внешняя ппоподвеска. | СМР | С борта МС | ПБУ | Обл. РТС |
| Ан-28 | 1 |  |  |  |  | 1 | 1 |  |  |  |  |  |
| Ан-24, 26 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-38 | 1 | 1 |  |  |  | 1 | 1 |  |  |  |  |  |
| Ми-8 | 67 | 67 | 36 | 32 | 57 | 37 | 5 | 52 | 10 | 23 | 32 |  |
| Ан-2,3 ТВС-2АМ | 20 | 20 | 12 | 20 | 12 | 1 | 5 |  |  |  |  |  |
| Ка-32 | 12 | 12 | 12 | 12 | 6 |  |  | 12 | 5 | 9 |  |  |
| AS-350 | 1 | 1 | 1 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |

**ОАО «Авиакомпания «Аврора»**

Полеты по видам работ в Авиакомпании не выполняются, поэтому отсутствуют подготовленные экипажи.

Срочные санитарные задания выполняются в случае необходимости по установленным маршрутам и на аэродромы, на которые экипажи Авиакомпании выполняют регулярные полеты.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

В течении первого полугодия летный состав выполнял авиационные виды работ на территории Хабаровского края, Сахалинской области, Амурской области.

Профессиональная подготовка летного состава по видам авиационных работ позволяет обеспечить требуемое качество выполнения Авиакомпанией производственных задач.

**ОАО «Авиакомпания «Восток»**

В течении первого полугодия летный состав выполнял коммерческие воздушные перевозки как на внутренних трассах, так и на территории других государств, поисково-съемочные полеты, полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий, прочие полеты.

Профессиональная подготовка летного состава, количество и качество подготовленных экипажей соответствует требованиям для выполнения авиационных работ на территории Российской Федерации и за рубежом, а так же необходимому объему работ с соблюдением требований безопасности полетов и нормативных документов.

 Получен допуск к поисково-съемочным полетам КВС Колодин А.И.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Для выполнения АР экипажи подготовлены в полном объеме. У большинства КВС не подтвержден допуск к АФС, АХР и АСР из-за отсутствия объемов работ

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

Допуск экипажей по видам работ позволяет авиакомпании выполнять свои договорные обязательства в полном объеме.

Качество подготовки экипажей отвечает предъявляемым требованиям при выполнении различных видов авиационных работ и в состоянии обеспечить безопасность полетов.

**ЗАО СП «Авиашельф»**

Подготовка летного состава Авиакомпании по видам работ позволяет выполнять полеты, согласно заключенным договорам с «Заказчиком». Основными видами полетов в анализируемый период являлись:

- коммерческие перевозки;

- полёты на морские объекты;

- выполнение санитарных заданий;

- облет трубопровода;

- перегоночные полёты;

- тренировочные полёты.

Согласно требованиям SEIC и ENL выполняются ежеквартальные тренировки: полёты на МБУ ночью, работа с лебёдкой, выполнение поисковых полётов с подбором посадочных площадок и применение лебёдки ночью.

Согласно требованиям ENL и SEIC дополнительно выполняются тренировочные полёты при налёте менее 50 часов за 3 месяца и полёты с внешней подвеской при налёте менее 3 часов за 3 месяца.

РПП АК предусматривает выполнение не менее двух заходов по ППП в реальных условиях в течение 6 месяцев.

При выполнении аварийно-спасательных работ (тренировок), полётов с внешней подвеской, тренировочных полётов на одном двигателе перед вылетом проводится наземная подготовка.

В компании установлен перечень вопросов для тестирования кандидатов при приёме на работу для оценки их теоретической подготовки. На основании пройденного теста принимается решение о целесообразности приёма на работу данного кандидата.

Для улучшения качества подготовки принимаемых на работу сотрудников в компании утверждено Положение о наставничестве, согласно которому новые сотрудники проходят подготовку под контролем закреплённого инструктора.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

Подготовка лётного состава по видам авиационных работ соответствует требованиям ФАП РФ, РПП и ППЛСВ ЗАО «УК «Петропавловск». Количество экипажей ВС Ми-8 с соответствующими допусками достаточно для выполнения всех видов авиационных работ, выполняемых в данное время по договорам.

Профессиональная подготовка командно-лётного, инструкторского и лётного состава осуществлялась в соответствии с требованиями нормативных документов, регламентирующих лётную работу в гражданской авиации РФ.

Условия работы и отдыха экипажей ВС в отрыве от базового аэропорта Благовещенск соответствовали предъявляемым требованиям и обеспечивали надлежащий уровень безопасности полётов.

Профессиональная подготовка и опыт лётного состава позволяет при необходимости, освоить новые виды работ.

* 1. **Состояние тренировки экипажей на тренажёрах**

## Таблица №6

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Типтренажера | Колич. трен-ров | Налёт часов | Количество экипажей, прошедших тренировку |
| план | факт | УсловныеАП, инцид. | В установлен.сроки | С нарушением сроков | Дополнит. тренировки |
| А319 Учебный центр «ANA Flight Training Center &PANDA Flight Academy»Токио, Япония. |  | 336 | 336 |  | 42 |  |  |
| Учебный центр «ANA Flight Training Center &PANDA Flight Academy»Токио, Япония – ВС Боинг-737 |  | 160 | 160 |  | 10 |  |  |
| Учебный центр«Flight Safety International»Сиэтл, США |  | 224 | 224 |  | 12 |  |  |
| КТСАн-24,26 |  | 270 | 275 |  | 9 |  | 2 |
| КТС Як-40 |  |  |  |  |  |  |  |
| Л-410 |  | 64 | 64 |  | 8 |  |  |
| КТВ Ми-8т |  | 187 | 199 |  | 47 |  |  |
| КТВ Ми-8 МТВ |  | 117 | 117 |  | 38 |  |  |
| КТВ Ка-32 |  | 72 | 78 |  | 12 | 13 | 72 |

**ОАО «Авиакомпания «Аврора»**

Летный, инструкторский и командно-летный состав летной дирекции Авиакомпании проходил тренировку на тренажерах (по типам ВС) по утвержденным Программам регулярно и в установленные сроки.

Основные ошибки экипажей при тренировках на тренажерах всех типов ВС:

- недостаточно четкие действия по выполнению стандартных процедур,

согласно технологии работы экипажа;

- ошибки использования QRH экипажами ВС;

- недостатки во взаимодействии членов экипажа при заходе на посадку по неточным системам.

Тренировка на тренажерах проводилась до отработки безошибочных действий членов экипажа в особых случаях на всех этапах полета.

Экипажи, не прошедшие тренировку на тренажере по типу ВС, к полетам не допускались.

Экипажи ВС DHC-6-400 ввиду отсутствия в мире тренажера данного типа самолета проводят тренажи в кабине самолета согласно утвержденной Росавиацией программе «ППЛС ВС DHC-6-400» авиакомпании «Аврора».

 **ОАО «Авиакомпания «Восток»**

 Тренажерная подготовка проводилась согласно графикам.

 Системных отклонений и ошибок в процессе тренировок не было. Проводились тренировки на тренажере Ми-8Т КВС, имеющих допуск к полётам по ППП на подтверждение метеоминимумов.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Тренировки летного состава на тренажере КТВ Ми-8Т выполнялись в установленные сроки согласно план-графика подготовки летного состава.

Дополнительно были выполнены:

* контроль экипажей КЛС по действиям в особых и аварийных случаях полета;
* тренировки по упражнениям в соответствии с информациями по безопасности полетов Росавиации.

Качество тренировок удовлетворяет требованиям нормативных документов.

Тренажи лётных экипажей ВС Ан-2 производятся в кабине самолёта в соответствии с утверждённой методикой.

**ООО « Авиакомпания «Амур»**

Подготовка инструкторского состава тренажёров и качество тренировки лётного состава отвечает установленным требованиям. Грубых нарушений в технологии работы экипажей и в технике пилотирования на тренажёре выявлено не было.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Организация тренажерной подготовки летного состава проводилась согласно требованиям ФАП-128, программы тренажерной подготовки.

Для тренировки на комплексных тренажерах на самолетах АН-26-100, Ан-26, используются тренажеры ДВЦ ПАП, Л-410 – в г. Сасово.

Тренировки выполнялись в установленные сроки. Системные отклонения и ошибки экипажей при тренировках отсутствовали, разовые ошибки и отклонения устранялись в процессе тренировки под руководством инструктора тренажёра.

**ЗАО СП «Авиашельф»**

Экипажи проходят тренировку на КТВ Ми-8МТВ-1 и КТВ Ми-8Т в Хабаровске, согласно графику подготовки два раза в год. Налёт составляет не менее 16 часов в год на каждого члена экипажа. Инструкторский состав АК получил допуск для работы в качестве инструктора-экзаменатора КТВ.

 Каждые 6 месяцев КВС и вторые пилоты выполняют по 6 заходов по ППП.

 Каждый второй пилот проходит тренировку по задаче ППЛС АК «Посадки в СМУ» при минимуме посадки 80х800м. На тренажере Ми-8МТВ-1 выполняется тренировка всеми экипажами с участием КЛС по отработке действий при отказе одного двигателя на этапах захода на посадку и взлета на/с ВПП и МБУ, посадки на РСНВ и другие упражнения, согласно требованиям утверждённой Программы. На тренажере Ми-8Т отрабатываются аварийные ситуации.

 Выполняется тренировка всеми экипажами с имитацией ошибочных действий КВС, выполняющего активное пилотирование с целью привить навыки вторым пилотам по определению момента, когда требуется его вмешательство в управление во избежание последствий из-за ошибок КВС или потери его работоспособности.

Тренажер так-же используется для отработки дополнительных задач. Это:

- подготовка вторых пилотов к полетам в СМУ;

- выполнение продолженного взлёта при отказе одного двигателя;

- тренировка летного состава по видам работ;

- выполнение полётов по сценариям программы LOFT;

- проверка техники пилотирования и т.д.

 Кроме особых и аварийных случаев, указанных в РЛЭ, отрабатываются случаи, не входящие в РЛЭ Ми-8, но внесённые в РПП компании. Если нет возможности выполнить лётную тренировку для отработки случаев, указанных в РПП, проводится тренаж в кабине.

На тренажерах выполняется тренировка КЛС и КВС, имеющих соответствующий опыт, с правого пилотского сиденья.

 Командно-лётный и инструкторский состав тренажёрную подготовку проходит в полном объёме.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

В связи с введением в строй в ДВЦ ПАП комплексного тренажера КТВ-32, тренажерная подготовка проводилась в соответствии с «Методикой тренажерной подготовки членов летных экипажей вертолетов на КТВ-32»

Сроки и объемы тренировок соответствуют установленным требованиям.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Летный состав ВС Ми-8Т регулярно проходит тренажерную подготовку, согласно требованиям ФАП-128 и РПП ГАУ Амурской области «Авиабаза». Действия экипажей в особых случаях правильные.

Летный состав ВС Ан-2 и ТВС-2АМ ежеквартально, при вводе в строй и при подготовке к новым видам работ проходит тренаж в кабине самолета, согласно утвержденной «Методики выполнения тренажа».

Для более качественной подготовки по действиям в особых случаях проводится летная тренировка в аэродромных условиях по задаче 7 ППЛС ВС Ан-2 и ТВС-2АМ не менее 40мин.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

Тренажерная подготовка проводилась согласно графика. Системных отклонений и ошибок в процессе тренировок не было. Проводились тренировки на тренажере Ми-8Т/МТВ в ДВ ЦПАП с чередованием модификации каждый квартал. Крайняя тренировка проведена 30.06.2015г.

Все пилоты вертолетов выполняют ежеквартально заходы при минимуме погоды 100х1000.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

Подготовка инструкторского состава тренажёров и качество тренировки лётного состава отвечает установленным требованиям. Грубых нарушений в технологии работы экипажей и в технике пилотирования на тренажёре не было выявлено.

* 1. **Организация анализа данных средств сбора полетной информации**

 Таблица № 7

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Тип ВС | Количество полётов | Выявлено нарушений. |
| Выполненых | Контролируемых |  |  |  |
| Анализ | Сравн | Из них тренир. полётов | Анализ | Сравн | Из них тренир. полётов | Анализ | Сравн | Из них тренир полёт. |
| А319 | 4525 | 3437 |  | 4520 | 3430 |  | 4 | 3 | - |
| Б-737 | 1697 | 1754 |  | 1697 | 1754 |  |  | - | - |
| Ан-24,26 | 1192 | 848 | 15 | 850 | 642 | 28 | 19 | 6 |  |
| Як-40 | 78 | 416 | 16 | 47 | 281 | 8 |  |  |  |
| Л-410 | 611 | 191 | 12 | 544 | 157 | 20 |  |  |  |
| DHC-8 | 1489 | 1316 |  | 1489 | 1316 |  |  |  |  |
| DHC-6 | 633 | 0 |  | 633 | 0 |  | 1 |  |  |
| Ан-28 | 131 | 521 | 3 | 119 | 454 | 3 |  |  |  |
| Ан-38 | 107 | 86 | 13 | 81 | 69 | 13 |  |  |  |
| Ан-2,3, ТВС-2АМ | 324 | 569 | 22 | 324 | 569 | 22 | 1 | 1 |  |
| Ми-8 | 4039 | 4781 | 56 | 3805 | 4458 | 56 |  |  |  |
| Ка-32 | 548 | 740 | 57 | 526 | 703 | 57 |  |  |  |

**ОАО «Авиакомпания «Аврора»**

Большое внимание уделяется работе по анализу данных средств сбора полетной информации.

Процент расшифровки полетов по типам ВС соответствует требованиям, установленным распоряжениями Министерства транс­порта РФ от 18.07.2001г. №НА-281-р, от 01.08.2003г. №НА-215-р, приказом Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта от 27.07.2010г. №190.

По данным СПИ за первое полугодие 2015 года было выявлено три нарушения и два отклонения.

ВС А-319:

Нарушения:

02.01.2015г. КВС Макаренко Е.Л. при выполнении рейса HZ 5641 Красноярск-Хабаровск – на взлете положение стабилизатора не соответствует взлетной центровке.

18.02.2015г. КВС Бакушев Ю.Г. при выполнении рейса HZ 5643 Магадан-Хабаровск – поздно включена ПОС двигателей.

18.02.2015г. КВС Курдюмов Д.В. при выполнении рейса HZ 5610 Хабаровск-Южно-Сахалинск – поздно включена ПОС двигателей.

 Отклонения:

05.02.2015г. КВС Ольхов И.В. HZ рейс 5614 Владивосток-Петропаловск-Камчатский (Елизово) – на взлете положение стабилизатора не соответствует взлетной центровке.

ВС DHC-6:

Отклонения:

17.03.2015г. КВС Буракин Ю.В. рейс HZ 518 Кавалерово-Владивосток – при заходе на посадку выдерживание скорости менее установленной 12 сек.

В первом полугодии 2015 года с воздушными судами ОАО «Авиакомпания «Аврора» произошло два авиационных инцидента на ВС DHC-6, связанных с низким профессиональным уровнем экипажей:

1. 15.04.2015г. маршрут Терней-Кавалерово – разрушение авиашины правой основной опоры шасси.
2. 18.04.2015г. маршрут Кавалерово-Владивосток (Кневичи) – выкатывание ВС за пределы ИВПП на спланированную часть летного поля.

Обстоятельства данных авиационных событий потребовали проведения дополнительного анализа и внесения изменений в процессы подготовки летного состава на самолеты иностранного производства. Внесены изменения и дополнения в Программу подготовки летного состава DHC-6, учитывающие скорректированные ограничения по боковому ветру и способы формирования у летного состава правильных навыков посадки с предельным боковым ветром.

По всем нарушениям и отклонениям проведены разборы полетов, выданы индивидуальные задания, выполнены дополнительные проверки техники пилотирования и технологии работы членов экипажей, приняты меры дисциплинарного и материального воздействия.

За первое полугодие 2015 года на ВС А-319, Боинг-737, DHC-8 выполнено 354 прослушивания магнитофонных записей внутрикабинных переговоров по правилам ведения радиосвязи и технологии работы членов экипажей. Нарушений не обнаружено.

**ОАО «Авиакомпания «Восток»**

Выполненное количество проверок в процентном отношении к количеству выполненных полетов по типам воздушных судов соответствует требованиям руководящих документов.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Количество проконтролированных полетов на вертолетах Ми-8Т пропорционально налету часов. В горной местности расшифровываются 100% полетов.

Нормы выполнения расшифровок соблюдены и соответствуют требованиям «Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях ГА», проведено 93% расшифровок полетов.

На разборах авиакомпании ежемесячно разбираются отклонения и ошибки, выявленные при расшифровках полетов. Имеются замечания при ведении радиосвязи членами экипажей, пришедших из других ведомств.

В целях реализации требований ФАП-128 в предприятии ленточные накопители полетной информации САРПП-12 заменены на твердотельные носители СДК-8. Таким образом, 1 вертолет в предприятии оборудован системой СДК-8 и один вертолет БУР-1-2Ж.

**ООО « Авиакомпания «Амур**»

При расшифровке СПИ и анализе расшифровок выявлены отклонения в технике пилотирования экипажей ВС Ан-24, Ан-26:

 - скорость на глиссаде более рекомендованной на 10-15км\ч - три отклонения;

 - скорость при выпуске шасси более рекомендованной (10км/ч) - два отклонения;

 - скорость полета менее рекомендованной для данной высоты полета (10км/ч);

 - одно отклонение. Количество отклонений увеличилось на три по сравнению с тем же периодом 2014 года.

Продолжительность выявленных отклонений – от одной до семнадцати секунд.

Объясняется это, в первую очередь, заходом экипажей на посадку по неточным системам захода (ОСП, ОПРС), орографическими особенностями аэродромов, умеренной болтанкой, крутыми глиссадами планирования (40 и более), точностью показаний указателей скоростей КВС, ВП, штурмана и датчиков МСРП.

Тем не менее, с экипажами проводится постоянная работа по особенностям ветрового режима на горных аэродромах и специфике заходов на посадку по ОСП и ОПРС.

По каждому случаю выявленных отклонений проводится индивидуальная профилактическая работа с экипажами. Анализ расшифровок СПИ доводится до летного состава на разборах.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Анализ средств полетной информации в I полугодии 2015 года отклонений и нарушений в технике пилотирования выявил 11 нарушений. По расшифровкам службы ГРАПИ данные СПИ использовались инструкторским и командно-летным составом в целях профилактической работы по предупреждению отклонений и нарушений в технике пилотирования экипажей и эксплуатации ВС. На каждого командира ВС проведено не менее одного комплексного анализа по СПИ в месяц. Заявки на расшифровку СПИ в летной службе, в ГРАПИ подавались своевременно. Обработанные результаты экспресс-анализов и расшифровки речевых носителей полетной информации в летную службу из ГРАПИ доставлялись в установленные сроки. Тренировочные полеты, полеты по проверке квалификации, полеты, выполняемые на горные аэродромы, расшифровывались полностью 100%.

За этот период выполнено прослушиваний магнитофонный записей внутрикабинных переговоров на ВС Як-40-6, Ан-24-45, Ан-26-5, Л-410 УВП-5.

Нарушение в технологии работы экипажа и во взаимодействии членов экипажей нарушений не обнаружено.

Имеющиеся отклонения анализируется, с членами экипажей проводятся разборы, в подразделениях самолетов и вертолетов техническая учеба и внеплановые разборы по обстоятельствам и профилактике выявленных событий.

В I полугодии 2015 года процент расшифровок по типам ВС составил:

Л-410 УВП-Э20 - 89%, ЯК-40 - 60%, Ан-24 - 70%, АН-26 - 80%.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

За 1-е полугодие 2015 года грубых нарушений, повлиявших на безопасность полетов, выявлено не было.

При анализе СПИ было обнаружено 3 отклонения от заданных параметров полета, которые не выходили за ограничения установленные нормативами оценок техники пилотирования на вертолете Ка-32.

Процент расшифрованных полетов составляет 100 %.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Количество выполненных расшифровок и анализа полетной документации в процентном отношении к количеству выполненных полетов по типам ВС соответствует требованиям приказа от 27 июля 2010 года № 190.

Обработка носителей полетной информации проводится согласно положениям «Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях ГА» производится специалистом, введенным в штат авиабазы на сертифицированном оборудовании.

На воздушных судах Ан-2 и ТВС-2АМ регулярно проводится анализ барограмм, бортовых листов после каждого полёта.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

Процент проконтролированных полётов к количеству выполненных составляет:

- Ми-8Т – 97 %;

- Ми-8АМТ – 98 %;

Количество выполненных прослушиваний внутрикабинных переговоров:

- 7 - на вертолете Ми-8Т;

- 17 – на вертолетах Ми-8АМТ.

Процент расшифровки полетов по типам ВС соответствует требованиям распоряжения Министерства транспорта РФ от 01.08.2003г. №НА-215-р, приказа Дальневосточного МТУ ВТ ФАВТ от 27.07.2010г. № 190.

При анализе выявлено 3 ошибки в технологии работы с картой контрольных докладов и 3 отклонения на этапе взлета, после проведенного разбора повторяемости событий нет.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

Количество проконтролированных полетов на вертолетах Ми-8Т пропорционально налету часов. В горной местности расшифровываются 100% полетов.

Нормы выполнения расшифровок соблюдены и соответствуют требованиям «Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях ГА», проведено 95% расшифровок полетов.

 **1.8 Состояние дисциплины**

## Таблица № 8

|  |  |
| --- | --- |
| Вид нарушений | Лётный состав |
| Всего | В т.ч. КЛС | В т.ч. КВС |
| Анализ | Сравн. | Анализ | Сравн. | Анализ | Сравн. |
| Грубые дисцип. проступки: | 5 | 2 | 1 |  | 3 |  |
| нарушение инструкций и наставлений по лётной службе | 5 | 1 | 1 |  | 3 | 1 |
| употребление алкогольных напитков |  |  |  |  |  |  |
| прогулы |  | 1 |  |  |  |  |
| уголовные преступления |  |  |  |  |  |  |
| административные проступки |  |  |  |  |  |  |

## Таблица №.9

|  |  |
| --- | --- |
| Меры взыскания | Всего |
| Анализируемыйпериод | Сравниваемый период |
| Взысканий всего: | 18 | 6 |
| Замечания | 6 |  |
| Выговор | 11 | 6 |
| Понижение в классности |  |  |
| Уволено | 1 |  |

**ОАО «Авиакомпания «Аврора»**

Учтено 1 административное нарушение.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

В I полугодии 2015 года грубых нарушений дисциплины не выявлено.

Для предотвращения нарушения дисциплины КЛС проводится индивидуальная работа с л/с, правильное планирование с предоставлением выходных и по требованию членов экипажей для решения бытовых проблем.

Меры дисциплинарного воздействия к персоналу лётной службы не применялись, обходились мерами внушения при беседах и публично на разборах.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

За 1-е полугодие 2015 год летным составом ЗАО «Авиалифт Владивосток» грубых нарушений трудовой, технологической дисциплины и административных проступков не допускалось.

**ОАО «Авиакомпания «Восток»**

По сравнению с прошлым, в анализируемом периоде произошло ухудшение состояния дисциплины.

**ООО «Авиакомпания «Амур»**

В первом полугодии 2015 года зафиксировано одно нарушение технологии работы бортоператором при проведении погрузочных работ. Наложено дисциплинарное взыскание (выговор). С бортоператорами авиакомпании проведены внеочередные занятия по технологии погрузочно-разгрузочных работ.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Состояние дисциплины за анализируемый период по сравнению с аналогичным периодом прошлого года ухудшилось.

Все случаи разобраны на разборе с летным составом и службой Б/П, Б/О, сделаны соответствующие выводы.

**ЗАО СП «Авиашельф»**

За добросовестный труд, приверженность политике компании, участие в программе эффективного наблюдения в первом полугодии 2015 года поощрены почётными грамотами, благодарностями и денежными премиями 16 человек.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

В связи с ужесточением требований по подготовке и выполнению полетов принято решение по увольнению лётного состава, нарушающего предполётный отдых вне зависимости о нехватки пилотов и их квалификации.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

Взысканий нет.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

В I полугодии 2015 года административных нарушений не учтено.

Анализ показывает, что в I полугодии 2015 года отмечались события, произошедшие по вине летного состава. Имеются нарушения и формализм при подготовке летного состава со стороны командно-летного и инструкторского состава.

Несмотря на то, что постоянно отмечаются недостатки в работе со средствами полетной информации, эти негативные моменты повторяются.

Недостатки в организации и проведении разборов на всех уровнях не всегда позволяют эффективно довести имеющуюся информацию о проблемах в профессиональной подготовке, выполнении полетов и поддержании безопасности полетов.

Таким образом, основные проблемы организации летной работы продолжают оставаться в сфере:

1. Структурного и функционального построения летных служб, их комплектация квалифицированным командно-летным, инструкторским составом и другими специалистами, организация их работы;

2. Недостаточная ответственность командно-летного и инструкторского состава при подготовке экипажей, проверке и контроле их работы;

3. Исключения нарушения требований нормативных документов самим командно-летным и инструкторским составом и экипажами;

4. Повышения и поддержания профессионального уровня командно-летного и инструкторского состава.

В I полугодии 2015 года в ряде авиакомпаний продолжается освоение новых типов самолетов и вертолётов, что является положительным, но недостаточным фактором в развитии авиации Дальнего востока.

Сохраняется тенденция в плане «старения» лётного состава, отмечается нехватка лётного состава, в основном в малой авиации, по различным причинам и требуют системного подхода и системных мер по их устранению.

**Отделом летных стандартов и сертификации Дальневосточного МТУ Росавиации в I полугодии 2015 года проведено:**

|  |  |
| --- | --- |
| Количество инспекционных проверок эксплуатантов в соответствии в ФАП-11:- базовых объектов -- на маршруте -- на перроне -- в салоне ВС (работа бортпроводников) - | 8141414 |
| Количество инспекционных проверок эксплуатантов в соответствии в ФАП-147 - | нет |
| Количество рассмотренных заявок по выдаче сертификатов на право выполнения авиационных работ и АОН в соответствии с ФАП-249,147,11. | 8 |
| Количество выданных сертификатов на право выполнения авиационных работ и АОН в соответствии с ФАП-249,147. | 4 |
| Количество выданных Свидетельств эксплуатанта авиации общего назначения - | нет |
| Количество рассмотренных заявок по выдаче сертификатов на внесение изменений в сертификат, свидетельства, РПП- | 192 |
| Количество свидетельств, выданных специалистам ГА | 485 |
| Количество квалификационных проверок | - |
| Количество расследований авиационных событий с участием специалистов отдела - | 2 |
| Количество ограничений, приостановлений аннулирований сертификатов, свидетельств - | 3 |
| Количество инспекторских предписаний - | - |

**Анализ обеспечения безопасности полетов, связанной с поддержанием летной годности ВС и обеспечением качества ТО ВС эксплуатантов, подконтрольных Управлению в первом полугодии 2015 года**

Состояние обеспечения безопасности полетов инженерно-авиационными службами (организациями по ТОиР), подконтрольными Дальневосточному МТУ Росавиации, оценивается количеством следующих учитываемых событий:

* серьезные инциденты – нет
* инциденты - 11
* повреждения воздушных судов на земле - нет
* инциденты, связанные с недостатками по ИАС - 1

Динамика и причинность инцидентов представлена в таблице:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ТИПЫВС | Общее кол-воинцидентов | Причинность инцидентов |
| 2015 | 2014 | Недостатки по ИАС | КПН | Ремонт и прочие |
| 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 |
| А-319 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DHC-6 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DHC-8 | 3 | 3 | - | - | 3 | 3 | - | - |
| В-737 | - | 4 | - | - | - | 4 | - | - |
| Ан-24 | 1 | 2 | - | - | 1 | 1 | - | 1 |
| Ан-26 | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - |
| Л410УВП-Е20 | 3 | - | - | - | - | - | 3 | - |
| Як-40 | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - |
| Ан-28 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ан-38 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - |
| Ан-3Т | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ан-2 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ми-8 | 2 | 3 | - | - | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Ми-2 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ка-32 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| AS-350 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ан-12 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| R-44 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ТВС-2 АМ-1 | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - |
| ВСЕГО: | 11 | 14 | 1 | - | 6 | 11 | 4 | 3 |

Количество общего числа инцидентов в сравнении с первым полугодием 2014 года уменьшилось на 21,4 %.

Причинность большей части авиационных инцидентов отнесена к конструктивно-производственным недостаткам АТ.

Наибольший рост инцидентов отмечен на самолетах Л410УВП-Е20 КГУП «Хабаровские авиалинии».

**1. Авиационные происшествия**

Авиационных происшествий не было.

 **2. Повреждение ВС на земле**

Повреждений ВС на земле не было.

 **3. Инциденты по конструктивно-производственным недостаткам,**

 **вине АРЗ и прочим причинам**

 **По самолетам Ан-24**

28.06.2015 произошёл авиационный инцидент на самолёте Ан-24РВ RA-13344.

28.06.2015 года экипаж, под управлением КВС Шатова Алексея Леонидовича, на самолёте Ан-24РВ RA-13344, принадлежащем ООО «АНАЭРО» (эксплуатант – КГУП «Хабаровские авиалинии»), выполнял рейс НИ 402 по маршруту: Охотск – Николаевск-на-Амуре -Хабаровск. На борту находилось членов экипажа – 3/1, пассажиров – 35, багаж – 22 кг, почта – 160 кг, груз – 268 кг. Через 30 минут после взлёта из аэропорта Охотск изменились параметры работы правого двигателя, изменился звук работы двигателя, загорелся светосигнализатор «ИМ-24 ЗАТОРМОЖЕН» при напряжении по вольтметру «ПОЛОЖЕНИЕ ВАЛА ИМ-24» в пределах 0,5В. При этом давление топлива и масла находилось в пределах нормы, температура газов за турбиной с 430ºС начала падать, наблюдалось падение расхода топлива. При уборке положения РУД для снижения напряжения до 0-0,2В и для погасания светосигнализатора «ИМ-24 ЗАТОРМОЖЕН» (в соответствии с требованиями РЛЭ) на положении РУД в пределах 40º, двигатель самопроизвольно выключился, воздушный винт зафлюгировался. Экипаж произвёл запуск РУ19А-300, прекратил выполнение задания и произвёл возврат в а/п. вылета - Охотск. Посадка в а/п. Охотск произведена благополучно. Проводится расследование авиационного инцидента.

 **По самолетам Л410УВП-Е20**

25.01.2015произошёл авиационный инцидент на самолёте L 410UVP-E20 RA-67035.

25 января 2015 года экипаж, под управлением КВС Медведенко Николая Перфильевича, на самолёте L410UVP-E20 RA-67035, принадлежащим Хабаровскому краю (эксплуатант – КГУП «Хабаровские авиалинии»), выполнял рейс НИ 471 по маршруту: Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре (Хурба). На борту находилось членов экипажа – 2, пассажиров – 4, ребёнок – 1, багаж - 18 кг. После запуска двигателей в 08 час. 47мин. время местное, была проведена проверка автофлюгера, замечаний нет. В процессе руления на предварительный старт параметры работы двигателей находились в пределах эксплуатационных режимов. После занятия исполнительного старта в 08 час. 57 мин. при увеличении режима работы двигателей до 30 % по ИКМ было обнаружено, что винт правого двигателя самопроизвольно установился во флюгерное положение.

 Из анализа расшифровки полётной информации следует – обороты газогенератора правого двигателя – 66,6%, обороты воздушного винта правого двигателя – 1161 об/мин., мощность правого двигателя – 11,8%, положение РУД правого двигателя – 1,1 °, имеются разовые команды: «Включение флюгерного насоса правого двигателя» и «Включение системы автофлюгирования правого двигателя», длительность разовых команд 6 секунд. Отмечено появление разовой команды сигнал диапазона ВЕТА правого двигателя длительностью 4 мин. 23 сек., при этом обороты газогенератора правого двигателя – 56,9%, обороты воздушного винта правого двигателя 886,7 об/мин., мощность правого двигателя – 16,8%, положение РУД правого двигателя – 10,8°.

Действия экипажа по выводу воздушного винта из флюгерного положения согласно РЛЭ не привели к положительному результату. В 08 час. 58 мин. экипаж доложил диспетчеру старта: «Двигатель во флюгерном положении, не выходит винт». В 09 час. 00 мин. экипаж с разрешения диспетчера зарулил на стоянку и выключил двигатели.

 Отказ полностью подтверждён расшифровкой полётной информации, зарегистрированной системой FA2200 MADRAS.

 Пассажиры и члены экипажа не пострадали, в результате послеполётного осмотра воздушного судна внешних повреждений не обнаружено.

Действия экипажа согласно РЛЭ, решение о возврате на место стоянки, правильное.

После проведённых работ по поиску и устранению неисправности выявлено наличие влаги в коммутационной сети электросистемы флюгирования винта (М302; М305-М308; М317-322; М-335; М336), вследствие перепада температур при прогреве пассажирского салона и кабины экипажа.

27.01.2015 произошёл авиационный инцидент на самолёте L 410UVP-E20 RA-67036.

27 января 2015 года экипаж, под управлением КВС Мингалёва Андрея Степановича, на самолёте L410UVP-E20 RA – 67036, принадлежащим Хабаровскому краю (эксплуатант – КГУП «Хабаровские авиалинии»), выполнял рейс НИ 408 по маршруту: Чумикан - Николаевск-на-Амуре. На борту находилось членов экипажа – 2, пассажиров – 11, багаж – 41 кг, груз – 51 кг. При заходе на посадку в аэропорту Николаевск-на-Амуре, по объяснению КВС, сложностей в пилотировании не было, перегрузка более допустимой не ощущалась. Посадка в аэропорту Николаевск-на-Амуре выполнена благополучно. При расшифровке полётной информации выявлена вертикальная перегрузка в полёте с выпущенными на 18° закрылками более допустимой (2,0 g), которая составила 2,24 g.

При выполнении комплекса работ по определению причины вертикальной перегрузки в полёте с выпущенными на 18° закрылками более максимально допустимой (2,0 g), которая составила 2,24 g, на основании обработки результатов средств объективного контроля и фактической погоды на аэродроме посадки в аэропорту Николаевск-на-Амуре комиссией по расследованию выявлено:

- По материалам расшифровки определено, что имеется наличие умеренной болтанки и сдвига ветра, что подтверждается знакопеременными перегрузками, изменениями скорости и высоты полёта. Экипаж L410, под управлением КВС Мингалёва А.С. при заходе на посадку в условиях болтанки не допускал резких движений рулём высоты, что не повлияло на создание предельной перегрузки, но допустил увеличение скорости полёта до 128 узлов (максимальная с выпущенной механизацией - 135 узлов, рекомендованная при заходе на посадку с закрылками выпущенными на 18° - 100 +5 узлов в условиях болтанки), что могло повлиять на создание предельной перегрузки.

- Заход на посадку ВС в аэропорту Николаевск-на-Амуре по картам ГИС МЕТЕО за срок 00 27.01.2015 г. и заключению начальника АМСГ г. Николаевск-на-Амуре производился в условиях синоптической обстановки:

по синоптическим данным (анализ приземной 270000, АТ850 270000, АТ700 270000) обусловлена северовосточной периферией южного циклона, центр которого располагался на юге о. Сахалин, с минимальным давлением в центре циклона 1005 гПа. Циклон продолжал углубляться, смещаясь на ССВ со скоростью 30-40 км/час. На высотах располагалась высотная ложбина, ориентированная с севера на юг.

У поверхности земли участок активного тёплого фронта располагался в мередианальном направлении по центральной и северной части о. Сахалин. У поверхности земли отмечался ветер северного направления до 13 м/сек, на высотах до 600 м ветер северного направления до 17 м/сек.

В связи с физико-географическим расположением аэропорта Николаевск-на-Амуре, данная синоптическая обстановка обусловливает возникновение турбулентных вихрей, а также умеренной и сильной орографической болтанки в районе аэродрома.

Из чего следует, что причиной вертикальной перегрузки в полёте с выпущенными на 18° закрылками явилось попадание ВС в зону вихревой турбулентности на этапе захода на посадку в аэропорту Николаевск-на-Амуре.

 - При выполнении работ по осмотру ВС для определения пригодности его к дальнейшей эксплуатации в разделе 7 «Внеплановое техобслуживание» Регламента ТО самолёта L410UVP-E20 в перечне условий для выполнения внепланового техобслуживания обнаружено отсутствие пункта: «Работы, выполняемые после перегрузок ВС в полёте» и соответственно отсутствие перечня работ. В связи с этим в адрес Разработчика ВС сделан запрос. После получения рекомендаций по осмотру ВС, выполнения всех необходимых работ и отсутствия замечаний, ВС допущен к дальнейшей эксплуатации без ограничений.

 06.02.2015произошёл авиационный инцидент на самолёте L 410UVP-E20 RA-67035.

06 февраля 2015 года экипаж, под управлением КВС Медведенко Николая Перфильевича, на самолёте L-410UVP-E20 RA-67035, принадлежащим Хабаровскому краю (эксплуатант – КГУП «Хабаровские авиалинии»), выполнял рейс НИ 467 по маршруту: Хабаровск – Советская Гавань. На борту находилось членов экипажа – 2, пассажиров – 13, багаж – 69 кг, груз – 1 кг. После запуска двигателей, в процессе руления на предварительный старт, экипаж обнаружил подтекание гидрожидкости в пилотской кабине. Экипаж прекратил выполнения задания и самостоятельно зарулил на стоянку.

При выполнении комплекса работ по определению причины выбивания гидрожидкости в кабине экипажа самолёта было обнаружено:

- рассоединение (обрыв) трубопровода подачи гидрожидкости к крану стояночного тормоза аварийной гидросистемы (позиция 13HN B557 611N);

- обломанный конец трубопровода находился вне оси симметрии гайки крепления этого трубопровода, что свидетельствовало о том, что трубопровод был установлен с остаточным напряжением;

- после отворачивания гайки крепления трубопровода со стороны обрыва трубопровода, под гайкой обнаружен оборванный поясок развальцованной части трубопровода шириной 2 мм. При сравнении с развальцованной частью на противоположной стороне, толщина его оказалась более тонкой;

- ниппельная развальцовка на оборванном конце трубопровода выполнена с нарушением ТТ. Внутренний диаметр трубопровода на расстоянии 3,5 мм от места разрушения равен 5,7 мм, а наружный диаметр трубопровода в этом же месте равен 6,3 мм, то есть толщина стенки трубопровода в месте разрушения составляет всего 0,3 мм (см. фото с указанием размеров).

 При правильной развальцовке, внутренний диаметр трубопровода одинаков на всём протяжении трубопровода до развальцованной части (см. рис 1). Противоположный конец трубопровода выполнен в соответствие ТТ - примыкающий к месту развальцованной части трубопровод имеет наружный диаметр 6 мм, а внутренний диаметр 4 мм, толщина стенки трубопровода до развальцованной части составляет 1 мм, что подтверждается замерами противоположного конца трубки.

|  |  |
| --- | --- |
|  **4** | **Фото дефектного участка трубопровода:****Ø4 – внутренний диаметр трубопровода;****Ø6 – внешний диаметр трубопровода;****Ø5,7 – внутренний диаметр дефектного участка, длиной 3,5 мм.****Ø6,3 – внешний диаметр дефектного участка, длиной 3,5 мм.** |
| **Конструкция элементов бензосистемы Авиационные бензиновые баки****Рис 1. Соединение типа Паркера****1-штуцер;****2-ниппель;****3-трубопровод;****4-гайка.**  |
|  |

- недостаточный уровень жидкости в баке основной гидросистемы. Понижение уровня жидкости в баке основной гидросистемы произошло вследствие разрушения трубопровода.

При проверке объёма выполненных работ по техническому обслуживанию самолёта с начала эксплуатации (наработка ВС СНЭ = 649 часов) установлено, что работы по демонтажу (монтажу) трубопровода подачи гидрожидкости к крану стояночного тормоза аварийной гидросистемы (позиция 13HN B557 611N) в эксплуатации не производились, в процессе осмотра трубопроводов гидросистемы определить установку трубопровода с остаточным напряжением и состояние ниппельного соединения трубопровода в соединении со штуцером было невозможно, повреждение трубопровода в эксплуатации исключено, так как доступ к данному трубопроводу закрыт и контроль состояния трубопровода производится визуально.

Из выше перечисленного следует, что причиной обрыва трубопровода явилось некачественное изготовление ниппельного соединения (развальцовки) трубопровода на заводе-изготовителе и установка его с остаточным напряжением.

Заводу-изготовителю Aircraft Industries, a.s. предъявлен рекламационный Акт.

Завод-изготовитель поставил в адрес КГУП «Хабаровские авиалинии» трубопровод 1-ой категории, который установлен на ВС взамен некондиционного.

**По самолетам DHC-8**

17.02.2015 при выполнении рейса 783 Южно-Сахалинск - Оха на ВС DHC-8-300 RA-67251 на эшелоне произошло срабатывание предупреждающих сигналов «#1 AC GEN», «#2 AC GEN», «L TRU», «R TRU», «L ELEV HORN HEAT», «R ELEV HORN HEAT», «#2 SPU AUX PWR» на «CАUTION LIGHT PANEL».. Экипаж принял решение о возврате в аэропорт вылета и произвел благополучную посадку в а/п Хомутово (Южно-Сахалинск).

 Причиной срабатывания предупреждающих сигналов «#1 AC GEN», «#2 AC GEN», «L TRU», «R TRU», «L ELEV HORN HEAT», «R ELEV HORN HEAT», «#2 SPU AUX PWR» на «CАUTION LIGHT PANEL» явилось короткое замыкание в проводах системы переменного тока переменной частоты 115/200V вследствие перетирания проводов о край переходной колодки крепления к заднему лонжерону правого полукрыла.

 *Мероприятия*:

* Материалы расследования авиационного инцидента изучить со всем летным и инженерно-техническим персоналом ОАО «Авиакомпания «Аврора».
* Эксплуатантам эксплуатирующим ВС типа DHC-8 организовать выполнение SB 8-24-86 DHC-8 (Rev «А» от 10.02.2014 г.) в кратчайшие сроки.

14.05.2015при выполнении рейса 9237 по маршруту Южно-Сахалинск - Ноглики, на ВС DHC-8-200 RA-67263 в наборе высоты после установки оборотов пропеллера 1050RPM началась раскачка параметров крутящего момента правого двигателя. Экипаж принял решение о возврате и произвел благополучную посадку в аэропорту вылета.

Причиной раскачки параметров Tq (крутящего момента) воздушного винта правого двигателя явилась некорректная работа PCU (Propeller Control Unit (агрегата управления работой пропеллера)) и MFC (Mechanical Fuel Control(механического агрегата управления топливом)).

Агрегаты отправлены на исследование, расследование не завершено.

29.05.2015при выполнении рейса 783 Южно-Сахалинск – Оха на ВС DHC-8-300 RA-67251 на эшелоне 190 экипаж обнаружил признаки отказа гидросистемы №2.

КВС принял решение произвести возврат на аэродром Южно-Сахалинск, посадка произошла благополучно. После посадки экипажем произведена запись: «В горизонтальном полете на эшелоне Н=19000 FT обнаружили отсутствие гидрожидкости в системе № 2. Через несколько минут загорелось CAUTION LIGHT «#2 ENG HYD PUMP» с одновременным падением давления до «0» в гидросистеме».

Причиной отсутствия гидрожидкости в системе № 2 и срабатывания сигнализации «#2ENG HYD PUMP» на панели «CAUTION LIGHT PANEL» с одновременным падением давления «ноля» явилось вытекание гидрожидкости вследствие разрушения фитинга магистрали высокого давления, установленном на корпусе PRESSURE MANIFOLD.

Мероприятия:

• Материалы расследования авиационного инцидента изучить со всем летным и инженерно-техническим персоналом ОАО «Авиакомпания «Аврора».

• Произвести замену фитингов (UNION) p/n AN815-10D магистрали высокого давления, установленном на корпусе PRESSURE MANIFOLD на всех ВС типа DHC-8 ОАО «Авиакомпания «Аврора».

 • В соответствии с РУБП ОАО «Авиакомпания «Аврора», определить опасность и внести в Реестр выявленных рисков технической дирекции новый выявленный риск, связанный с происшедшим авиационным инцидентом с ВС DHC-8-311 RA-67251 .

**По вертолетам Ми-8**

04.03.2015 экипаж вертолёта Ми-8МТВ-1 RA-25486 в составе: командира ВС Лаптиева В.С., командира-инструктора Овчаренко А.В., бортового механика Волосникова С.Н., бортового проводника Мударисова И.Х. выполнял полёт по заявке ООН по маршруту Кадале – Могадишо. Пассажиров и груза не было. Вылет с посадочной площадки Кадале в 11.20 UTC (14.20 местного времени) до аэропорта Могадишо.

Днём в простых метеоусловиях на высоте 2000 метров в горизонтальном полёте в 17 милях северо-восточнее аэропорта Могадишо за 20 минут до посадки (11.48 UTC, 14.48 местного времени) произошло кратковременное падение оборотов турбокомпрессора правого двигателя с 92 % до 86 %, сопровождающееся посторонним звуком в районе правого двигателя. После уменьшения экипажем режима работы двигателей общим шагом, произошло восстановление оборотов до 89%-90%. Через 5 минут произошло повторное падение оборотов правого двигателя до 60 %, сопровождающееся посторонним звуком в районе правого двигателя, и сработало табло правого двигателя «ЭРД ОТКЛ». Экипаж выключил правый двигатель и продолжил полёт на одном работающем левом двигателе до аэропорта назначения Могадишо. Посадка произведена в 12.08 UTC (15.08 местного времени) благополучно. Экипаж не пострадал.

При осмотре воздушного судна после посадки инженерно-техническим персоналом обнаружены значительные повреждения соплового аппарата и лопаток рабочего колеса свободной турбины правого двигателя.

Расследование не завершено.

01.05.2015вертолет Ми-8МТВ-1 RA-25825, принадлежащий ООО «шТурМан-2» перегонялся с Омского ремонтного завода. На участке Чита-Зея в районе н.п. Могоча при попадании в обледенение произошло попадание льда в левый двигатель. Посадка произведена благополучно в н.п. Зея. При осмотре на земле было обнаружено повреждение первой ступени ВНА и первой ступени компрссора.

Причиной инцидента явился сброс льда с обтекателя антенны 3-го диапазона изделия 6201, установленного перед люком осмотра двигателей и попадание его (льда) в газовоздушный тракт левого двигателя при полете вертолета в условиях обледенения.

**По самолетам Ан-38**

05.03.2015 самолёт Ан-38 RA-41903 при посадке днем в ПМУ в а/п Магадан был остановлен на ВПП, экипаж доложил о разрыве правого пневматика и необходимости буксировки. Экипаж и пассажиры не пострадали. При осмотре обнаружена локальная сквозная потёртость пневматика колеса правой основной опоры. Причиной авиационного инцидента явилось разрушение пневматика правого колеса КТ-231 из-за не растормаживания колеса на пробеге при посадке ВС. Не растормаживание колеса произошло по причине невозможности сброса давления гидрожидкости из тормоза колеса (при срабатывании инерционного датчика УА-54/7) из-за наличия ледяной пробки в трубопроводе линии торможения.

Материалы расследования авиационного инцидента с самолётом Ан-38 RA-41903 изучены с ИТП АТБ, выполнены рекомендации комиссии по расследованию АИ.

**По самолетам ТВС-2АМ-1**

08.02.2015самолет ТВС-2АМ-1 RA-01444, принадлежащий ГАУ Амурской области «Авиабаза», готовился для выполнения санитарного задания по маршруту Благовещенск-Февральск. При техническом обслуживании самолета авиатехником ЛАиД, в нарушении регламента, не была снята заглушка ВНА двигателя. Прибывший экипаж произвел запуск двигателя, выруливание и взлет. После убытия самолета были обнаружены обломки заглушки на земле. Технический состав сообщил экипажу в Февральск о необходимости осмотра ВНА. Экипаж при осмотре на земле обнаружил повреждение лопаток. При осмотре двигателя ТРЕ 331-12UHR-702H обнаружено значительное повреждение крыльчатки центробежного колеса первой ступени компрессора. Двигатель подлежит замене.

Повреждение лопаток двигателя произошло по причине попадания (засасывания) оставленной заглушки ВНА в компрессор двигателя при его запуске из-за невыполнения пункта 1.02.01 Регламента технического обслуживания самолета в части осмотра техническим составом ВНА на отсутствие разрушений, следов попадания посторонних предметов.

Сопутствующей причиной явилось невыполнение экипажем пункта 3.4.1 Руководства по летной эксплуатации самолета ТВС-2АМ-1 в части прекращения запуска двигателя при постороннем шуме и вибрации.

Инциденты с ВС, вызванные конструктивно-производственными недостатками, некачественным ремонтом в АРЗ и не установленными причинами отказов АТ в 1 полугодии 2015 года представлены:

* отказами двигателей – 5
* отказами гидросистем – 2
* отказами в системе уборки–выпуска шасси – 1
* отказами систем АиРЭО – 2
* средства ПИ- 1

2 инцидента связаны с отказами изделий АиРЭО.

Расследование большинства инцидентов завершено, в материалах расследования представлены разработанные комиссиями рекомендации и профилактические мероприятия. Расследования части инцидентов продолжается.

## **Обеспечение качества ТО ВС**

В анализируемом периоде эксплуатанты отметили незначительное сокращение количества грубых нарушений технологической дисциплины при ТО ВС. Основными недостатками поддержания летной годности ВС являются: отсутствие должного отношения к оформлению производственно-технической документации, как со стороны исполнителей, так и со стороны инженерного состава; недостаточный инженерный анализ отказов и неисправностей.

1. **Нарушения правил ТО, ошибки и упущения инженерно – технического персонала**

Приводятся недостатки в организации и обеспечении ТО ВС, нарушения, ошибки, брак при выполнении ТО АТ инженерно-техническим персоналом, допущенные в 1 полугодии 2015 года.

02.01.2015 ВС А319 VP-BUK, рейс HZ - 5652 по маршруту Хабаровск – Иркутск. После запуска двигателей перед вылетом экипаж сообщил о появлении сообщения AIR COND PARK 1 REGUL FAULT (отказ одной полусистемы кондиционирования). После выключения двигателей, силами ИТП выполнен RESET системы кондиционирования и необходимые тесты, в дальнейшем дефект не проявлялся.

20.01.2015 при контроле выполнения послеполетного ТО на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-25420 выявлено невыполнение пункта 129.20.00в РО Ми-8 МТВ-1 часть 2, не установлены заглушки в кожухи кассет ЭКСР-46 перед буксировкой ВС в ангар.

 28.01.2015при выполнении оперативного технического обслуживания вертолёта Ми-8Т RA-22915 по форме ОВ-ОВ-1 а/техником Кондратьевым П.Е. не выполнена проверка вращения ротора ТК двигателей (п.1.01.15 РО Ми-8).

 06.02.2015при осмотре вертолета Ми-8АМТ RA-22445 после выполнения периодического ТО по Ф-5 (1000 час) и замене комплекта гидроусилителей авиатехником Григорьевым В.А. был внесен серьезный дефект: приступая к замене гидроусилителя, авиатехник расконтрил шплинт в нижнем узле крепления добустерной тяги. Затем, передумав рассоединять тягу в этом месте, не вернул контровку в исходное положение, чем внес в качество ТО серьезный недостаток.

 22.02.2015 при сливе излишков масла из главного редуктора вертолета Ми-8Т 24171 а/т по ПиД Яковлевым И.О. не по ТУ установлена магнитная пробка.

 16.05.2015 на вертолёте Ми-8Т RА-25357 при обслуживании втулки НВ авиатехник-стажёр Циммер А.А. не по ТУ («на отворачивание») законтрил магнитную пробку ОШ (рукав № 3).

 08.01.2015 на вертолёте Ми-8Т RA-24500 при выполнении периодического ТО по Ф-12 а/т по АиРЭО Белоусовым А.П. в ведомости дополнительных работ не указана причина снятия рамки АРК-9. Случай разобран на дне качества.

02.02.2015 при выполнении оперативного технического обслуживания на вертолёте Ми-8Т RA-24171 по форме ВС-А2-ОС а/т по ПиД Яковлевым И.О. в к/наряде не указано время начала и окончания обслуживания. Случай разобран на дне качества.

04.04.2015 ВС А319 VP-BUN, рейс HZ-5625 Южно-Сахалинск – Хабаровск.

 После запуска двигателей экипаж сообщил о прохождении сигнализации «Рассогласование автомата тяги».

После заруливания на стоянку и высадки пассажиров при проведении поиска неисправности дополнительно выявлена сбойная сигнализация в системе питания постоянным током.

Для снятия отказа на ВС выполнен комплекс работ согласно TSM.

19.04.2015при оформлении к/наряда на оперативное техническое обслуживание вертолёта Ми-8 RA-24488 по форме ОС а/т по ПиД Копылов А.В не указал время начала обслуживания, дату и время окончания обслуживания. Случай разобран на дне качества.

 19.06.2015 ВС DHC-6-400 RA-67283, рейс HZ-525 Владивосток – Пластун. Перед вылетом в 09:05 экипаж сообщил о неисправности на ВС – «Самопроизвольная перезагрузка мониторов MFD и PFD». (МФД – многофункциональный дисплей, ОПД – основной пилотажный дисплей).

При выполнении работ по поиску неисправности был выполнен комплекс работ.

1. **Положительный опыт эксплуатации ВС**

05.01.2015на самолете DHC-8-200 RA-67257 при выполнении опера-тивного обслуживания по форме DL+ОВ авиатехник Трикиша А.М. обнаружил капельную течь топлива с дренажа щитка заправки топливом.

Выполнены работы по замене прокладок PACKING PERFORMED VALVE ASSY и PACKING PERFORMED O-RING. Произведена проверка давлением заправочной системы согласно AMM 28-25-11. Замечаний нет.

20.02.2015 при выполнении оперативного технического обслуживания по форме «ОВ-ОВ1» на вертолёте Ми-8Т RA-24488, обнаружено подтекание топлива из дополнительного топливного бака. Причина – трещина дополнительного топливного бака по сварному шву в месте предыдущего ремонта. Произведена замена топливного бака.

07.03.2015 на самолете DHC-8-300 RA-67251 при выполнении оперативного обслуживания по форме TR+ОC инженер Шевелев А. обнаружил, что при включении преобразователя AUX INVERТER в положение LEFT загорается CAUTION LIGHT «AUX INV». Заменен преобразователь PRIMARY INVERTER. Проверена работа согласно AMM 24-22-01, ТУ соответствует.

23.03.2015 при выполнении оперативного технического обслуживания на вертолётеМи-8Т RA-22559 а/т по ПиД Бельницким Д.А. обнаружен повышенный люфт ведущего вала хвостового редуктора в плоскости вращения при заторможенной трансмиссии. Произведена замена хвостового редуктора.

02.05.2015Самолет Як-40 RA-88216:при декодировании записи с МСРП-12-69 полета от 02.05.2015 года выявлено при заходе на посадку трехкратное ложное срабатывание «РЕВЕРС ВКЛЮЧЕН». Отказ устранен заменой распределительного щитка РЩ-4 в системе МСРП-12-69 и концевого выключателя в схеме сигнализации включения реверса.

15.05.2015 при выполнении оперативного технического обслуживания по форме «ОВ-ОВ1» на вертолёте Ми-8МТВ-1 RA-25429 при проверке нехарактерный звук насоса расходного бака. Причина-отказ насоса расходного бака (агрегат 463Б). Проведена замена насоса.

25.05.2015 при выполнении периодического ТО на вертолете Ми-8ПС RA-24640 а/т по ПиД Куделевич Ю.А. при осмотре сружкосигнализатора СС-78 правого двигателя обнаружил выход из заделки переходника со стружкосигнализатором. При дальнейшем осмотре обнаружено повреждение контактных проводов. Произведена замена СС-78.

02.06.2015на вертолете Ми-8АМТ RA-22445был устранен дефект по не запуску ВСУ АИ-9В. Причина дефекта: обрыв провода в контакторе ТКС-101КОД. Дефект устранен в условиях АТБ.

08.06.2015 при выполнении оперативного технического обслуживания по форме «ОВ-ОВ1» на вертолёте Ми-8ПС RA-24640 при включении АЗС «СРППЗ» загорается табло «Отказ СРППЗ». На ТТА-12Н не высвечивается ни одна надпись. Причина – отказ элементной базы. Произведена замена ТТА-12Н.

20.06.2015 на самолёте Ан-24РВ № RA-47359 после выполнения рейса НИ 465 по маршруту Николаевск-на-Амуре – Хабаровск при выполнении оперативного ТО по Ф «ВС-А1» при проворачивании левого воздушного винта АВ-72 прослушивался посторонний шум. При снятии обтекателя в/винта обнаружен обрыв 3-х шпилек крепления. Воздушный винт заменён.

27.06.2015на самолете DHC-8-200 RA-67257 при выполнении опера-тивного обслуживания по форме DL+ОВ инженер Никитин В.В. обнаружил уход показаний резервного высотомера на индикаторе STBY ALTITUDE INDICATOR по крену влево на земле. Заменен индикатор STBY ALTITUDE INDICATOR. Проверена работа, ТУ соответствует.

 **Выводы**

Инженерно-авиационные службы эксплуатантов и организаций по ТОиР АТ, подконтрольных Дальневосточному МТУ Росавиации, справились с выполнением задач по поддержанию летной годности и обеспечили безаварийную эксплуатацию ВС в 1 полугодии 2015 года. Имели место технологические нарушения при эксплуатации АТ, в связи с чем были разработаны и внедрены мероприятия по совершенствованию методов организации процессов технического обслуживания авиационной техники и профессиональной подготовки инженерно-технического персонала.

Предлагаемые мероприятия по итогам анализа обеспечения безопасности полетов в первом полугодии 2015 года принять к исполнению в части касающейся.

.

**Анализ обеспечения авиационной безопасности в подконтрольных предприятиях, оценка влияния на уровень безопасности полетов**

Основные данные по актам незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность гражданской авиации по авиапредприятиям (аэропортам) за 6 месяцев 2015 г. по сравнению с данными за 6 месяцев 2014 г. приведены в таблице 1 Таблица 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Вид АНВ в деятельность ГА | 2014 | 2015 |
| 1 | Взрыв ВС / объекта ГА | нет | нет |
| 2 | Захват (угон) ВС | нет | нет |
| 3 | Попытка захвата (угона) ВС | нет | нет |
| 4 | Диверсия  | нет | нет |
| 5 | Нападение (в т.ч. с захватом заложников) | нет | нет |
| 6 | Угрозы в адрес ГА (выявлено авторов угроз) | 4(2) | 6(3) |
| 7 | Блокирование ВС | нет | нет |
| 8 | Блокирование объектов ГА | нет | нет |
| 9 | Несанкционированное проникновение в ВС  | нет | нет |
| 10 | Несанкционированное проникновение на объекты ГА | 2 | нет |
| 11 | Другие АНВ (инциденты) | 5 | 1 |
|  | Всего АНВ в деятельность ГА  | 11 | 7 |
| 12 | Количество проведенных тренировок и учений по плану операции “Набат” | 13 | 15 |

Регулярно поступают угрозы в адрес гражданской авиации, анонимные звонки (аэропорт Хабаровск (Новый), аэропорт Владивосток).

 По каждому сообщению о возможном совершении террористических актов на воздушном транспорте службами авиационной безопасности совместно с правоохранительными органами проводится ряд специальных мероприятий по пресечению совершения возможного теракта, а также выявлению лиц, угрожающих безопасному функционированию гражданской авиации.

Зачастую пассажиры оставляют свой багаж, сумки, пакеты без присмотра (в аэровокзальных комплексах, на привокзальных площадях). После обнаружения бесхозных предметов, вещей, проводятся оперативные мероприятия по обнаружению взрывного устройства, оружия, опасных и запрещенных предметов. В мероприятиях по обнаружению задействованы кинологи, сотрудники ЛОП аэропортов, МВД, МЧС, ФСБ и сотрудники службы авиационной безопасности.

В соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 16.02.2011 №56 «О порядке информировании субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры" в аэропортах и авиакомпаниях отработана система передачи срочной информации в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы, органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органы внутренних дел Российской Федерации или их уполномоченные структурные подразделения.

Результаты досмотра пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах за 6 месяцев 2015 г. в сравнении с данными за 6 месяцев 2014 г. приведены в таблице 2.

 Таблица 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Основные показатели | Ед.изм. | 2014  | 2015  |
| 1 | Перевезено пассажиров | чел. | 1 158 499 | 1 069 348 |
| 2 | Выявлено лиц, пытавшихся пронести в ВС запрещенные предметы и вещества | чел. | 929 | 863 |
| 3 | Обнаружено и изъято  |  |  |  |
|  а) оружия всех видов, всего | шт. | 385 | 315 |
|  б) боеприпасов всех видов, всего | шт. | 417 | 393 |
|  в) взрывчатых веществ | кг | нет | 0,5 |
|  г) легковоспламеняющихся жидкостей | л | 329,31 | 474,12 |
|  д) ядовитых, и других веществ | кг | 167,96 | 48 |
| 4 | Перевезено оружия пассажиров, изъятого на период полета | шт. | 3 780 | 3 213 |
| 5 | Количество случаев обнаружения оружия и взрывных устройств (взрывчатых веществ) в различных зонах аэропорта | кол-во | нет | нет |
| 6 | Случаи отправки и получения багажа без пассажиров | кол-во | 0/25 | 0/23 |

Службы авиационной безопасности (САБ) созданы во всех аэропортах, укомплектованы согласно штатным расписаниям. Принимаемый персонал для работы в службу авиационной безопасности проходит обязательную проверку в органах МВД и здравоохранении в соответствии с требования Воздушного кодекса РФ.

Положения о службах авиационной безопасности разработаны, служебные обязанности распределены. Должностные инструкции сотрудников САБ (подразделений охраны) в международных аэропортах переработаны в связи с вводом в работу подразделений ФГКУ УВО УМВД России.

В аэропортах местных воздушных линий должностные инструкции сотрудников САБ (подразделений охраны) уточняются по мере передачи аэропортов и объектов их инфраструктуры под охрану подразделениям ведомственной охраны ФГУП «УВО Минтранса России».

Во втором квартале 2015 года подразделениям ведомственной охраны Приморского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» переданы под охрану периметры аэропортов Аян и Чумикан ФКП «Аэропорты Дальнего Востока».

В третьем квартале планируется передать под охрану периметр аэропорта Херпучи ФКП «Аэропорты Дальнего Востока».

Все международные аэропорты и все аэропорты местных воздушных линий имеют действующие сертификаты соответствия по авиационной безопасности.

Досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, организован во всех аэропортах согласно требованиям нормативных документов. Строго ограничены вес и габариты ручной клади, усилены меры по обнаружению и изъятию из ручной клади колющих, режущих предметов, жидкостей, гелей, аэрозолей. Организована постоянная информация по мерам авиационной безопасности для пассажиров, осуществляется трансляция анимационных видеороликов по транспортной безопасности в аэропортах.

По вопросам выявления и предупреждения нарушений мер авиационной безопасности в аэропортах Хабаровск, Южно-Сахалинск, Владивосток, Благовещенск активно действуют группы инспекторов отдела транспортной безопасности и безопасности полетов.

В аэровокзальных комплексах проводится информирование пассажиров в области обеспечения безопасности на воздушном транспорте с использованием технических средств. Радиотрансляцией по громкоговорящей связи передается информация о правилах авиационной безопасности в аэропорту, в залах прилета и вылета установлены видеомониторы, на которых транслируется информация для разъяснений правил поведения граждан при обнаружении бесхозных вещей, подозрительных предметов, меры ответственности граждан за нарушение правил авиационной безопасности, прокручиваются видеоролики антитеррористического содержания.

На входах в аэровокзалы, в зонах регистрации и выходов на посадку, в местах ожидания, в зонах заполнения деклараций (международные аэропорты) установлены информационные стенды с нормами авиационной безопасности:

а) перечни опасных веществ и предметов, запрещенных к воздушной перевозке;

б) правила перевозки на воздушных судах оружия, боеприпасов, специальных средств, радио-, фото- и видеоаппаратуры, электронно-вычислительной и телевизионной техники, а также допустимые нормы провоза ручной клади;

в) соответствующие извлечения из Воздушного кодекса и других нормативных правовых актов по обеспечению авиационной безопасности;

г) соответствующие положения из Федерального закона от 13 июня 1996 года N 63-ФЗ "Уголовный кодекс Российской Федерации" и Федерального закона от 30 декабря 2001 года N 195-ФЗ "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" об ответственности пассажиров за нарушение мер авиационной безопасности.

Установлены информационные сообщения о запрещении фото и видеосъемок в контролируемой зоне аэропорта в зонах предполетного досмотра пассажиров и членов экипажей ВС.

Анализ результатов проведенных инспекционных проверок и отчетности аэропортов, авиапредприятий показывает, что по укомплектованности, профессиональной подготовке личного состава и технической оснащенности службы авиационной безопасности аэропортов и авиапредприятий способны обеспечить безопасность авиаперевозок пассажиров, грузов, почты.

 Состояние авиационной безопасности в аэропортах удовлетворительное.

**Анализ**

**состояния безопасности на территории деятельности Управления по видам аэропортовой деятельности: аэродромное обеспечение; электросветотехническое обеспечение; авиатопливообеспечение воздушных перевозок; осуществление контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов; обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов за первое полугодие 2015 года**

**1. На территории деятельности Дальневосточного МТУ Росавиации функционируют: 29 аэродромов и 25 аэропортов**

 Таблица 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п.п. | Аэродром/класс/ | Аэропорт | Держатель сертификатов соответствия |
| 1 | Владивосток (Кневичи)/А/ | Владивосток | ОАО «Международный аэропорт Владивосток» |
| 2 | Хабаровск (Новый)/А/ |  Хабаровск | ОАО «Хабаровский аэропорт» |
| 3 | Южно-Сахалинск(Хомутово)/А/ | Южно-Сахалинск | АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» |
| 4 | Благовещенск (Игнатьево)/В/ | Благовещенск | ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» |
| 5 | Итуруп/В/ | Итуруп | КП «Аэропорты Курильских островов» |
| 6 | Комсомольск-на-Амуре (Дземги)/В/ | - | Филиал ОАО «Компания «Сухой» «КнААЗ им. Ю.А. Гагарина» |
| 7 | Комсомольск-на-Амуре (Хурба)/В/ | Комсомольск-на-Амуре | АО «Комсомольский-на-Амуре аэропорт» |
| 8 | Зея/Г/ | Зея | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» |
| 9 | Зональное/Г/ | Зональное | АО«Авиапредприятие «Зональное» |
| 10 | Нелькан/Г/ | Нелькан | ОАО «АС Амур» |
| 11 | Николаевск-на-Амуре/Г/ | Николаевск-на-Амуре | КГУП «Хабаровские авиалинии» |
| 12 | Ноглики/Г/ | Ноглики | ОАО «Аэропорт Ноглики» |
| 13 | Охотск/Г/ | Охотск | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» |
| 14 | Советская Гавань(Май-Гатка)/Г/ | Советская Гавань | КГУП «Хабаровские авиалинии» |
| 15 | Тукчи/Г/ | - | ОАО «АС Амур» |
| 16 | Тында/Г/ | Тында | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» |
| 17 | Ургалан/Г/ | - | ОАО «АС Амур» |
| 18 | Шахтерск/Г/ | Шахтерск | АО«Аэропорт Шахтерск» |
| 19 | Южно-Курильск(Менделеево)/Г/ | Южно-Курильск | КП «Аэропорты Курильских островов» |
| 20 | Оха(Новостройка)/Д/ | Оха | ОАО «Сахалинский аэропорт Оха» |
| 21 | Пластун/Д/ | Пластун | КГУАП «Пластун-Авиа» |
| 22 | Экимчан/Д/ | Экимчан | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» |
| 23 | Аян (Мунук)/Е / | Аян | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» |
| 24 | Богородское/Е/ | Богородское | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» |
| 25 | Дальнереченск/Е/ | - | ООО «Взлет» |
| 26 | Полины Осипенко/Е/ |  Полины Осипенко | ОАО «Авиакомпания «Восток» |
| 27 | Хабаровск МВЛ/Е/ | Хабаровск МВЛ | ОАО «Авиакомпания «Восток» |
| 28  | Херпучи/Е/ | Херпучи | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» |
| 29 | Чумикан/Е/ | Чумикан | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» |

**2. Соответствие штатного расписания фактическому наличию авиационного персонала**

Таблица 2.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Аэропорт(аэродром) | Авиационный персонал (чел.) | Укомплектованность авиационным персоналом(%) |
| По штату | Фактически |
| Аян | 9 | 7 | 77,8 |
| Благовещенск | 123 | 116 | 94,3 |
| Богородское | 12 | 11 | 91,7 |
| Владивосток | 375 | 324 | 86,4 |
| Дальнереченск | 8 | 8 | 100 |
| Зея |  22 | 22 | 100 |
| Зональное | 22 | 11 | 50,0 |
| Итуруп | 28 | 22 | 78,6 |
| Комсомольск-на-Амуре (Дземги) | 110 | 108 | 98,2 |
| Комсомольск-на-Амуре (Хурба) | 67 | 57 | 85,1 |
| Нелькан | 16 | 14 | 87,5 |
| Николаевск-на-Амуре | 88 | 78 | 88,6 |
| Ноглики  | 52 | 51 | 98,1 |
| Оха | 55 | 52 | 94,5 |
| Охотск | 40 | 31 | 77,5 |
| Пластун | 5 | 5 | 100 |
| Полины Осипенко | 7 | 7 | 100 |
| Советская Гавань  | 17 | 14 | 82,4 |
| Тукчи | 19 | 17 | 89,5 |
| Тында | 23 | 21 | 91,3 |
| Ургалан | 13 | 12 | 92,3 |
| Хабаровск  | 996 | 907 | 91,1 |
| Хабаровск МВЛ  | 60 | 57 | 95,0 |
| Херпучи  | 6 | 6  | 100 |
| Чумикан | 9 | 7 | 77,8 |
| Шахтерск | 18 | 11 | 61,1 |
| Экимчан | 15 | 12 | 80,0 |
| Южно-Курильск | 32 | 27 | 84,4 |
| Южно-Сахалинск | 141 | 138 | 97,9 |
| Итого: | 2388 | 2153 | 90,2 |

Из 29 - на 24 аэродромах (аэропортах) укомплектованность авиационным персоналом относительно штатного расписания составляет от 50,0% до 98,2%.

Таблица 2.2

|  |  |
| --- | --- |
| Службы(классы аэродромов) | Авиационный персонал (чел.) |
| Штатное расписание | Фактическое наличие | %укомплектованности |
| Аэродромная служба | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 76 38 103 9 13  | 73 35 91 9 10  | 96,1 91,288,3 100 76,9  |
| Службаспецтранспорта | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 589 139 126 33 44  | 557 127 82 31 39  | 94,6 91,4 65,1 93,9 88,6  |
| Службагорюче-смазочных материалов | (А) (В)(Г)(Д)(Е) |  2 55 23 9 14  | 2 51  19 9 11  | 100 92,782,6 100 78,6  |
| Службаэлектро-светотехнического обеспечения | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 128 45  59  10 8  | 115  38 49 9 8 | 89,8 84,4 83,1 90,0 100  |
| Службаорганизации перевозок | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 709 58 74  14 10  | 640 58 70 12 8  | 90,3 100 94,6 85,7 80,0  |
| Итого: | 2388 | 2153 | 90,2  |

 Наименее укомплектованы авиационным персоналом службы на аэродромах классов:

|  |  |
| --- | --- |
| Г, Е | - аэродромная служба; |
| Г, Е | - служба спецтранспорта; |
| Г, Е | - служба горюче-смазочных материалов; |
| В, Г | - служба электросветотехнического обеспечения полетов; |
| Д, Е | - служба организации перевозок. |

**3. Поддержание уровня профессиональной подготовленности авиационного персонала (обучение на курсах профессиональной переподготовки и повышения квалификации - далее ПП и ПК)**

Таблица 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Службы(классы аэродромов) | Количество авиационного персонала  | Уровень профессиональной подготовленности% |
| подлежащих обучению на курсах ПП и ПК | прошедших обучение на курсах ПП и ПК |
| Аэродромная служба | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 11515 68 | 10 413 5 7 | 90,9 80,0 86,7 83,387,5 |
| Службаспецтранспорта | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 2513 11 241  | 24 10 10 231  | 96,0 76,990,995,8100 |
| Службагорюче-смазочных материалов | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 2 1815 61 | 21514 51 | 100 83,3 93,383,3 100 |
| Службаэлектро-светотехнического обеспечения | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 14239 71 | 13225 6 1 | 92,8 95,7 55,6 85,7 100 |
| Службаорганизации перевозок | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 9918 40 1110  | 981739 86  | 98,994,4 97,572,7 60,0  |
| Итого: | 393 | 359 | 91,3 |

 Наименьший уровень профессиональной подготовленности авиационного персонала на аэродромах классов:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| В, Д | -  |  аэродромная служба; |  |
| В | -  |  служба спецтранспорта; |  |
| В, Д | - |  служба горюче-смазочных материалов; |  |
| Г, Д | -  |  служба электросветотехнического обеспечения полетов; |  |
| Д, Е | -  |  служба организации перевозок. |  |

**4. Обеспеченность исправными и современными, в соответствии с расчетом выполнения планируемых объемов работ и учетом местных условий: спецтранспортом и средствами механизации, производственными помещениями, техническими сооружениями, технологическим оборудованием, средствами связи и оргтехникой (компьютеры, факсы, принтеры)**

Таблица 4

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Классы аэродромовКлассыаэродромов | Спецтранспорт и средства механизации | Производственные помещения | Техническиесооружения | Технологическое оборудование | Средства связи | Оргтехника |
| Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | Необходимость ремонта % | Обеспеченность % | Необходимость ремонта % | Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | Исправность % |
| А | 99,6 | 99,1 | 99,4 | 1,8 | 98,9 | 0,2 | 98,5 | 93,2 | 99,4 | 99,2 | 96,1 | 98,2 |
| В | 98,3 | 93,4 | 94,6 | 14,5 | 83,1 | 3,7 | 93,1 | 94,2 | 94,5 | 98,6 | 96,7 | 98,9 |
| Г | 89,9 | 84,2 | 84,8 | 21,3 | 87,4 | 19,8 | 84,9 | 67,4 | 73,4 | 88,2 | 88,3 | 87,5 |
| Д | 85,9 | 89,7 | 98,3 | 30,8 | 97,1 | 16,2 | 89,6 | 85,6 | 89,8 | 98,6 | 89,7 | 99,6 |
| Е | 84,6 | 83,2 | 99,7 | 13,8 | 97,4 | 28,9 | 95,2 | 97,6 | 67,9 | 99,6 | 84,3 | 97,2 |

 Наименьший уровень обеспеченности и исправности (необходимости ремонта) на аэродромах классов:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Е | - | спецтранспортом и средствами механизации;  |
| Г, Д  | - | производственными помещениями;  |
| В, Г, Е | - | техническими сооружениями;  |
| Г, Д | - | технологическим оборудованием;  |
| Г, Е | - | средствами связи;  |
| Е | - | оргтехникой.  |

**5. Состояние регулярности полетов**

 Таблица 5

|  |  |
| --- | --- |
| Причины задержек, (классы аэродромов) | Количество задержек рейсов |
| 2015 г.1-е полугодие | 2014г.1-е полугодие | Изменение регулярности%  |
| По метеоусловиям | (А)(В)(Г)(Д)(Е) | 379331461948 | 1827164986 | -51,9-78,812,3-52,679,2 |
| Позднее прибытие воздушного судна | (А)(В)(Г)(Д)(Е) | 57261552032 | 63828991120 | 11,5-54,180,0-45,0-37,5 |
| По вине служб аэропорта (аэродрома) |  (А)(В)(Г)(Д)(Е) | 144801 | 142602 | 0-50,0-25,010050,0 |
| Отказы технических средств и оборудования | (А)(В)(Г)(Д)(Е) | 3182705 | 382604 | 22,6-75,0-77,8100-20,0 |
| Из-за недостаточной технической оснащенности аэропорта (аэродрома) | (А) (В)(Г)(Д)(Е) | 00700 | 011605 | 100100-14,3100100 |
| Итого: | 1470 | 1340 | -8,8 |

 Регулярность полетов снизилась на 8,8% в сравнении с первым полугодием 2014 года:

1. По метеоусловиям на аэродромах классов – А, В, Д.

2. Поздним прибытием воздушного судна на аэродромах классов - В, Д, Е.

3. По вине служб аэропорта (аэродрома) на аэродромах классов - В, Г.

4. Отказы технических средств и оборудования на аэродромах класса - В, Г, Е.

5. Из-за недостаточной технической оснащенности аэропорта (аэродрома)

на аэродромах классов - Г.

**6. Объем выполненных работ отделом АД и ВП**

 Таблица 6

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №п/п | Перечень выполненных работ | Количество |
| 1 |  Внесено в кодификаторы управления поступивших сведений о присвоениях, изменениях, отменах кодов авиаперевозчиков, городов, воздушных судов. | 61 |
| 2 |  Обработано информационных телеграмм, содержащих сведения об оперативной корректировке расписания движения воздушных судов. | 824 |
| 3 |  Зарегистрировано и внесено изменений в реестр аэропортовых сборов и тарифов. | 112 |
| 4 |  Сформировано расписание движения воздушных судов из аэропорта Хабаровск. | 6 |
| 5 |  Осуществлено проверок на соответствие сертификационным требованиям по видам аэропортовой деятельности. | 6 |
| 6 |  Осуществлено инспекционных контролей на соответствие сертификационным требованиям по видам аэропортовой деятельности. | 26 |
| 7 |  Внесено изменений в Государственный реестр аэропортов РФ. | 1 |
| 8 |  Внесено изменений в Государственный реестр аэродромов РФ. | 29 |
| 9 |  Инспекционные проверки базовых объектов. | 7 |
| 10 |  Выдано или продлено удостоверений годности к эксплуатации систем светосигнального оборудования с огнями малой интенсивности.  | 2 |
| 11 | Выдано сертификатов соответствия аэродромов | 1 |

 Объем работ выполнен в соответствии с планом производственной деятельности за первое полугодие 2015 года.

Выводы: Для поддержания необходимого уровня безопасности полетов по видам аэропортовой деятельности: аэродромное обеспечение; электросветотехническое обеспечение; авиатопливообеспечение воздушных перевозок; осуществление контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов; обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов - руководству предприятий необходимо:

1. Укомплектовать службы квалифицированным авиационным персоналом.

2. Своевременно направлять авиационный персонал служб для прохождения обучения на курсах профессиональной переподготовки и повышения квалификации.

3. Организовать ремонт: спецтранспорта, средств механизации, производственных помещений, сооружений и технологического оборудования.

4. Обеспечить авиационный персонал современными средствами связи и оргтехникой.

5. Принять меры по техническому оснащению аэропортов (аэродромов) в соответствии с планируемыми объемами работ и учетом местных условий.

**Состояние безопасности полетов при организации**

**воздушного движения филиалами ФГУП ОрВД в зоне**

**ответственности за первое полугодие 2015 года**

В первом полугодии 2015 года комиссиями, назначенными приказами начальника Дальневосточного МТУ Росавиации проводились расследования по 6 авиационным событиям, нарушения порядка использования воздушного пространства РФ, подтвердились по 5 случаям.

В таблице содержится информация о нарушениях порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за первое полугодие 2015 года, в сравнении с первым полугодием 2014 года.

|  |  |
| --- | --- |
| Вид нарушения порядка ИВП | Число нарушений |
| 2014 год. | 2015 год. |
| Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы. | 7 | 3 |
| Несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства | 1 | 1 |
| Использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения. |
| Несоблюдение экипажем воздушного судна правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования. | 1 | **-** |
| Невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения | **-** | **1** |
| Всего | 9 | 5 |

Анализ данных, приведенных в таблице позволяет сделать вывод о том, что общее число нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за первое полугодие 2015 года, по сравнению с первым полугодием 2014 года сократилось.

Основными нарушителями порядка использования воздушного пространства в первом полугодии 2015 года являются частные лица, выполняющие полеты на парапланах свободного полета, а также легкомоторных воздушных судах.

04.01.2015с 07.00 (UTC) гражданин Беляков А.А. и гражданин Колесников А.Л. выполняли полеты на принадлежащих им парапланах в районе технологического моста микрорайона Сокольники города Тында.

Воздушное пространство, используемое парапланеристами для выполнения полетов, входит в границы района аэродрома Тында и диспетчерской зоны КДП МВЛ Тында.

В АИП РФ и стан СНГ книга 4 определен регламент работы КДП МВЛ Тында: ежедневно с 22.00 до 07.00 (UTC) кроме субботы, воскресенья и праздничных дней.

С изданием НОТАМ от 25.10.2014 Х0388/14 изменено время в регламенте работы КДП МВЛ Тында с 2300 до 0800 (UTC) без изменения дней работы. Воздушное пространство во время работы аэродрома классифицируется как воздушное пространство класса «С».

Вне регламента работы, аэродром Тында используется как посадочная площадка, воздушное пространство классифицируется как воздушное пространство класса «G».

В период выполнения полётов парапланеристами воздушное пространство классифицировалось как воздушное пространство класса «G».

Граждане Беляков А.А. и Колесников А.Л., планируя использовать воздушное пространстве класса «G», в нарушение ст.16,70 Воздушного кодекса РФ, п.109, 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 г. № 138 (далее – ФП ИВП), п/п 2.4 Приложения №2 к Табелю сообщений о движении ВС в РФ не подали план полета воздушного судна с целью уведомления органов обслуживания воздушного движения.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункты:*а) – «Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД».*

20.02.2015 с 01.45 (UTC) руководителю полетов аэродрома Южно-Сахалинска Пирову А.В. поступила информация от руководителя полетов войсковой части 2199 Бирулина М.Ю. о полете неопознанного воздушного судна севернее аэродрома Старорусское на высоте 150 метров в южном направлении.

Воздушное пространство района аэродрома Старорусское в момент пролета неопознанного воздушного судна использовалось вертолетом Ми-8 RF – 20458 для отработки десантирования личного состава войсковой части 2199. Экипаж вертолета Ми-8 наблюдал полет неопознанного воздушного судна на высоте 150 метров в южном направлении. По докладу экипажа, это был одномоторный самолет серебристого цвета с белой полосой. Опознавательных знаков экипаж не наблюдал.

Диспетчер ДПК аэродрома Южно-Сахалинска отметку от неопознанного воздушного судна на индикаторе КСА УВД «Альфа-3» не наблюдал. Воздушное пространство во время работы аэродрома классифицируется как воздушное пространство класса «С».

План полета легкого воздушного судна в указанном районе, в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД не поступал, разрешение на ИВП не выдавалось.

Информация о неопознанном воздушном судне, нарушающем порядок ИВП РФ, в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД от органов ПВО не поступала, сигнал «Режим» не подавался.

В 02.05 (UTC) руководителем полетов аэродрома Южно-Сахалинска Пировым А.В. принято решение о подаче сообщения АЛД и проведено оповещение правоохранительных органов.

Экипаж линейного отдела полиции на задержание воздушного судна и его владельца не выезжал. Вследствие чего, определить принадлежность воздушного судна и его владельца не удалось.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункт: *«а» – использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке**использования воздушного пространств.*

05.03.2015 в 02.00 экипаж Ка-32 RA-31590 ЗАО «Авиалифт Владивосток» выполнил взлет с п.п. Матвеевка для следования по маршруту: п.п. Матвеевка – Дальнереченск – Владивосток. В соответствии с заданием на полет экипаж Ка-32 RA-31590 должен был следовать по МВЛ КД148 на высоте 300 метров.

Выполнение полёта планировалось в приграничной полосе, вблизи государственной границы РФ и КНР, что требовало более тщательной предполётной подготовки.

При выдаче условий на использование воздушного пространства перед вылетом экипаж получил информацию о работавших в тот день полигонах, зонах ограничений полётов и аэродромах государственной авиации, в том числе о работе зоны ограничений полетов UHR1302 в районе Корфовского.

Информацию о расположении и круглосуточной работе зоны ограничений полетов UHR1302 перед вылетом экипаж имел.

*Примечание:*

*МВЛ КД148 проходит западнее 4 километра (за пределами) зоны ограничений полетов UHR1302.*

Из объяснений КВС – стажера Хазова Д.Е. и проверяющего инструктора Шабанова В.Е. следует, что на участке маршрута от ПОД КЕКИР до ПОД МОГИК по причине сбоя курсовой системы вертолета (пояснительные записки членов экипажа) произошло отклонение вертолета вправо (западнее) от МВЛ в сторону государственной границы РФ и КНР.

Экипаж своевременно не обнаружил отклонение, в связи с чем зона ограничения полетов UHR1302 была пересечена на высоте 300 метров.

*Примечание:*

*Зона ограничения полетов UHR1302, является элементом структуры воздушного пространства и установлена* *приказ**ом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2012 г. N 337 "Об установлении зон ограничения полетов" (Окружность радиусом 4 километра с центром 481112с 1350236в, от земли до 1900 AMSL). Является круглосуточно действующей зоной.*

*Информация о зоне ограничения полетов UHR1302 внесена в документы аэронавигационной информации, полётную карту экипажа.*

В дальнейшем после обнаружения сбоя в работе курсовой системы экипаж перевел ее работу на другой гироагрегат и продолжил дальнейший полет.

Экипаж, в нарушение требований п.1.2.2.4. ПРАПИ-98, п.44, 98, 99 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказами Министерства обороны Российской Федерации N 136, Министерства транспорта Российской Федерации N 42, Российского авиационно-космического агентство N 51 от 31 марта 2002 года, диспетчеру об отказе курсовой системы не доложил.

*Примечание:*

*п.98. ФАП Полетов в воздушном пространстве Российской Федерации:*

*В воздушном пространстве приграничной полосы вынужденные отклонения от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета производятся, как правило, в сторону от Государственной границы Российской Федерации с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.*

 На средствах наблюдения полёт вертолёта не отображался, из-за низкой высоты полёта вертолёта и отсутствия самолётного радиоответчика на борту. Первичные каналы аэродромного и трассового радиолокационных комплексов были включены.

 Исходя из материалов записи радиообмена диспетчер МДП – экипаж следует что, экипаж Ка-32 RA-31590 в 02.15 доложил диспетчеру МДП о проходе ПОД ОРСАК на высоте 300 метров и расчетное время прохода ПОД КЕКИР. Далее после выхода на ПОД КЕКИР экипаж доложил о его проходе на высоте 300 метров и далее о следовании на ПОД МОГИК как указано в плане полета по МВЛ КД148.

 Диспетчер МДП разрешил экипажу следовать по МВЛ КД148 в соответствии с утвержденным планом полёта и передал указание доложить пролёт ПОД МОГИК (ПОД ГРАНИ является пунктом донесения по запросу диспетчера).

 Экипаж запрос о следовании с отклонением от утвержденного плана полёта вне МВЛ не передавал, а диспетчер МДП не разрешал экипажу следовать с нарушением утвержденного плана полёта вне МВЛ: напрямую от ПОД КЕКИР на ПОД МОГИК («31590, МОГИК в 30-ю минуту, понял»).

 Из проведенного анализа следует, что сбой курсовой системы не повлиял на выполнение полета так, как экипаж нарушил план полета, исключив из маршрута ПОД ГРАНИ, и выполнил полет от ПОД КЕКИР на ПОД МОГИК, что привело к пересечению зоны ограничения полетов UHR1302.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункты: *б) «Несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства», п. 147 ж) «Использование воздушного пространства зоны ограничения полетов без разрешения»,*

17.05.2015 ВС ЕС-130В4 RA-07263 КВС Ковыляев Е.П., выполнял полёт по маршруту: н.п. Бикин – посадочная площадка Матвеевка.

При подходе к посадочной площадке Матвеевка, КВС Ковыляев Е.П., после уточнения места нахождения, запросил у диспетчера КДП МВЛ Хабаровск Воронина Б.Н. разрешение на выполнение захода на площадку с МКп 60º. Разрешение с МКп 60º диспетчером КДП МВЛ было выдано.

КВС Ковыляев Е.П., после пролёта КДП МВЛ и выданного указания диспетчером КДП МВЛ следовать на п.п. Матвеевка, в нарушение полученного диспетчерского указания (директивное указание органа ОВД, предписывающее экипажу ВС выполнить действие) и схемы АД-1 посадочной площадки Матвеевка, опубликованной в Сборнике №33 аэронавигационной информации по аэродромам и посадочным площадкам ДФО, самовольно вышел на торец ИВПП 05L аэродрома Хабаровск (Новый) и продолжил заход на посадку вдоль ИВПП 05L, что было зафиксировано диспетчером ПДП аэродрома Хабаровск (Новый), с последующим докладом руководителю полётов аэродрома Хабаровск (Новый).

Руководителем полетов аэродрома Хабаровск (Новый), после получения информации от диспетчера ПДП о нарушении схемы захода на п.п. Матвеевка, было подано первичное сообщение ALD.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункты: *в) «Невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения (управления полётами)».*

29.05.2015 экипаж воздушного судна Ми-8 регистрационный номер RA – 24458, выполняя санитарное задание по маршруту н.п. Маган – н.п. Домир наблюдал полет беспилотного летательного аппарата в 7 км от населенного пункта Маган на высоте 150 метров на удалении 200 метров от вертолета. Локационно объект не наблюдался. Командир воздушного судна доложил диспетчеру КДП МВЛ о наличии на маршруте следования беспилотного летательного аппарата.

Руководитель полетов доложил о полете беспилотного летательного аппарата в центр планирования ИВП Якутского РЦ и в 06.14 (UTC) подал первичное сообщение АЛД согласно ТС-2013.

План полета беспилотного летательного аппарата в районе н.п. Маган в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД не поступал, разрешение на ИВП не выдавалось.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункты: *«а» – использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД.*

При расследовании авиационных событий комиссиями давались рекомендации:

1. По доведению материалов расследования до персонала ОВД, летного состава и лиц в части касающихся.
2. Повторно изучить с летным составом раздел II. «Общие правила подготовки к полетам» Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128;

3. Повторно изучить «Табель сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации», утвержденный приказом Минтранса России от 24.01.2013 № 13.

За первое полугодие 2015 года проводились расследования еще по одному случаю нарушения ФП ИВП гл. VII ст. 147 п. *«а» – использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД.*

В результате проведенных расследований комиссия считает, что нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации по ст. 147 пункт «а» ФП ИВП (использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД) не подтверждаются.

**Анализ работы отдела организации АКПС**

**за первое полугодие 2015 года**

1. **Дежурство поисково-спасательных сил и средств**

В отчётный период в зоне авиационно-космического поиска и спасания Управления несли дежурство в системе ПСО полётов 24 воздушных судна разных ведомств на 21 аэродроме. Из них 10 самолётов и 13 вертолётов.

Круглосуточное дежурство проводилось на 19 аэродромах, дежурство по регламенту на 2 аэродромах.

 Существенным недостатком организации ПСО полетов в зоне остается ограниченный состав вертолетного парка. Осуществление поисково-спасательных работ на самолете Ан-2 в ряде случаев весьма проблематично, а проведение первоочередных эвакуационных работ не предоставляется возможным.

Дежурство поисково-спасательных сил и средств зоны АКПС было организовано по суточным планам. Планы доводились до ГКЦПС ЕС АКПС, командования ВВС и ПВО, в оперативные органы ЕС ОрВД зоны, КЦПС соседней зоны.

**2. Проверка дежурных поисково-спасательных сил и средств**

За первое полугодие 2015 года к проверкам оперативной готовности привлекались: авиакомпании – 116 раз, региональные поисково-спасательные базы – 83 раза, экипажи поисково-спасательных ВС – 116 раз. В том числе было проведено 23 ночных проверок оперативной готовности.

**3. Организация обеспечения запуска космических объектов**

По отдельно разработанным планам осуществляется контроль проведения мероприятий по ПСО запусков и посадок транспортных пилотируемых кораблей «Союз ТМА». За первое полугодие 2015 года проведено 1 ПСО запуска космического объекта в зоне.

**4. Поисково-спасательные операции (работы)**

В отчётный период проведено 6 поисково-спасательные работ:

1.

24.03.2015 – ПСР по авиакатастрофе вертолета Ми-2 рег. 01168 ДОСААФ в районе реки Карымшина Камчатского края, обнаружено место катастрофы и два погибших члена экипажа ;

03.04.2015 – ПСР по невыходу на связь вертолета Р-44 рег. 06335 (частный) в Белогорском районе Амурской области, на связь вышел – борт порядок;

23.04.2015 – ПСР по авиационному происшествию с вертолетом Ми-8 рег. 22919 А/К «Витязь АЭРО» в районе н.п. Эссо Камчатского края, эвакуировано 3 пассажира и 3 члена экипажа;

19-29.05.2015 – ПСР по невыходу на связь вертолета Р-44 рег. 04399 ООО «Спецтехника» в районе н.п. Чульман Якутии, на связь вышел – борт порядок;

02.06.2015 – ПСР по авиационному происшествию с вертолетом Ми-8 рег. 22580 А/К «ЮТэйр» в районе н.п. Талакан Якутии, эвакуировано 3 члена экипажа и 1 пассажир;

22.06.2015 – ПСР по невыходу на связь вертолета ЕС 30 рег. 07254 А/К «Хелипорт Москва», на связь вышел – борт порядок.

 **5. Работа аттестационной комиссии**

Работа Территориальной аттестационной комиссии (ТАК) осуществля-лась согласно плану. В первом полугодии 2015 года проведено 7 заседаний комиссии ТАК, на которых рассмотрены документы на присвоение и подтверждение классной квалификации на 76 человек, в том числе 60 человек личного состава ВПО служб ПАСОП аэропортов Хабаровск МВЛ, Хабаровск (Новый), Владивосток (Кневичи), с целью определения готовности к выполнению своих обязанностей.

С целью определения соответствия установленным обязательным требованиям и готовности к выполнению поисково-спасательных работ проведены аттестационные проверки в 4-х Региональных поисково-спасательных базах – филиалы «Владивостокская РПСБ», «Якутская РПСБ», «Дальнереченская РПСБ» «Магаданская РПСБ» ФКУ «Дальневосточный АПСЦ».

**6.Поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов**

 Поисковое, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов в аэропортах, подконтрольных Управлению, осуществляется службами поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (далее - служба ПАСОП) и пожарно-спасательными расчетами пожарных частей по договорам с авиапредприятиями в соответствии с требованиями нормативных документов. Основной задачей служб ПАСОП является организация подготовки штатных и нештатных аварийно-спасательных расчетов, аварийно-спасательного оборудования и техники для обеспечения постоянной готовности к проведению поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ в случае авиационного происшествия на территории аэродрома и в районе ответственности аэропортов.

 По состоянию на отчетный период все авиапредприятия, подконтрольные Управлению, имеют действующие Сертификаты соответствия по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов по установленным категориям ВПП по уровню требуемой пожарной защиты.

В первом полугодии 2015 года в авиапредприятиях по сигналу «Тревога» проведено 264 учебных тренировки служб ПАСОП и аварийно-спасательных команд (далее – АСК) аэропортов в соответствии с требованиями РПАСОП ГА-91. В аэропортах Благовещенск, Южно-Сахалинск, Оха, Южно-Курильск (Менделеево), Итуруп, Николаевск-на-Амуре проведены комплексные тренировки с взаимодействующими организациями. Теоретические занятия и пожарно-строевая подготовка личного состава служб ПАСОП проводятся регулярно в объеме, обеспечивающим готовность к выполнению работ по тушению пожаров и спасанию людей.

За отчетный период по сигналам «Готовность» и «Тревога» в связи с ожидаемыми аварийными посадками ВС в аэропортах в 12 случаях приводились в действия пожарно-спасательные расчеты ведомственной пожарной охраны (далее – ВПО) служб ПАСОП и расчеты АСК, из них 1 раз – в аэропорту Хабаровск (Новый), 2 – в аэропорту Владивосток (Кневичи) (18.04.2015 было эвакуировано 16 пассажиров и 2 члена экипажа из ВС типа DHC-6-400, выкатившего за пределы ВПП), 3 – в аэропорту Южно-Сахалинск, 5 – в аэропорту Южно-Курильск (Менделеево) и 1 – в аэропорту Охотск. Количество аварийных посадок ВС, по сравнению с первым полугодием 2014 года, с приведением в готовность пожарно-спасательных расчетов служб ПАСОП и АСК увеличилось с 8 до 12 раз, т.е. увеличение составляет на 33%. В первом полугодии 2015 года относительно первого полугодия 2013 года (16 ожидаемых аварийных посадок ВС) уменьшение произошло на 25%. Во всех случаях действия пожарно-спасательных расчетов службы ПАСОП и АСК обеспечили безопасность при аварийных посадках ВС.

 В первом полугодии 2015 года пожарно-спасательными расчетами ВПО служб ПАСОП в аэропорту Николаевск-на-Амуре выполнен 1 выезд на тушение пожара травы возле ССТ и АМ, в аэропорту Благовещенск - 2 выезда на тушение палов на прилегающей территории к аэродрому, в аэропорту Южно-Сахалинск – 1 выезд на тушение возгорания травы с северо-западной стороны ограждения аэродрома и 1 выезд на тушение пожара сарая в п. Октябрьский.

В соответствии с ФАП «Сертификация аэропортов. Процедуры», утвержденных приказом Федеральной службы воздушного транспорта России от 24.04.2000 № 98, за первое полугодие 2015 года проведена сертификация филиала ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» аэропорта Херпучи по виду аэропортовой деятельности «поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов» (далее – ПАСОП). Проведен инспекционный контроль с целью подтверждения соответствия сертификационным требованиям по ПАСОП в аэропортах Николаевск-на-Амуре, Тында, Зея, Аян, Хабаровск МВЛ, Оха, Охотск.

 В период с 13.04 по 16.04.2015 Управлением организации авиационно-космического поиска и спасания Росавиации с привлечением специалиста отдела организации АКПС Управления проведена инспекционная проверка ОАО «Аэропорт Южно-Сахалинск» на соответствие сертификационным требованиям в области ПАСОП.

 В филиале ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» аэропорту Тында повышена категория ИВПП по уровню требуемой пожарной защиты с четвертой до пятой.

 В первом полугодии 2015 года оформлено 2 Сертификата соответствия по ПАСОП.

 В авиапредприятиях, подконтрольных Управлению, находятся на вооружении служб ПАСОП всего 56 аэродромных пожарных автомобилей (далее – ПА), из них 29 ПА (что составляет 52% от общего числа ПА) необходимо ежегодно продлять срок их эксплуатации и 27 ПА (что составляет 48% от общего числа ПА), срок эксплуатации которых менее 10 лет. Средний срок эксплуатации ПА, требующих продления, составляет 29 лет.

 17 ПА осуществляют противопожарное обеспечение полетов ВС на аэродромах на договорной основе с пожарными частями поселков.

 В соответствии с приказом ФАС России от 21.04.1999 № 102 на основании Актов оценки технического состояния аэродромных пожарных автомобилей продлен срок эксплуатации 8 ПА. Количество пожарных автомобилей, требующих продление срока эксплуатации, по сравнению с аналогичным периодом 2014 года, уменьшилось на 2 ПА. По сравнению с первым полугодием 2013 года уменьшение составляет на 4 ПА.

 Во всех авиапредприятиях созданы и действуют пожарно-технические комиссии (далее – ПТК). ПТК постоянно проводится проверка противопожарного состояния объектов аэропорта, проводятся работы по своевременному обслуживанию средств пожаротушения.

 Подготовка личного состава служб ПАСОП и аварийно-спасательных команд аэропортов организуется на основе разработанных планов учебной подготовки и тренировок пожарно-спасательных расчетов и нештатных аварийно-спасательных формирований на 2015 год.

Результаты деятельности Управления в области ПАСОП

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  | 1 полугодие 2014 года | 1 полугодие2015 года |
| Количество рассмотренной доказательной документации аэропортов на сертификацию | 9 | 5 |
| Количество инспекционных проверок | 5 | 2 |
| Количество инспекционных контролей | 3 | 7 |
| Количество аттестованных спасателей из числа личного состава ВПО служб ПАСОП аэропортов | 105 | 60 |
| Количество аттестованных служб ПАСОП | 3 | - |
| Количество аттестационных проверок служб ПАСОП | 4 | - |
| Количество Решений на продление срока эксплуатации пожарных автомобилей | 10 | 8 |
| Повышение/понижение категории ВПП по УТПЗ | 1/- | 1/- |
| Приостановление полетов ВС в аэропортах | - | - |
| Оформлено сертификатов соответствия по ПАСОП | 4 | 2 |

**7. Подготовка к работе в ВЛП**

Мероприятия по подготовке поисково-спасательных формирований (РПСБ) к работе в весенне-летний период (ВЛП) 2015 года отработаны. Составлялся план проверок готовности РПСБ к работе в указанный период. Проверки РПСБ проводились согласно плану и в соответствии с распоряжениями начальника Дальневосточного МТУ Росавиации. Были проведены выездные проверки подготовки к работе в ВЛП ФКУ «Сахалинская РПСБ», филиалов ФКУ «ДВ АПСЦ» Дальнереченская РПСБ, Якутская РПСБ, Благовещенского и Николаевского-на-Амуре филиалов ФКУ «Хабаровская РПСБ». При проведении проверок основное внимание было сосредоточено на сезонном состоянии технических и специальных средств поиска и спасания, физической и специальной (парашютной, водолазной, медицинской) подготовке спасателей, способности к действиям в любое время суток, а также в горно-лесистой местности и на водной поверхности, в сложных метеорологических условиях, комплексной готовности спасателей к выполнению стоящих перед ними задач. Проведенные проверки оформлялись актами. Подвергались анализу полученные из ФКУ «ДВ АПСЦ» и ФКУ РПСБ доклады о подготовке и готовности к работе в ВЛП.

**Вывод:**  состояние авиапредприятий и учреждений в зоне авиационно-космического поиска и спасания Управления, служб поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов и аварийно-спасательных расчетов аэропортов, уровень их подготовки, состояние поискового и аварийно-спасательного оборудования и техники учреждений и служб ПАСОП авиапредприятий, подконтрольных Управлению, обеспечивают постоянную готовность к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ при авиационных происшествиях и чрезвычайных ситуациях.

**Обеспечение безопасности полетов службами ЭРТОС филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в Хабаровской зоне ЕС ОрВД в первом полугодии 2015 года**

1. **Анализ обеспечения безопасности полетов, обстоятельств и причин отказов и неисправностей средств РТОП и авиационной электросвязи**

В Хабаровской зоне ЕС ОрВД осуществляют производственную деятельность по ОрВД четыре филиала ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Безопасность полетов средствами РТОП и авиационной электросвязи, системами электроснабжения и резервными дизельгенераторами обеспечена.

В первом квартале 2015 года авиационных происшествий и инцидентов, связанных с нарушениями в работе средств РТО и связи не было.

В первом квартале 2015 года выявлено 6 отказов средств РТОП продолжительностью -208,5 часов (за аналогичный период 2014 года было 9 отказов средств РТОП).

Наибольшее количество неисправностей на средствах РТОП вызваны, в подавляющем большинстве, низким качеством промышленного электроснабжения, комплектующих изделий и их износом.

Отмеченные случаи отказов средств РТОП вызваны техническими или метеорологическими причинами. Отказов по вине инженерно-технического персонала не было.

В первом квартале 2015 года зафиксировано 82 отключений каналов связи и 176 отключений электроэнергии (что в два раза меньше чем в аналогичный период 2014 года).

Все нарушения и остановки произошли в связи с проведением ремонтно-восстановительных и регламентных работ предприятиями - поставщиками услуг связи и электроэнергии.

1. **Техническое состояние средств РТОП и связи**

Значительное внимание уделялось задаче поддержания эксплуатационной готовности и модернизации средств радиотехнического обеспечения полетов, внедрению новых средств и технологий CNS/ATM.

Проводились работы по обязательной сертификации юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание, а также объектов ЕС ОрВД. В первом квартале 2015 года прошли сертификацию: 2 службы ЭРТОС, 34 объектов РТОП и связи.

За отчётный период введено в эксплуатацию 7 объектов РТОП и 212 комплектов оборудования РТОП и авиационной электросвязи, списано 218 комплектов оборудования.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Филиал | Всего средств РТОП и авиационной электросвязи | Из них с продлённым ресурсом | Укомплектован.обслуживающим персоналом, % |
| Количество | % |
| Аэронавигация Дальнего Востока | 2286 | 1264 | 55 | 98 |
| Аэронавигация Северо-Восточной Сибири | 764 | 501 | 66 | 95 |
| Аэронавигация Северо-Востока | 1101 | 458 | 41 | 93 |
| Камчатаэронавигация | 626 | 282 | 45 | 92 |
| Итого: | 4777 | 2505 | 52 | 94,5 |

Как видно из таблицы, парк оборудования устарел морально и физически. Необходимо ускорить решение вопроса поставки в филиалы современных средств.

1. **Ремонт средств РТОП и связи**

Ремонт средств РТОП и АС производился по гарантийным обязательствам поставщиков, а также на основе договоров на послегарантийный ремонт. При наличии возможности ремонт осуществлялся силами службы ЭРТОС.

**4.Метрологическое обеспечение ТО**

В первом полугодии было поверено 314 средства измерений. Отремонтировано 22 прибора. Для проведения измерений выходных параметров средств РТОП и связи, для проведения регламентов технического обслуживания средств измерений достаточно. Составлены графики поверки измерительных приборов на 2016год и заключены договора.

1. **Укомплектованность инженерно-техническим персоналом служб ЭРТОС**

Укомплектованность служб ЭРТОС филиалов и состояние профессиональной подготовки инженерно-технического персонала позволяет обеспечивать на должном уровне техническую эксплуатацию объектов РТОП и авиационной электросвязи.

1. **Проблемные вопросы**

Очень остро стоит вопрос об обеспечении квалифицированными кадрами особенно на Крайнем Севере. Тяжелая социальная обстановка в населенных пунктах где располагаются объекты и проживают специалисты, вынуждает людей увольняться. В поселках разрушена инфраструктура, часто нет больниц школ и т.п. Необходимо предпринимать срочные меры, стимулирующие работников, а в некоторых случаях переходить на вахтовый метод обслуживания (ТРЛП Чайбуха в филиале АСВ).

- Отсутствуют радиопрозрачные укрытия на РЛП Певек и Мыс Шмидта, что вызывает трудности в обеспечении бесперебойной работы трассовых радиолокационных комплексов (ТРЛК) «Лира-Т» из-за влияния климатических факторов (ветер, обледенение).

- Требуют замены в первую очередь средства ГГС с диспетчерскими пультами, радиооборудование ВЧ/СЧ диапазона, приводные радиостанции.

- Линейно-кабельные сооружения, особенно в северных районах из-за климатических условий, в большинстве своём находятся в неудовлетворительном состоянии. Работа по замене кабельных линий связи на радиорелейные линии связи и беспроводные системы передачи данных встречает серьезные проблемы, связанные с получением соответствующих разрешений на использование радиочастотного спектра. Сроки рассмотрения заявок на частоты нередко превышают 1 год.

- Несмотря на большой объём работ по энергоснабжению ситуация с энергоснабжением объектов РТОП и связи (в особенности в арктических регионах), вызванная износом энергетических объектов, остается достаточно сложной.