

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**(РОСАВИАЦИЯ)**

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**П Р И К А З**

27 января 2016 г. № 17

г. Хабаровск

**О состоянии безопасности полетов в авиапредприятиях,**

**подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, за 2015 год**

Анализ состояния безопасности полетов в авиапредприятиях, подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Управление), показал, что по сравнению с 2014 годом общее состояние безопасности полетов в 2015 году улучшилось за счет уменьшения количества авиационных событий.

Состояние безопасности полетов в 2015 году характеризуется следующими данными: произошло 1 авиационное происшествие (катастрофа), 28 авиационных инцидентов (из них 1 серьезный авиационный инцидент), 2 случая повреждения воздушного судна на земле.

За 2014 год произошло: произошло 1 авиационное происшествие (авария),35 авиационных инцидентов (из них 1 серьезный авиационный инцидент), 4 случая повреждения воздушного судна на земле.

Уменьшилось количество нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации в авиации общего назначения, в 2015 году – 10 случаев, в 2014 году – 27 случаев.

В целях обеспечения безопасности полетов,

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Заместителю начальника Управления Сергееву П.Б. довести «Анализ состояния безопасности полетов в авиационных предприятиях, подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта за 2015 год», до авиапредприятий и 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 безопасности полетов, разрабатываемых в организациях ГА, Управлении, Минтрансе Российской Федерации.
3. Руководителям организаций ГА, эксплуатантам АОН и пользователям воздушного пространства принять необходимые меры по реализации рекомендаций «Анализа состояния безопасности полетов в авиационных предприятиях подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта за 2015 год» в части касающейся.
4. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Начальник управления С.В. Тараненко

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ**

**УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**АНАЛИЗ**

**СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В АВИАЦИОННЫХ**

**ПРЕДПРИЯТИЯХ ПОДКОНТРОЛЬНЫХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОМУ ТЕРРИТОРИАЛЬНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ЗА 2015 ГОД**

г. Хабаровск

**Анализ состояния безопасности полетов**

**в авиационных предприятиях подконтрольных**

**Дальневосточному межрегиональному территориальному**

**управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта за 2015 год**

В 2015 году на территории подконтрольной Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Управление) было зарегистрировано 8 эксплуатантов воздушного транспорта, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки.

В Реестры Управления включены 23 эксплуатанта допущенных к выполнению авиационных работ, зарегистрированы 10 эксплуатантов авиации общего назначения (АОН). 3 эксплуатанта воздушного транспорта имеют право выполнения международных полетов, из которых АО «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 Государственный Реестр гражданских аэродромов и аэропортов Российской Федерации включены, соответственно, 27 аэродромов и 23 аэропорта н территории деятельности Управления.

**Основные статистические показатели безопасности полетов**

**в 2015 году по сравнению с 2014 годом**

Общее количество авиационных событий в 2015 году, произошедших в авиапредприятиях подконтрольных Управлению, уменьшилось с 40 до 31 (на 22,5 %).

В 2015 году произошло авиационное происшествие (катастрофа), за предыдущий 2014 год произошло авиационное происшествие (авария).

По сравнению с 2014 годом количество серьезных авиационных инцидентов (САИ) не изменилось, учтен 1 САИ.

Учтено 2 случая повреждения воздушного судна на земле (ПВС). За аналогичный период 2014 года ПВС было 4, произошло уменьшение в 2 раза (на 50%).

Недопустимых повреждений лопаток газотурбинных трактов авиадвигателей (НПЛД) воздушных судов посторонними предметами в 2015 учтено 1, в 2014 году НПЛД не было.

Подтверждено 10 случаев нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, в 2014 году было 27 нарушений.

Перечисленные авиационные события представлены в таблице № 1.

Таблица № 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Классификация  событий | | | Год | АС | ± | Типы воздушных судов | |
| Всего | Самолеты | Вертолеты |
| Авиационные  происшествия | | | 2014 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 2015 | 1 | 0 | 1 |
| В том числе | Катастрофы | | 2014 | 0 | +1 | 0 | 0 |
| 2015 | 1 | 0 | 1 |
| Аварии | | 2014 | 1 | –1 | 0 | 1 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| Число  погибших | Всего | | 2014 | 0 | +5 | 0 | 0 |
| 2015 | 5 | 0 | 5 |
| В том  числе | Членов  экипажа | 2014 | 0 | +5 | 0 | 0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| Пассажиров | 2014 | 0 | 0 | 0 |
| 2015 | 5 | 0 | 5 |
| Чрезвычайные  происшествия | | | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 |
| Авиационные  инциденты: | | | 2014 | 35 | –7 | 23 | 12 |
| 2015 | 28 | 24 | 4 |
| из них, Серьезные авиационные инциденты | | | 2014 | 1 | 1 | 0 |
| 2015 | 1 | 1 | 0 |
| Повреждения ВС  на земле | | | 2014 | 4 | –2 | 3 | 1 |
| 2015 | 2 | 2 | 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 за период 2014-2015**

Таблица № 2

| Авиационные предприятия | 2014 | 2015 | Изменение |
| --- | --- | --- | --- |
| ОАО «Владивосток Авиа» | 1 | – | – |
| ОАО «Авиакомпания «Аврора» | 13 | 12 | –1 |
| ОАО «АК «Восток» | 1 | 3 | +2 |
| КГУП «Хабаровские авиалинии» | 5 | 5 | 0 |
| ЗАО СП «АК «Авиашельф-Aviashelf» | 6 | 1 | –5 |
| ООО «Авиакомпания «Амур» | 1 | 0 | –1 |
| ООО «Восточный Авиа Альянс» | 2 | – | – |
| ООО «ДВК «Аэровир» | 3 | – | – |
| ООО «Русская Артика» | 0 | 1 | +1 |
| ГАУ Амурской обл. «Амурская авиабаза» | 0 | 1 | +1 |
| ООО «Мост Авиа» | 1 | 0 | –1 |
| ЗАО «Авиалифт Владивосток» | 1 | 1 | 0 |
| ОАО «Зональное» | 1 | 0 | –1 |
| ОАО «Международный аэропорт Владивосток» | 0 | 1 | +1 |
| ОАО «Хабаровский аэропорт» | 1 | 2 | +1 |
| ОАО Аэропорт «Южно-Сахалинск» | 4 | 1 | –3 |
| КП «Аэропорты Курильских островов» Итуруп | 0 | 1 | +1 |
| ООО «шТурМан-2» | 0 | 1 | +1 |
| ООО «Аэрогруз» Владивосток | 0 | 1 | +1 |

**Количество авиационных событий по месяцам в 2015 году по сравнению с 2014 годом**



**Распределение количества авиационных событий по типам воздушных судов в 2015 году по сравнению с 2014 годом**



|  |
| --- |
|  |

**Распределение количества событий по этапам эксплуатации в 2015 году по сравнению с 2014 годом**



|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Авиационные события у подконтрольных коммерческих эксплуатантов в 2015 году по сравнению с 2014 годом**    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 «Владивосток Авиа» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |  |
| ОАО «АК «Аврора» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 12 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| КГУП «Хабаровские  авиалинии» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| ОАО «АК «Восток» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ООО «АК «Амур» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| ГАУ Амурской обл.  «Амурская авиабаза» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| ЗАО СП «Авиашельф» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| ЗАО «Авиалифт  Владивосток» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| ООО «Дальнереченск Авиа» | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Итого | 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 26 | 8 | 6 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| 2015 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 7 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |  |
| Сравнение | ± | **+1** | **+1** | **0** | **+1** | **0** | **0** | **–2** | **–2** | **–3** | **–1** | **0** | **–1** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **–3** | **+1** | **0** | **0** | **+1** | **0** |  |

**Анализ авиационных событий в гражданской авиации подконтрольной Управлению по итогам 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 происшествия в коммерческой авиации**

В 2015 году произошло одно авиационное происшествие (катастрофа), столкновение с водной поверхностью и гибелью 5 пассажиров.

15.08.2015 вертолет Ми-8Т RA-22559, собственник: ПАО «Авиакомпания «Ютэйр», эксплуатант: АО «Авиакомпания «Восток», выполнялся коммерческий рейс по маршруту Хабаровск - а/д Полина Осипенко - бухта Онгачан - а/д Полина Осипенко – Хабаровск.

После дозаправки на аэродроме промежуточной посадки Полина Осипенко экипаж в 15 ч 45 мин (05 ч 45 мин UTC) выполнил взлет и взял курс на бухту Онгачан, полет выполнялся по ПВП. За 30 минут до подлета к бухте Онгачан на маршруте появилась сплошная облачность, верхняя граница которой была 1300 м, нижняя граница облачности не замерялась. Экипаж принял решение продолжить полет над облаками, выполнить снижение под облака над морем, где отсутствуют естественные препятствия, затем выйти к бухте Онгачан со стороны моря. После выхода на акваторию моря экипаж выполнил снижение под облака, нижняя граница которых, по показаниям экипажа, была около 150 м, видимость до 2000 м, местами над морем располагались очаги тумана. В дальнейшем КВС снизился до высоты 15-30 м над уровнем моря и на скорости 30-40 км/ч продолжил выполнение полета вдоль береговой черты в направлении бухты Онгачан. Такой режим полета КВС объяснил наличием большого количества птиц на побережье (скорость снизил с целью предотвращения столкновения с ними) и лучшей видимостью ориентиров на побережье на данной высоте. В процессе выполнения полета в условиях ухудшенной видимости экипаж упустил контроль за высотой и допустил столкновение ВС с водной поверхностью, вследствие чего вертолет перевернулся и затонул на глубине около 10 м, на удалении 80 м от береговой черты.

Причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22559 явилось не выдерживание экипажем безопасных высот и скоростей полета при ухудшении метеорологических условий ниже установленных для полетов по ПВП, что привело к попаданию вертолета в режим «вихревого кольца» и столкновению с водной поверхностью.

Авиационное происшествие явилось следствием непринятия экипажем своевременного решения о переходе на полет по ППП или уходе на запасной аэродром при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных.

Отсутствие установки радиовысотомера на безопасную высоту и маневрирование над гладкой водной поверхностью способствовали упущению экипажем контроля за высотой полета.

Причиной гибели 5 пассажиров явилось их утопление в затонувшем вертолете, который они не смогли своевременно покинуть после падения ВС в воду.

**2. Авиационные инциденты в коммерческой авиации**

Кроме авиационного происшествия (катастрофа), в 2015 году с самолетами и вертолетами коммерческой авиации произошли 1 серьезный авиационный инцидент и 22 авиационных инцидента.

18.04.2015 экипаж самолета DHC-6-400 RA-67283, принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора», выполнял регулярный коммерческий рейс по маршруту Кавалерово – Владивосток. На борту ВС находились 2 члена экипажа, 14/1/1 (взрослых, детей, младенцев) пассажиров. Самолет вылетел с посадочной площадки Кавалерово. Полет на всем протяжении маршрута проходил в штатном режиме, днем, в простых метеоусловиях, без особенностей. Самолет совершил посадку в аэропорту назначения Владивосток (Кневичи) на ИВПП 25L с курсом 251°. 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 2015 году были связаны со следующими типами событий:

- отказы двигателей - 6;

- отказы систем - 4;

- отказы агрегатов - 3;

- события при взлете или приземлении - 3;

- человеческий фактор - 5;

- другие причины - 1.

**Отказы двигателей**

08.02.2015 самолет ТВС-2АМ-11 RA-01444 принадлежащий ГАУ Амурской области «Авиабаза». Рейс по выполнению санитарного задания по маршруту Благовещенск - Февральск. При техническом обслуживании самолета авиатехником ЛАиД, в нарушение 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. При осмотре двигателя ТРЕ 331-12UHR-702H обнаружили значительные повреждения крыльчатки центробежного колеса первой ступени компрессора. Двигатель к дальнейшей эксплуатации не пригоден, подлежит замене.

Причина повреждения лопаток двигателя:

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.

04.03.2015 вертолет Ми-8 RA-25486 принадлежащий АО «Авиакомпания «Восток». Выполнялся рейс по заявке миссии ООН по маршруту 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. Экипаж 4 чел.

Расследование не завершено.

14.05.2015 самолет DHC-8-201 RA-67263 принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс 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 при выполнении рейса НИ402 на самолете Ан-24 RA-13344 принадлежащий КГУП «Хабаровские авиалинии» после взлета с аэродрома Охотска на эшелоне 180 и 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.

04.07.2015 самолет Ан-24 RA-13344 принадлежащий КГУП «Хабаровские авиалинии». Выполнялся облет с дальнейшим перегоном ВС по маршруту Охотск - Хабаровск. При выполнении полета экипажем отмечена неустойчивая работа правого двигателя. Возврат на аэродром вылета Охотск. В процессе пробега произошло разрушение трех пневматиков основных стоек шасси (два правой и один левой). Воздушное судно повреждений не имеет.

Расследование не завершено.

29.10.2015 вертолет Ми-8МТВ-1 RA-22985, принадлежащий «Эксон Нефтегаз лимитед», эксплуатант ЗАО СП «Авиашельф». Выполнялся коммерческий рейс по маршруту Ноглики-МБУ «Беркут» - НДП «Орлан» - Ноглики. При выполнении контрольного висения на аэродроме Ноглики экипаж услышал громкий хлопок в районе левого двигателя, одновременно произошло срабатывание РИ-65 и загорание желтого табло «ЛЕВ. ДВ. ВИБР. ПОВ» и красного табло «ВЫКЛЮЧИ ЛЕВ. ДВ». Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП.

Расследование не завершено.

**Отказы систем**

25.01.2015 самолет Л-410 RA-67035 принадлежащий КГУП «Хабаровские авиалинии». Выполнялся рейс по маршруту Хабаровск - Комсомольск-на-Амуре (Хурба) - Николаевск-на-Амуре. При рулении на исполнительный старт произошло самопроизвольное флюгирование винта правого двигателя. Экипаж прекратил выполнение задания и самостоятельно зарулил на стоянку. Экипаж - 3 человека, пассажиров - 5 человек. Экипаж и пассажиры не пострадали.

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

06.02.2015 самолет Л-410 RA-67035, принадлежащий КГУП «Хабаровские авиалинии». Выполнялся рейс по маршруту Хабаровск - Советская Гавань. 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 явилась течь гидрожидкости в кабине экипажа, произошло разрушение трубопровода подачи гидрожидкости к крану стояночного тормоза аварийной гидросистемы по ниппельному соединению трубопровода.

17.02.2015 самолет DHC-8-311 RA-67251 принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Южно-Сахалинск - Оха. При полете на эшелоне 190, экипаж доложил о проблемах с электрической системой ВС. Командир ВС принял решение произвести возврат на аэродром вылета в Южно-Сахалинск. На борту ВС находилось 4 члена экипажа, 34 пассажира. Для обеспечения аварийной посадки ВС в аэропорту Южно-Сахалинск в 12 часов 51 минуту местного времени руководителем полетов был объявлен сигнал тревога. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился 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 АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Южно-Сахалинск - Оха. При полете на эшелоне 190, экипаж обнаружил отсутствие гидрожидкости во второй гидросистеме. Через несколько минут загорелась сигнализация «CAUTION LIGHT 2 ENG. HY D. PUMP», с одновременным падением давления до 0. Командир ВС доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести возврат на аэродром вылета Южно-Сахалинск. Для обеспечения аварийной посадки ВС в аэропорту Южно-Сахалинска в 20 часов 22 минуты местного времени руководителем полетов был объявлен сигнал тревога. Посадка благополучно, экипаж и пассажиры не пострадали.

Причиной авиационного инцидента явилось отсутствие гидрожидкости во второй гидросистеме в результате её разгерметизации, вследствие обрыва фитинга магистрали высокого давления установленного на корпусе PRESSURE MANIFOLD.

**Отказы агрегатов (оборудования)**

11.07.2015 самолет DHC-8-315 RA-67255 принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся регулярный рейс по маршруту Южно-Сахалинск - Южно-Курильск. После взлета в наборе высоты экипаж сообщил о технической проблеме на ВС. Отсутствие сигнализации работы TANK ALIX PLIMP № 2, на высотомере № 1 периодически выпадал красный флаг «OFF». Командир ВС принял решение произвести возврат на аэродром вылета Южно-Сахалинск. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился неустойчивый контакт в электрических разъемах блока DADC (AIR DATA COMPUTER) #1.

09.10.15 самолет Б-737 RA-73013 принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Хабаровск-Петропавловск-Камчатский. Экипаж доложил, что на снижении с эшелона 330 произошел отказ блока управления герметизацией на эшелоне 310 и запросил экстренное снижение. В пассажирском салоне автоматически выпали кислородные маски. Длительность отказа составила 3 мин. Посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился отказ в работе PRESSURE CONTROLLER #2 (блок управления наддувом кабины), в результате чего произошло самопроизвольное перемещение задней заслонки системы кондиционирования воздуха (CABIN PRESSURIZATION OUTFLOW VALVE) в положение OPEN (открыто), что привело к падению давления гермокабины, срабатыванию сигнализации ALTN HORN (высота в кабине 10.000 футов/3.000 метров) и выбросу кислородных масок.

28.12.2015 самолет А-319 VQ-BBD принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». При выполнении рейса по маршруту Владивосток - Южно-Сахалинск, после взлета произошло срабатывание сигнализации отказа с выводом на ECAM оповещения о неисправности системы триммирования руля направления (RUD TRIM SYS FAULN). КВС принял решение о выработке топлива и возврате на аэродром вылета. Посадка в аэропорту Владивосток благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось механическое заклинивание кнопки RESET (FIN 8CC) в нажатом положении при выполнении стандартных проверок самолетных систем экипажем на земле.

**События при взлете или приземлении**

27.01.2015 самолет Л-410 RA-67036 принадлежащий КГУП «Хабаровские авиалинии». Выполнялся рейс по маршруту Николаевск-на-Амуре - Аян - Николаевск-на-Амуре. При расшифровке средств полетной информации 05.02.2015 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.

05.03.2015 в аэропорту Магадан, самолет Ан-38 RА-41903 принадлежащий АО «Авиакомпания «Восток». Выполнялся рейс по маршруту Кубака – Магадан. После посадки ВС остановился на ВПП, экипаж доложил о разрыве правого пневматика и необходимости буксировки. Эвакуация проведена силами инженерной службы аэропорта Магадан в сопровождении автомобиля пожарно-спасательного расчета. Экипаж - 4 человека, пассажиров - 19 человек.

Причиной авиационного инцидента явилось не растормаживание колеса на пробеге при посадке ВС по причине невозможности сброса давления из тормоза колеса (при срабатывании инерционного датчика УА-54/7) из-за наличия ледяной пробки в трубопроводе линии торможения.

11.11.2015 самолет А-319-111 VP-BWL принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Хабаровск-Петропавловск-Камчатский. После взлета в наборе заданного эшелона полета произошло растрескивание левого фиксированного бокового электрообогреваемого стекла пилотской кабины. КВС принял решение произвести возврат на аэродром вылета. Посадка в аэропорту Хабаровска благополучно.

Причиной авиационного инцидента, растрескивание внутреннего слоя левого фиксированного электрообогреваемого силового стекла в пилотской кабине из-за перегрева, явился отказ датчика температуры левого фиксированного электрообогреваемого стекла.

**Человеческий фактор**

05.03.2015 вертолет Ка-32 RA-31590 принадлежащий ЗАО «Авиалифт Владивосток». Выполнялся рейс по маршруту п.п. Матвеевка - Дальнереченск - Владивосток. Оперативным дежурным по войсковой части 25625 визуально зафиксирован пролет вертолета через зону ограничения полетов UHR1302 (окружность радиусом 4 километра высотой от 0 до 1900 метров) в районе н.п. Корфовский на высоте 300 м.

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.

15.04.2015 самолет DHC-6-400 RA-67284 принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Кавалерово - Терней. При подлете к п.п. Терней, экипаж получил фактическую погоду порывы ветра до 18 м/с, и 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 не зафиксировано.

Причиной авиационного инцидента, порыв 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.

05.08.2015 самолет А-319 VP-BUO принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту: Новосибирск - Владивосток. Посадка в аэропорту Владивосток при минимуме ВПП 250/225/175, туман, вертикальная видимость 60 метров. Посадка благополучно.

Причина авиационного инцидента – заход на посадку по ППП ниже высоты начала конечного этапа захода на посадку при дальности видимости на ВПП (контрольной RVR) ниже эксплуатационного минимума аэродрома для посадки.

07.10.2015 самолет А-319 VP-BUN принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Владивосток – Пусан. При заходе на посадку в аэропорту Пусан, в процессе выпуска механизации крыла, было превышено ограничение по скорости выпуска предкрылков. При возращении в аэропорт Владивостока КВС сделал добровольное сообщение об имевшем место авиационном событии.

Авиационное событие классифицируется как авиационный инцидент в соответствии с п. 26 Приложения № 1 ПРАПИ-98 «Выход за ограничения оговоренные РЛЭ».

Причиной авиационного инцидента явилась невнимательность и безконтрольность действий экипажа при управлении ВС.

1. КВС не проконтролировал скорость для выпуска механизации перед подачей команды.

РПП ч. В. Том 1.Гл. 2. п.2.1.1 Взаимоконтроль членов экипажа является жизненно важным необходимым элементом обеспечения безопасности полета.

1. Второй пилот нарушил принципы и процедуры нормальной эксплуатации воздушного судна.

РПП ч. В. Том 1. Гл. 2. п.2.1.1 При управлении системами воздушного судна, каждое включение и выключение должно выполняться осмысленно и раздельно, с достаточным временным интервалом для определения результатов выполнения операций и контроля. Взаимоконтроль членов экипажа является жизненно важным необходимым элементом обеспечения безопасности полета.

В дальнейшем, после посадки в аэропорту Пусан, действия КВС привели к нарушению требований ряда руководящих документов.

1. КВС не сделал запись в бортовом журнале об имевшем место событии.

ФАП-128 п.3.93. КВС после завершения полета делает записи в бортовом журнале обо всех известных или предполагаемых дефектах в воздушном судне.

НТЭРАТ п. 4.2.9. Данные о выявленных в полете неисправностях (устраненных и не устраненных), отклонениях летно-технических характеристик ВС, режимов и параметров полета от приведенных в РЛЭ значений – члены экипажа (по специальности) записывают в бортовом журнале после полета. При нормальной работе АТ в полете бортинженер (бортмеханик, пилот) записывает в бортовом журнале: «Замечаний нет». Члены экипажа дают необходимые дополнительные пояснения специалисту ИАС, встречающему ВС, об особенностях проявившихся неисправностей АТ и мерах, принятых экипажем в полете.

1. КВС не выполнил требование РПП. Не довел информацию о событии до руководства.

**Другие причины**

30.01.2015 самолет DHC-8 RA-67251 принадлежащий АО «Авиакомпания «Аврора». Выполнялся рейс по маршруту Южно-Сахалинск - Итуруп. Экипаж принял решение об уходе на запасной аэродром из-за отсутствия метеообеспечения на аэродроме Итуруп по причине отказа электроснабжения всех объектов метеооборудования. Посадка в аэропорту Южно-Сахалинск благополучно.

Причиной авиационного инцидента явилось отсутствие метеообес-печения, по причине несоответствия электроснабжения метеооборудования требованиям НГЭА-92.

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

В соответствии со статьей 21 Воздушного кодекса Российской Федерации, гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

В 2015 году с самолетами и вертолетами авиации общего назначения и частных владельцев воздушных судов произошли 4 авиационных инцидента.

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.

26.12.15 аэропорт Магадан, самолет Ан-12БК RА-11371 эксплуатирующий ООО «Русская Арктика». При выполнении рейса по маршруту Магадан-Купол, через семь минут после взлета, экипаж доложил о появлении запаха гари в кабине. КВС принял решение о возврате на аэродром вылета Магадан. Посадка благополучно.

Установлено, что в результате неполного расстормаживания внутреннего заднего тормозного устройства колеса левой тележки из-за неравномерной выработки тормозных дисков и, как следствие повышенного трения тормозных дисков между собой, произошло интенсивное выделение тепловой энергии, что вызвало их «спекание» и как результат полное заклинивание тормозного устройства. Перегретые выше допустимого тормозные диски явились причиной появления запаха гари. После уборки шасси, в результате проникновения воздуха из ниши шасси через негерметичный пол в грузовую кабину, запах гари стал распространяться далее.

Расследование не завершено.

14.06.2015 летательный аппарат Эклипс МШ-46 RA-0072А принадлежащий физическому лицу. КВС совершал полет без уведомления органа ОВД, на незарегистрированном ВС, не имея соответствующей подготовки (отсутствие свидетельства пилота-любителя) выполнял полет над полями в р-не населенного пункта Поярково. Совершил вынужденную посадку из-за погодных условий (гроза) на вспаханное засеянное поле. 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.

29.08.2015 тепловой аэростат специальной формы «Сердце» 80 СРДЦ принадлежащий физическому лицу. Выполнялся учебно-тренировочный полет по маршруту н.п. Сергеевка – н.п. Некрасовка. Из-за изменения направления ветра в полете, произвел незапланированную посадку в 50 метрах от торца ВПП 23 левая аэродрома Хабаровск (Новый).

Причиной авиационного инцидента явилось сочетание следующих факторов:

- недостаточный опыт полетов КВС на тепловом аэростате;

- непринятие КВС своевременных мер для предотвращения попадания в облачность и потери условий для ПВП, что явилось не выполнением требований п. 3.33.4. ФАП-128, п.п. 56, 219, 227 ФАП-136/42/51;

- ошибочный анализ расчета траектории посадки при снижении теплового аэростата.

Непосредственной причиной авиационного инцидента явилось изменение направления ветра в приземном слое на высоте от 0 до 300 метров.

1. **Производственные происшествия**

**4.1 Повреждение воздушного судна на земле**

02.02.2015 аэропорт Хабаровск (Новый), самолет Б-737 VQ-BLS принадлежащий ОАО «Авиакомпания «Якутия». При подготовке к выполнению рейса ЯК539 по маршруту Хабаровск – Магадан ленточным транспортером (ЛТ) была повреждена обшивка ВС. Характер повреждения - нарушение ЛКП в районе заднего багажника размером 20 на 40 мм.

Причиной повреждения воздушного судна стали действия водителя ленточного погрузчика самостоятельно приподнявшего ленту ЛТ (для исключения повреждения порога люка при поднятии аутригеров), в результате чего повредил обшивку фюзеляжа ВС пультом управления лентой ЛТ.

25.11.2015 аэропорт Владивосток, самолет А-321 HL-8266 принадлежащий ASIANA AIRLINES. При коммерческом обслуживании в аэропорту произошло столкновение грузового автомобиля ООО «Аэро-Груз» с фюзеляжем ВС в районе заднего багажного отсека. Повреждения ВС: вмятина на обшивке 130\*50 мм глубиной 3 мм и 120\*35 мм глубиной 3 мм. Трещин и повреждений силовых элементов не обнаружено. Общая длина повреждения ЛКП 720 мм.

Причиной повреждения воздушного судна явилось жесткое касание ограничителем борта грузового автомобиля NISSAN-DIESEL с фюзеляжем самолета вследствие невыполнения водителем команды руководителя подъездом из-за потери визуального контакта.

1. **Рекомендации по обеспечению безопасности полетов**
2. Руководителям организаций гражданской авиации обратить внимание на персональную административную и уголовную ответственность пилотов за нарушение требований воздушного законодательства Российской Федерации при организации и выполнении полетов.
3. Командному составу эксплуатантов, руководителям подразделений провести занятия по порядку выполнения полетов в сложных метеорологических условиях. При этом особое внимание уделить своевременности принятия решения о прекращении выполнения задания при встрече с метеоусловиями хуже установленных требований.
4. В рамках функционирования СУБП провести анализ достаточности и эффективности разработанных и реализованных мероприятий по контролю, с использованием данных по расшифровке средств объективного контроля, за соблюдением экипажами технологии работы членов летного экипажа.

4. Руководителям авиапредприятий обеспечивающих погрузочно-разгрузочные работы организовать повторное изучение со всеми специалистами производственных бригад требования приказа Минтранса РФ от 13.07.2006 № 82 по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации.

# Анализ организации лётной работы за 2015 год

**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 | 57 | 47 | 62 | 53 |  |  |  |  |  |  |
| Л-410 | 5 | 5 | 7 | 6 |  |  |  |  |  |  |
| Б-737 | 14 | 13 | 7 | 7 |  |  |  |  |  |  |
| Ан-24,26 | 14 | 10 | 13 | 18 | 10 | 12 | 16 | 16 | 7 | 6 |
| Як-40 | 3 | 2 | 3 | 1 |  |  | 3 | 1 |  |  |
| DHC-8 | 25 | 13 | 23 | 16 |  |  |  |  |  |  |
| DHC-6 | 7 | 9 | 12 | 10 |  |  |  |  |  |  |
| Ан-38 | 1 |  | 1 | 1 | 1 | 1 |  |  |  |  |
| Ан-28 | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-2, Ан-3 | 30 | 22 | 20 | 11 | 2 | 2 |  |  |  |  |
| ТВС-2АМ | 10 | 6 | 10 | 6 | 2 | 2 |  |  |  |  |
| Ми-8 | 76 | 71 | 71 | 59 | 6 | 5 | 72 | 69 |  |  |
| AS-350 | 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ка-32 | 12 | 12 | 13 | 10 | 1 | 1 | 7 | 5 |  |  |
| Ми-2 | - | 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Всего: | 257 | 212 | 242 | 198 | 22 | 23 | 98 | 91 | 7 | 6 |

**АО «Авиакомпания «Аврора»**

В 2015 года закончили программу ввода в строй:

- в качестве второго пилота на ВС DHC-8 - 8 пилотов;

- в качестве КВС на ВС А-319 - 9 пилотов;

- в качестве второго пилота на ВС А-319 - 8 пилот;

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

- в качестве второго пилота на ВС DHC-6 - 9 пилота.

Продолжается работа по вводу в строй вторых пилотов, прошедших первоначальное обучение на ВС А-319 (11 пилотов), DHC-6 (1 пилот), DHC-8 (8 пилотов).

В связи с освоением DHC-8-400 ведется целенаправленная работа по подготовке летного состава на эту модификацию ВС.

Фактическая укомплектованность летным составом, 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.

**АО «Авиапредприятие Зональное»**

Количество летного состава на настоящий момент соответствует бизнес плану.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

За 2015 год происходило комплектование личным составом.

На настоящий момент численность летного состава удовлетворяет и соответствует располагаемым Авиакомпанией объемам воздушных перевозок и авиационных работ. С увеличением работ на коммерческих перевозках деятельность КЛС по укомплектованию штатного расписания продолжится. Некомплект летного состава на вертолетах Ми-8Т, согласно штатного расписания, составляет 1 КВС, 1 ВП на самолете Ан-2 не хваткой вторых пилотов компенсировалось формированием экипажей из двух командиров и небольшим объемом коммерческих перевозок и малый объем авиационных работ

Рабочая нагрузка на летный состав ниже установленных норм.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

В 2015 году в летной службе уменьшилось количество летного состава. Значительная часть летного состава авиакомпании перешла (через увольнение) работать в ООО «Дальнереченск Авиа»

На настоящий момент численность летного состава удовлетворяет и соответствует располагаемым Авиакомпанией объемам авиационных работ, с увеличением заказов на авиационные работы, деятельность по укомплектованию штатного расписания продолжится.

Рабочая нагрузка на летный состав соответствовала установленным нормам.

**АО «Авиакомпания «Восток»** некомплект летного состава до штатного расписания составляет:

- на вертолётах AS 350 - 2 КВС;

- на самолетах Ан-38 - 1 КВС;

- на вертолетах Ми-8 - 4 КВС и 10 ВП.

Фактическая укомплектованность летным составом на безопасность и регулярность полетов не повлияла

**ЗАО СП «Авиашельф»**

Рабочая нагрузка на летный состав соответствовала установленным нормам.

**КГУП «Хабаровские авиалинии»**

Количество специалистов в летной службе соответствует штатному расписанию и достаточно для выполнения данного объема работ с обеспечением безопасности и регулярности полетов.

Часть специалистов летной службы допущена к выполнению полетов на двух типах воздушных судов, что позволяет более рационально использовать их рабочий потенциал.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

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

**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, 7-х КВС, 1-го второго пилота, 2-х бортмехаников – инструкторов и 3-х бортовых механиков.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

В январе 2016 года после службы в рядах Российской Армии возвращаются 2 вторых пилота, ранее работавших в Амурской авиабазе.

Количество и качество подготовки командно-летного состава соответствует нормативам.

**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 | 21 | 21 |  |  |  |  | 21 | 20 |  |  |  |  |
| Б-737 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-24,26 | 7 | 7 | 2 | 2 | 5 | 5 | 2 | 2 |  |  |  |  |
| Л-410 | 3 | 3 |  |  |  |  | 5 | 5 |  |  |  |  |
| Як-40 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1 |  |
| DHC-8 | 8 | 8 |  |  |  |  |  | 8 |  |  |  |  |
| DHC-6 | 4 | 4 |  |  |  |  |  | 13 |  |  |  |  |
| Ан-38 | 2 | 2 |  |  |  |  | 2 | 1 |  |  |  |  |
| Ан-28 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-2,3 | 3 | 2 |  |  |  |  | 4 | 1 |  |  |  |  |
| ТВС-2АМ | 1 |  |  |  |  |  | 3 | 3 |  |  |  |  |
| Ми-8 | 7 | 6 |  |  | 1 | 1 | 13 | 12 |  |  | 9 | 7 |
| Ка-32 |  |  |  |  |  |  | 1 | 1 |  |  |  |  |
| Ми-2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| AS-350 | 2 | 2 |  |  |  |  | 2 |  |  |  |  |  |
| Всего: | 58 | 55 | 2 | 2 | 6 | 6 | 53 | 66 |  |  | 10 | 7 |

**АО «Авиакомпания «Аврора»**

В 2015 году 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 21 пилот, 10 закончили программу ввода в строй, 11 продолжают ввод. Введено в строй 4 КВС и 9 вторых пилота ВС DHC-6-400, 1второй пилот, продолжает ввод.

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

**АО «Авиакомпания «Восток»**

Проходило переучивание на вертолеты Ми-8 и AS-350, самолёт Ан-38.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Переучивание и ввод в строй не проводилось. Подготовка летного состава происходила при переводе летного состава из других авиакомпаний согласно РПП ООО «Дальнереченск Авиа».

**ЗАО СП «Авиашельф»**

Для поддержания профессионального уровня лётного состава в летной службе действует внутреннее Положение о классификации. Лётные специалисты подтверждают свою квалификацию при продлении пилотского свидетельства сдачей теоретических экзаменов и на основании лётных проверок. Согласно п.5.93 ФАП-128 в ЗАО СП АК «Авиашельф» разработано внутреннее Положение о классификации лётного состава. Таким образом, в авиакомпании стимулируется профессиональный рост и обеспечивается качественная подготовка лётного состава. В 2015г. присвоен первый класс одному КВС.

**КГУП «Хабаровские авиалинии»**

Переучивание и качество ввода в строй в 2015 году соответствовало требованиям нормативных документов МТ РФ, регламентирующих профессиональную подготовку летного состава.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

В 2015 году прибыло 1 пилот из Омского ЛТК и 3 пилота из других предприятий, ранее летавших на вертолете МИ-8, которые прошли переучивание по курсу пилотов вертолета Ка-32 при ДВЦ ПАП и в Ростовском учебном центре. Три вторых пилота прошли подготовку и допущены к производственным полетам. Еще 1 пилота планируется допустить к полетам в 1-м квартале 2016 г.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Заканчивается ввод в строй по курсу КВС Ан-2 одного второго пилота Ан-2. Начали производственную деятельность 3 вторых пилота Ан-2, прошедших переучивание с других типов ВС.

Качество переучивания и ввода в строй соответствует предъявленным требованиям нормативных документов ГА.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

В 2015 году продолжался процесс подготовки лётного состава:

- второй пилот Трунов Сергей Сергеевич, прибывший после окончания Омского ЛТК ГА филиала Ульяновского ВАУ ГА, в октябре 2015 года прошел программу подготовки, допущен к самостоятельным полетам в качестве второго пилота вертолета Ми-8 Т. Налет составил 92 часа.

- второй пилот Гущин Дмитрий Анатольевич допущен к полетам КВС вертолетов Ми-8Т (АМТ).

Качество ввода в строй в 2015 году соответствовало требованиям нормативных документов МТ РФ, регламентирующих профессиональную подготовку летного состава.

Ежегодные курсы повышения квалификации проводились строго по графику в ДВ ЦПАП для экипажей вертолетов. Качество подготовки экипажей ВС соответствует нормативным требованиям.

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

Проведены теоретическая, предварительная и летная подготовка к полетам в весенне-летний и осенне-зимний периоды.

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

**АО «Авиапредприятие Зональное»**

Переучивание не планировалось.

**1.3. Перемещение лётного состава**

## Таблица №3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Причины перемещения | КВС | ВП | ШТ | Б/М  Б/И |
| Списано с лётной работы по состоянию здоровья | 14 | 3 | 1 | 8 |
| Ушло с лётной работы по собственному желанию | 12 | 12 | 1 | 6 |
| Снято с лётной работы всего: |  |  |  |  |
| Из них за нарушение: |  |  |  |  |
| - предполётного отдыха |  |  |  |  |
| - правил полётов |  |  |  |  |
| - прогулы |  |  |  |  |
| Переведено в другие подразделения | 7 | 10 | 1 | 10 |
| Поступило из других подразделений | 13 | 27 | 3 | 14 |
| Сокращено |  |  | 1 |  |
| Другие причины |  | 2 |  |  |

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

За 2015 год численность летного состава увеличилась на 4 человека.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

На 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 в 2015 году соответствовала установленным

**ООО «Авиалифт ДВ»**

Приняты на работу 1 КВС Ан-2 и один второй пилот Ан-2.

**АО «Авиакомпания «Восток»**

В течение года на должности в летный комплекс принято 13 человек.

Общее количество летного состава по категориям, в основном, осталось на прежнем уровне. Пополнение лётного персонала проводилось согласно бизнес-плана и в оперативном порядке в соответствии с текущими изменениями.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Количество летного состава на 31.12.2015 составляет 75 человек, из них 9 человек командно-летного состава. Общая численность в летной службе 91 человек с учетом службы бортпроводников и штаба ЛС. Количество летного состава по сравнению с предыдущим периодом увеличилось на 13 человек.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Дефицит кадров на вертолеты. Тем не менее, авиакомпании удается привлекать недостающий персонал. Руководство АК и в дальнейшем планирует привлечение специалистов для работы.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Происходит постепенное уменьшение количества летного состава, как по возрасту, так и из-за недостаточного притока молодых авиаспециалистов из учебных заведений.

**1.4. Состояние подготовки лётного состава по минимумам**

## Таблица №4

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип ВС | Минимумы | | | | | | | | | | | | |
| КВС | 15х200 | 30Х300 | 60Х550 | 50х700 | 60Х800 | 80Х1000 | 100Х1200 | 100Х1000  ПВП/ППП | 150Х2000 ПВП/ППП | 200Х3000 ПВП | Взеёт 200х300 | ПВП V=2000 |
| А319 | 47 |  | 41 | 5 |  | 1 |  |  |  |  |  | 37 |  |
| Б-737 | 13 |  | 11 | 2 |  |  |  |  |  |  |  | 11 |  |
| AS350 | 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-24,26 | 9 |  |  |  | 12 |  | 2 |  |  |  |  | 7 | 2 |
| Л-410 | 3 |  |  |  |  | 3 |  |  |  |  | 3 | 3 |  |
| Як-40 | 3 |  |  |  | 2 | 1 |  |  |  |  |  |  |  |
| DHC-8 | 13 |  |  | 11 |  | 2 |  |  |  |  |  |  |  |
| DHC-6 | 9 |  |  |  |  | 8 | 1 |  |  | 9 |  |  |  |
| Ан-28 | 2 |  |  |  |  |  | 2 |  |  |  | 2 |  |  |
| Ан-38 | 1 |  |  |  |  |  | 1 |  |  |  | 1 |  |  |
| Ан-2, Ан-3 | 14 |  |  |  |  |  |  |  |  | 10 | 14 |  | 6 |
| ТВС-2АМ | 8 |  |  |  |  |  |  |  |  | 6/6 |  |  | 3 |
| Ми-8 | 76 |  |  |  |  |  | 11 | 26 | 28 | 54 | 36 |  |  |
| Ка-32 | 12 |  |  |  |  |  |  |  |  | 10/8 | 2 |  |  |
| Ми-2 | 2 |  |  |  |  |  |  |  | 2 | 2 |  |  |  |
| AS-350 | 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**АО «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 требований ППЛС по типам ВС.

Весь командно-летный состав подготовлен к полетам по предельным минимумам. Для выполнения авиационных работ в сложных метеоусловиях достаточно подготовленных экипажей.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Теоретическая подготовка проводится согласно ФАП -128, тематика и расписание утверждено. Профессиональная подготовка летного состава, количество и качество подготовленных экипажей соответствует требованиям для выполнения воздушных перевозок и авиационных работ на территории Российской Федерации, а также необходимому объему работ с соблюдением требований безопасности полетов и нормативных документов.

Состояние подготовки летных специалистов по минимумам позволяет выполнять необходимые объёмы работ без задержек по метеоусловиям.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

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

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

Состояние подготовки летных специалистов по минимумам позволяет выполнять необходимые объёмы работ.

**ООО «Авиалифт ДВ»**

Подготовка КВС на ВС Ан-2, Ан-3, Як-40 по минимумам позволяет обеспечить безопасное выполнение требуемого объема работ.

**АО «Авиакомпания «Восток»**

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 авиационных 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 году проводилась в соответствии с ФАП-128, ППЛСВ авиакомпании в естественных условиях погоды и на комплексных сертифицированных тренажёрах. Все КВС вертолетов подготовлены по минимуму аэродрома Благовещенск.

**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 |
| Ми-8 | 76 | 71 | 46 | 32 | 54 | 41 | 7 | 53 | 5 | 23 | 49 |  |
| Ан-2,3 | 24 | 22 | 14 | 22 | 13 | 1 | 4 |  |  |  |  |  |
| ТВС-2АМ | 8 | 8 | 8 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |
| Ми-2 | 2 | 2 | 2 | 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| AS-350 | 2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ка-32 | 12 | 12 | 12 | 12 | 8 |  |  | 11 | 10 | 10 |  |  |

**АО «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»**

Выполняли авиационные работы на территории Хабаровского края, Сахалинской области, Амурской области, Приморского края. Профессиональная подготовка летного состава по видам авиационных работ позволяет обеспечить требуемое качество выполнения Авиакомпанией производственных задач. Дополнительные тренировки летного состава по видам работ проводились после перерывов в выполнении авиационных работ. В 2015 году значительно сократился налет на авиационных работах из за уменьшения заказа вертолетов и самолетов со стороны Дальневосточной базы охраны лесов.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

В течение 2015года выполняло полеты по авиационным работам: аэрофотосъемка, по оказанию медицинской помощи населению.

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

Состояние подготовки летных специалистов по минимумам позволяет выполнять необходимые объёмы работ.

**АО «Авиакомпания «Восток»** в течение отчетного периода 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 также необходимому объему работ с соблюдением требований безопасности полетов и нормативных документов.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Для выполнения авиационных работ, выполняемых авиационным отрядом, экипажи прошли своевременную подготовку и могут качественно их выполнять, с обеспечением безопасности полетов. На оперативных точках обеспечены условия для работы и отдыха авиационного персонала.

Подтверждение допуска к видам работ производится при наличии их объемов.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

Допуска 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.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

В 2015 году воздушными судами КГУП «Хабаровские Авиалинии» полеты выполнялись как транспортные, а также чартерные рейсы. Самолеты Ан-26, Ан-24, Л-410 использовались на линиях между аэропортами Николаевск-на-Амуре, Хабаровск, Охотск, Советская Гавань, Богородское.

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

**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.

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

Согласно утвержденному Положению о наставничестве, новые сотрудники в течение установленного испытательного срока 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.

В 2015 году выполнялись следующие виды авиационных работ на вертолётах:

* транспортно-связные полёты по перевозке грузов и служебных пассажиров на территории Амурской области и перевахтовке работников рудников группы компаний «Петропавловск»;
* полёты по оказанию медицинской помощи населению по заявкам рудников группы компаний «Петропавловск»;

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип  тренажера | Колич. трен-ров | Налёт часов | | Количество экипажей, прошедших тренировку | | | |
| план | факт | Условные  АП, инцид. | В установлен.  сроки | С нарушением сроков | Дополнит. тренировки |
| Учебный центр «ANA Flight Training Center &PANDA Flight Academy» Токио, Япония – ВС А-319 | 2 | 940 | 940 |  | 47 |  |  |
| Учебный центр «ANA Flight Training Center &PANDA Flight Academy» Токио, Япония – ВС Б-737 | 1 | 290 | 290 |  | 10 |  |  |
| Учебный центр «Flight Safety Internatsional» – ВС DHC-8 | 1 | 468 | 468 |  | 12 | - | - |
| КТС  Ан-24, 26 | 1 | 220 | 230 |  | 15 |  | 2 |
| КТС Як-40 | 1 | 18 | 18 |  |  |  |  |
| Л-410 | 1 | 64 | 64 |  | 8 |  |  |
| КТВ Ми-8т | 1 | 513 | 527 |  | 99 |  |  |
| КТВ Ми-8 МТВ | 1 | 237 | 237 |  | 65 |  |  |
| Кабина Ми-2 |  | 24 | 24 |  | 2 |  |  |
| Кабина  Ан-28 |  | 22 | 22 |  | 8 |  |  |
| Кабина  Ан-38 |  | 20 | 20 |  | 7 |  |  |
| Кабина  Ан-2,3 |  | 162 | 162 |  | 40 |  |  |
| Кабина  AS-350 |  | 7 | 14 |  | 3 |  |  |
| КТВ Ка-32 | 1 | 72 | 78 | --- | 12 | --- | --- |

**АО «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 при использовании QRH;

- 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».

**АО «Авиакомпания «Восток»**

Тренажерная подготовка проводилась согласно графикам. Системных отклонений и ошибок в процессе тренировок не было.

Проводились тренировки на тренажере Ми-8Т (МТВ) КВС, имеющих допуск к полётам по ППП на подтверждение метеоминимумов при регулярном контроле со стороны КЛС и инструкторского состава.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Тренировки летного состава на тренажере КТВ Ми-8Т выполнялись в установленные сроки, согласно план-графика подготовки летного состава не реже одного раза в 7 месяцев.

Дополнительно были выполнены:

- контроль экипажей КЛС по действиям в особых и аварийных случаях полета;

- тренировки по упражнениям в соответствии с информациями по безопасности полетов ФАВТ России.

- увеличена частота тренировки для полетов по действиям экипажа при срабатывании систем предупреждения о близости земли.

- полет в условиях сдвига ветра.

Качество тренировок удовлетворяет нормативным требованиям для поддержания профессиональной подготовки летного состава. Тренажи летного состава подразделения самолетов Ан-2 производятся в кабине самолета согласно утвержденной методике не менее трех часов в квартал.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

Тренировки летного состава на тренажере КТВ Ми-8Т выполнялись в установленные сроки, согласно план-графика подготовки летного состава один раз в 7 месяцев.

Дополнительно были выполнены:

- контроль экипажей КЛС по действиям в особых и аварийных случаях полета, тренировка давалась два раза в 12 месяцев;

- тренировки по упражнениям в соответствии с информациями по безопасности полетов Росавиации.

Качество тренировок удовлетворяет нормативным требованиям для поддержания профессиональной подготовки летного состава.

**АО «Авиапредприятие Зональное»**

Тренировки ЛС проводились в установленные ППЛС вертолёта Ми-2 сроки в соответствии с графиком.

**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 не было выявлено.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Организация тренажерной подготовки летного состава в 2015 году проводилась согласно требований ФАП-128, ППЛС по типам ВС КГУП «Хабаровские авиалинии».

Для тренировки на комплексных тренажерах на самолетах АН-26-100, Ан-26, Ан-24 тренажеры ДВЦ ПАП. Для тренировки на комплексном тренажере на самолете Л-410 используется тренажер в г. Сасово.

Тренировки выполнялись качественно, 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 имеет 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;

- отработка методики взлёта и захода на посадку на МБУ;

- отказ двух двигателей на различных этапах полёта;

- 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.

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

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

Тренажерная подготовка проводилась в ДВЦ ПАП на комплексном тренажере КТВ-32, 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 требований ФАП-128 и ППЛС Ми-8Т и РПП ГАУ Амурской области «Авиабаза» по договору с ФГУП ДВ ЦПАП. Качество тренажерных тренировок удовлетворительное.

Летный состав ВС Ан-2 и ТВС-2АМ выполняет тренаж в кабине самолета, согласно «Методики выполнения тренажа», внесенной в РПП авиабазы.

Дополнительно, для более качественной подготовки по действиям экипажа в особых случаях проводится летная тренировка в аэродромных условиях по задаче 7 ППЛС ВС Ан-2 и ТВС-2АМ.

**ООО «Авиалифт ДВ»**

Тренировка ЛС производилась в установленные ППЛС самолетов Ан-2, Ан-3 сроки в соответствии с графиком.

Тренировка ЛС Як-40 проводится в Санкт-Петербургском УГА.

**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 07.12.15г.

Все пилоты выполняют ежеквартально заходы при минимуме погоды 100х1000.

* 1. **Организация анализа данных средств сбора полетной информации в 2015 году**

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. |
| А-319 | 9754 | 7896 | - | 9745 | 7872 |  | 6 | 4 |  |
| Б-737 | 2782 | 3562 | 5 | 2776 | 3562 | 5 |  | - |  |
| Ан-24,26 | 3074 | 1868 | 15 | 2264 | 1261 | 28 | 3 |  |  |
| Як-40 | 102 | 798 | 16 | 61 | 492 | 8 |  | 1 |  |
| Л-410 | 1280 | 723 | 12 | 1172 | 638 | 20 | 3 | 3 |  |
| DHC-8 | 3201 | 3095 | 76 | 3201 | 3095 | 76 |  |  |  |
| DHC-6 | 1917 | 408 | 34 | 1917 | 408 | 34 | 1 |  |  |
| Ан-28 | 229 | 195 | 3 | 229 | 195 | 3 |  |  |  |
| Ан-38 | 203 | 154 | 44 | 203 | 154 | 44 |  |  |  |
| Ан-2,3 | 460 | 896 | 72 | 440 | 876 | 76 |  |  |  |
| ТВС-2АМ | 335 | 177 | 11 | 335 | 177 | 11 |  |  |  |
| Ми-8 | 8212 | 11472 | 84 | 8188 | 8464 | 71 | 1 | 1 |  |
| Ми-2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ка-32 | 973 | 908 | 57 | 921 | 908 | 57 |  |  |  |

**АО «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.

**АО «Авиакомпания «Восток»** выполненное количество проверок в процентном отношении к количеству выполненных полетов по типам воздушных судов соответствует требованиям руководящих документов.

**ООО «Авиакомпания «Приамурье»**

Всего выполнено 133 полетов. Объективным контролем проверено 127 полета. 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». Произведено 95% расшифровок полетов. Проведенной проверкой соответствия сертификационным требованиям предприятия по данному виду деятельности комиссией Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации отклонений не выявлено.

На разборах авиакомпании ежемесячно разбираются отклонения и ошибки, выявленные при расшифровках полетов. Имеются не существенные замечания при ведении радиосвязи членами экипажей. Также есть отклонение в технологии взаимодействия и во фразеологии между членами экипажа при подборе площадки.

С летным составом по всем отклонениям проводились беседы, занятия, изучались соответствующие документы и материалы. Вертолет постоянно использованный для полетов в авиакомпании МИ-8Т оборудован вертолет БУР-1-2Ж., резервный оборудован СДК-8. Расшифровка БУР-1-2Ж. производится по договору с авиакомпанией «Восток».

**ООО «Авиакомпания «Амур**»

По сравнению с 2014 годом количество отклонений увеличилось.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Анализ средств полетной информации в 2015 году выявил 6 нарушений отклонений и нарушений в технике пилотирования. 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-24-76, Ан-26-18.

Нарушений в технологии работы экипажа и во взаимодействии членов экипажей 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 2015 году процент расшифровок по типам ВС составил: Л-410 УВП-Э20 - 91%, ЯК-40 - 60%, Ан-24 - 73%, АН-26 - 75%.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

За 2015 год грубых нарушений, повлиявших на безопасность полетов, выявлено не было.

Отклонения, выявленные в процессе анализа полетной информации, не выходили за ограничения, установленные РЛЭ и нормативы оценок техники пилотирования и не влияли на развитие неблагоприятных ситуаций.

Процент расшифрованных полетов составляет 100 %.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Количество выполненных расшифровок и анализа полетной информации в процентном отношении к количеству выполненных полетов по типам ВС соответствует рекомендациям приказа ДВ МТУ ВТ ФАВТ от 27 июля 2010 № 190.

Обработка носителей полетной информации ВС Ми-8Т проводится на сертификационном оборудовании специалистом авиабазы.

Полетная документация на ВС Ан-2 и ТВС-2АМ обрабатывается после каждого полета.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

Процент проконтролированных полётов к количеству выполненных составляет:

- Ми-8Т – 98 %;

- Ми-8АМТ – 97 %;

Количество выполненных прослушиваний внутрикабинных переговоров:

- 15 - на вертолете Ми-8Т;

- 33 - 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 5 отклонений на этапе взлета, посадки и в горизонтальном полете. После проведенного разбора повторяемости событий нет.

**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 | 1 | 1 |  | 1 |  |
| Нарушение инструкций и наставлений по лётной службе | 7 | 7 | 2 | 1 | 2 | 3 |
| Употребление алкогольных напитков |  |  |  |  |  |  |
| Прогулы |  | 2 |  |  |  |  |
| Уголовные преступления |  |  |  |  |  |  |
| Административные проступки | 1 |  | 1 |  | 1 | 1 |

## Таблица №.9

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Меры взыскания | Всего | |
| Анализируемый  период | Сравниваемый период |
| Взысканий всего: | 14 | 3 |
| Замечания | 6 | 1 |
| Выговор | 7 | 2 |
| Понижение в классности |  |  |
| Уволено | 1 |  |

**ООО «Авиакомпания «Приамурье**»

В 2015 году грубых нарушений дисциплины в 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.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

В 2015 году грубых нарушений дисциплины в не выявлено.

**ООО «Авиалифт ДВ»**

В 2015 году состояние дисциплины не ухудшилось и находится на должном уровне.

**ЗАО «Авиалифт Владивосток»**

В 2015 году летным составом грубых нарушений трудовой, технологической дисциплины и административных проступков не допускалось

**АО «Авиакомпания «Восток»**

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

**ООО «Авиакомпания «Амур»**

В 2015 году нарушений дисциплины, требующих наложения на лётный состав дисциплинарных взысканий, не было.

**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 2015 году поощрены почётными грамотами, благодарностями и денежными премиями 34 человека.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

В 2015 основная причина ухудшения производственной дисциплины- нарушение технологии работы экипажа, нарушение требований руководящих документов. Для предотвращения подобных нарушений выработаны и исполняются соответствующие мероприятия.

**ЗАО «УК «Петропавловск»**

Взысканий нет, 7 человек поощрено ценными подарками и грамотами.

Анализ показывает, что в 2015 году отмечались события, произошедшие по вине летного состава. Продолжают иметь место нарушения и формализм при подготовке летного состава со стороны командно-летного и инструкторского состава.

Несмотря на то, что постоянно указывается на недостатки в работе со средствами полетной информации, эти недостатки 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. Исключения формализма 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 2015 году в ряде авиакомпаний продолжилось освоение новых типов самолетов и вертолётов, что является положительным фактором в развитии авиации Дальнего востока.

Сохраняется нехватка лётного состава, в основном в малой авиации.

**Отделом летных стандартов и сертификации Дальневосточного МТУ Росавиации в 2015 году проведено:**

|  |  |
| --- | --- |
| Количество инспекционных проверок эксплуатантов в соответствии в ФАП-11:  - базовых объектов -  - на маршруте -  - на перроне -  - в салоне ВС (работа бортпроводников) - | 12  30  30  26 |
| Количество выданных сертификатов на право выполнения авиационных работ в соответствии с ФАП-249- | 4 |
| Количество выданных Свидетельств эксплуатанта авиации общего назначения - | 1 |
| Количество рассмотренных заявок по выдаче сертификатов на внесение изменений в сертификат, свидетельства, РПП- | 361 |
| Количество свидетельств, выданных членам летных экипажей /размер оплаченной госпошлины - | 1023/  1400000руб |
| Количество расследований авиационных событий с участием специалистов отдела - | 2 |
| Количество ограничений, приостановлений аннулирований сертификатов, свидетельств - | 3 |

**Анализ обеспечения безопасности полетов, связанной с поддержанием летной годности ВС и обеспечением качества ТО ВС эксплуатантов, подконтрольных Управлению за 2015 год**

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

Авиационные инциденты – 18, из них:

- инциденты, связанные с недостатками по ИАС – 2;

- повреждения воздушных судов на земле - 1

Динамика и причинность инцидентов представлена в таблице:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип  ВС | Общее кол-во  инцидентов | | Причинность инцидентов | | | | | |
| Недостатки по ИАС | | КПН | | Ремонт и прочие | |
| 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 |
| А-319 | 2 | 1 | - | - | 2 | 1 | - | - |
| DHC-8 | 4 | 4 | - | - | 4 | 4 | - | - |
| B-737 | 1 | 4 | - | - | 1 | 4 | - | - |
| Ан-24 | 2 | 3 | - | - | 2 | 2 | - | 1 |
| Ан-26 | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - |
| Як-40 | - | 2 | - | - | - | 2 | - | - |
| Ан-28 | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - |
| ТВС-2АМ-1 | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - |
| Ми-8 | 3 | 5 | - | - | - | 1 | 3 | 4 |
| A-321 ASIANA AIRLINES | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - |
| Ка-32 | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| R-44 | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - |
| Ан-38 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - |
| L-410 | 3 | - | - | - | - | - | 3 | - |
| ВСЕГО: | 18 | 23 | 2 | - | 10 | 17 | 6 | 6 |

Количество общего числа инцидентов в сравнении с 2014 годом уменьшилось на пять инцидентов.

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

Инцидентов, связанных с недостатками инженерно-авиационной службы авиакомпаний, в анализируемом периоде произошло два (в 2014 году по вине ИАС инцидентов не было).

Уменьшение количества инцидентов в 2015 году отмечено в АО «Авиакомпания «Аврора» на самолетах B-737 (-3), на самолетах L-410 КГУП «Хабаровские авиалинии» увеличение количества инцидентов (+3).

В 2015 году произошло одно повреждение ВС Ан-26 КГУП «Хабаровские авиалинии».

1. **Инциденты, связанные с недостатками ИАС**

06.06.2015произошел возврат с предварительного старта ВС А-321 авиакомпании ASIANA AIRLINES, выполняющего рейс OZ571, в связи с обнаружением в процессе руления на вылет троса заземления в штатном месте конструкции самолета. В ходе служебного расследования установлено, что по окончании заправки самолета топливом авиатехником Шайдулиным В.М., трос заземления не был снят.

Основными причинами данного события явились:

- невнимательность исполнителя;

-недостаточный контроль со стороны руководителя смены за работой исполнителя;

08.02.2015в аэропорту Благовещенск самолет ТВС-2АМ-1 RA - 01444 ГАУ Амурской области «Авиабаза» вылетел по санзаданию с неубранной заглушкой ВНА. После посадки на площадке Февральск обнаружены забоины лопаток компрессора. Двигатель заменен.

**2. Анализ инцидентов по КПН, ремонту и другим причинам**

**По самолетам А-319 (АО «Авиакомпания «Аврора»)**

11.11.2015при выполнении рейса HZ 5684 Хабаровск – Петропавловск-Камчатский на самолете А-319-111 VP-BWL под управлением КВС Пономаренко А.А. после взлета, в процессе набора заданного эшелона полета 370 на 22 минуте полета на высоте примерно 36600 футов произошло растрескивание левого фиксированного силового электрообогреваемого стекла пилотской кабины.

Причиной авиационного инцидента явилось растрескивание внутреннего слоя левого фиксированного электрообогреваемого силового стекла в пилотской кабине из-за перегрева.

Причиной перегрева стекла явился отказ датчика температуры левого фиксированного электрообогреваемого стекла.

Материалы расследования авиационного инцидента изучены с летным и инженерно-техническим составом, эксплуатирующими ВС типа А-319.

28.12.2015при выполнении рейса НZ 5616 Владивосток – Южно-Сахалинск на самолете А-319 VQ-BBD в процессе выполнения стандартной схемы выхода (в наборе высоты), произошло срабатывание сигнализации отказа с выводом на ЕСАМ информации о неисправности системы триммирования руля направления. Экипажем были выполнены стандартные процедуры обработки данного отказа, но работоспособность системы триммирования руля направления не восстановилась. Командиром ВС было принято решение о возврате на аэродром вылета (Владивосток). После выработки топлива до допустимой посадочной массы, самолёт благополучно произвёл посадку в а/п Владивосток. На после посадочном осмотре самолёта, недопустимых повреждений не обнаружено.

Причиной авиационного инцидента явилось срабатывание аварийной сигнализации отказа системы управления триммированием руля направления из-за механического заклинивания кнопки RESET в нажатом положении, расположенной на пульте 110VU. Процедура нажатия кнопки RESET выполняется одним из членов экипажа, согласно проверочного листа подготовки кабины экипажа для полёта, после запуска двигателей, для приведения триммера руля направления в положение «0».

Расследование продолжается.

**По самолетам DCH-8**

17.02.2015 при выполнении рейса 783 Южно-Сахалинск - Оха на ВС DHC-8-300 RA-67251 под управлением командира Лапшина А.А., 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 «COUTION LIGHT PANEL». После выполнения QRH неисправность осталась. Экипаж принял решение о возврате в аэропорт вылета и произвел благополучную посадку в а/п Хомутово, Южно-Сахалинск.

Причиной отказа электрической системы переменного тока и срабатывания световой сигнализации «#1 AC GEN», «#2 AC GEN» (отключения генераторов переменного тока №1 и №2); «L TRU», «R TRU» ( отключение левого и правого преобразователей напряжения); «#2 SPU AUX PWR»(отключения резервного насоса №2 гидросистемы); «L ELEV HORN HEAT», «R ELEV HORN HEAT» (отключения обогрева левого и правого законцовок руля высоты) явилось короткое замыкание проводов системы переменного тока 115/200V из-за нарушения изоляции проводов вследствие их перетирания в процессе эксплуатации краем промежуточной колодки крепления к заднему лонжерону правого полукрыла.

1.Материалы расследования авиационного инцидента изучены со всем летным и инженерно-техническим персоналом АО «Авиакомпания «Аврора», эксплуатирующими ВС типа DHC-8.

2. На всех ВС типа DHC-8 эксплуатирующих АО «Авиакомпания «Аврора» выполнен SERVICE BULLETIN 8-24-86 (Revision «A» от 10.02.2014г.).

14.05.2015года при выполнении рейса 9237 по маршруту Южно-Сахалинск - Ноглики на самолете DHC-8-200 RA-67263, под управлением КВС Баханова А.И. 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 инцидента явилась раскачка параметров Tq (крутящего момента) воздушного винта правого двигателя явилась некорректная работа PCU (Propeller Control Unit – агрегата управления работой воздушного винта) и MFC (механического агрегата дозировки топлива).

Расследование авиационного инцидента не завершено.

29.05.2015при выполнении рейса 783 Южно-Сахалинск – Оха на самолете DHC-8-300 RA-67251 под управлением КВС Аксененко П.И., на эшелоне 190 экипаж обнаружил признаки отказа гидросистемы №2. КВС принял решение произвести возврат на аэродром Южно-Сахалинск, посадка произошла благополучно.

Причиной отсутствия гидрожидкости в гидросистеме №2 и срабатывания световой сигнализации отключения гидронасоса «#2 ENG HYD PUMP» на панели «CAUTION LIGHT PANEL» с одновременным падением давления в гидросистеме до «ноля» явилась разгерметизация гидросистемы вследствие обрыва фитинга магистрали высокого давления, установленном на корпусе PRESSURE MANIFOLD.

1. Материалы расследования авиационного инцидента изучены летным и инженерно-техническим персоналом АО «Авиакомпания «Аврора», эксплуатирующими ВС типа DHC-8.
2. Заменены фитинги (UNION) магистрали высокого давления установленном на PRESSURE MANIFOLD на всех ВС типа DHC-8 в АО «Авиакомпания «Аврора».
3. В соответствии с Руководством по управлению безопасностью полетов АО «Авиакомпания «Аврора» определена опасность и внесен выявленный риск в Реестр выявленных рисков технической дирекции.

11.07.2015при выполнении рейса 799 Южно-Сахалинск – Южно-Курильск на самолете DHC-8-300 RA-67255 под управлением КВС Макаренко О.А., после взлета, в наборе высоты произошло периодическое выпадение флага отказа на высотомере №1. КВС принял решение произвести возврат на аэродром Южно-Сахалинск, посадка произошла благополучно.

Причиной периодического выпадения флага отказа на высотомере №1 в полете явился неустойчивый контакт в электрических разъемах блока DADC (Air Data Computer) #1.

1. Материалы расследования авиационного инцидента изучены летным и инженерно-техническим персоналом АО «Авиакомпания «Аврора», эксплуатирующими ВС типа DHC-8.

2. При проведении подготовки ВС к вылету проверять работоспособность всех систем и приборов. При выявлении дефектов принимать меры по немедленному их устранению.

3. В соответствии с Руководством по управлению безопасностью полетов АО «Авиакомпания «Аврора» определена опасность и внесен выявленный риск в Реестр выявленных рисков технической дирекции.

**По самолетам Boeing-737**

09.01.2015при выполнении рейса HZ 5684 Хабаровск – Петропавловск-Камчатский на самолете В-737-500 RA-73013 под управлением КВС Громова А.В. в начале снижения с эшелона FL 330 произошел отказ системы управления наддувом кабины с выпадением кислородных масок в пассажирском салоне и выполнением экстренного снижения. Посадка в аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) произведена благополучно.

Причиной авиационного инцидента явился отказ в работе Pressure Controller #2 (блока управления наддувом кабины), в результате чего произошло самопроизвольное перемещение задней заслонки системы кондиционирования воздуха (Cabin Pressurization Outflow Valve) в положение «Open» («открыто»), что привело к падению давления гермокабины, срабатыванию сигнализации «Altn Horn» («высота в кабине более 10000 футов / 3000 метров») и выбросу кислородных масок.

1. Материалы расследования авиационного инцидента изучены с летным и инженерно-техническим составом, эксплуатирующими ВС типа Boeing -737.

2. Руководству АО «Авиакомпания «Аврора» принять меры по исключению не своевременного оповещения экипажами органов ОрВД при возникновении особых случаев в полете.

**По вертолетам Ми-8**

29.10.2015 при выполнении контрольного висения вертолета Ми-8МТВ-1 RA-22985 принадлежащий ЗАО СП «Авиашельф» произошел хлопок в районе левого двигателя с кратковременным загоранием табло «Повышенная вибрация левого двигателя» и «Опасная вибрация левого двигателя». При визуальном осмотре проточной части левого двигателя выявлен обрыв рабочей лопатки 1 ступени компрессора. Создана комиссия по расследованию данного авиационного инцидента. Двигатель подлежит отправке на исследование и в ремонт. Наработка изделия СНЭ составило 1218 часов.

01.05.2015на воздушномсудне Ми-8МТВ-1 RA-25825, принадлежащем ООО «шТурМан-2», выполнялся рейс 9231 по перегону вертолета после выполнения капитального ремонта на «ОЗ ГА» по маршруту Чита-Зея.

В 4.30 UTC произведен взлет из аэропорта Чита, намеченный пункт посадки Зея. Днем, в сложных метеоусловиях, при попадании ВС в снежный заряд в районе н.п. Ерофей Павлович произошло кратковременное падение оборотов турбокомпрессора левого двигателя с 91,5 % до 79,8 % в течение 4 сек. с незначительным изменением звука работы левого двигателя с последующим восстановлением оборотов. В дальнейшем полет проходил без отклонений.

После посадки на площадке г. Зея при осмотре ВС и двигателей обнаружено повреждение семи лопаток ВНА, повреждение трех лопаток первой ступени компрессора на левом двигателе № К7884214289. Других повреждений ВС и правого двигателя нет.

Комиссия по расследованию авиационного инцидента Дальневосточного МТУ Росавиации пришла к заключению, что причиной авиационного инцидента явился сброс льда с обтекателя антенны 3-го диапазона изделия 6201, установленной перед люком осмотра двигателей, и попадание льда в газовоздушный тракт левого двигателя.

04.03.2015экипаж вертолёта Ми-8МТВ-1 RA-25486, принадлежащий АО «Авиакомпания «Восток», 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.

**По самолетам Ан-24**

28.06.2015произошёл 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, принадлежащий 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.

04.07.2015на самолёте Ан-24РВ RA-13344 (КГУП «Хабаровские авиалинии») в а/п Охотск выполнялся контрольный полёт с целью определения правильности устранения неисправности, приведшей к отказу правого двигателя в полёте при выполнении рейса Николаевск-на-Амуре – Охотск 28.06.2015 года.

Согласно объяснений экипажа, при выполнении контрольного полёта, в процессе набора высоты, до высоты 5200 м замечаний по работе двигателя не было. С высоты 5200 м появилась тенденция снижения показаний Рикм2 и на Н = 5300 м при неизменном положении РУД2 Рикм2 упало до 17 кг/см2 и началось падение оборотов двигателя, давления топлива, давления масла, и произошло автоматическое флюгирование лопастей воздушного винта с последующем выключением правого авиадвигателя. Светосигнализатор «ИМ ЗАТОРМОЖЕН» не загорался. Экипаж включил РУ19А-300 и совершил посадку на аэродром вылета (аэропорт Охотск). Посадка в аэропорту Охотск произведена через 1 час 10 мин, благополучно, пострадавших нет.

При пробеге ВС по МВПП диспетчер аэропорта Охотск наблюдал дымление за правой стойкой шасси, о чем доложил экипажу. ВС остановилось на полосе. При осмотре обнаружено повреждение пневматиков правой стойки шасси с их частичным разрушением, на ребордах колес имеются сколы.

Визуальный осмотр металлической взлетно-посадочной полосы показал:

- на расстоянии 370 метров от торца МВПП видны следы касания колес левой стойки шасси;

- на расстоянии 394 метра от торца МВПП видны следы касания колес правой стойки шасси;

- в местах касания колес разрушения МВПП не обнаружено;

- от места касания колес МВПП видны сплошные следы торможения;

- левая сторона сплошной лед одного колеса;

- правая сторона сплошной след двух колес

- от места касания колес с МВПП следы торможения смещены влево на 5-7 метров от оси МВПП;

- по следу торможения обнаружены следы повреждения металлических аэродромных плит К-1Д, на 4-5 плитах МВПП.

Для выяснения причины отказа двигателя в АТБ был изготовлен переходник от штуцера подвода воздуха на баростате АДТ – 24М к КПУ- 3.

Подсоединили КПУ-3 к баростату, произвели запуск правого авиадвигателя, установили режим работы авиадвигателя тот же, при котором произошёл отказ, а посредством КПУ-3 создавали разрежение. При разрежении, соответствующей высоте 5300м. происходил отказ двигателя и автоматическое флюгирование лопастей воздушного винта. Эту операцию повторили четырежды – результат один и тот же.

Аналогичные работы были выполнены и на левом двигателе – замечаний нет.

На основании проведённых работ был сделан вывод, что причиной отказа правого авиадвигателя стала неисправность АДТ – 24М. АДТ – 24М отправлен на исследование. Исследование не завершено. Расследование авиационного инцидента не завершено.

**По самолетам Ан-38**

05.03.2015самолёт Ан-38 RA-41903 принадлежащий АО «Авиакомпания «Восток» 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 L-410**

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, принадлежащий 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, правильные.

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.

27.01.2015произошёл 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, принадлежащий 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 вышесказанного 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, принадлежащий 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).

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

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. |
| **Рис 1. Соединение типа Паркера**  1-штуцер;  2-ниппель;  3-трубопровод;  4-гайка. |
|  |

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.

**Повреждения воздушных судов на земле.**

08.11.2015в 04.50 UTC (08.11.2015 время местное 14.50) в аэропорту г. Хабаровск (Новый) ВС Б-777-300 VP-BGD, принадлежащий ПАО «Аэрофлот», при выруливании на предварительный старт для выполнения рейса № 1713 по маршруту: Хабаровск-Шереметьево, нарушив назначенный маршрут руления, левой плоскостью крыла столкнулся с находящимся на месте стоянки № 43 самолётом Ан-26-100 RA-26174 (эксплуатант - КГУП "Хабаровские авиалинии"). Экипаж и пассажиры не пострадали.

В результате столкновения на самолёте Б-777-300 VP-BGD повреждена законцовка левой плоскости крыла.

На самолёте Ан-26-100 RA-26174 повреждены киль и руль направления:

- сквозной порез элементов конструкции РН по нервюре 11а длинной 880 мм;

- гофр обшивки РН справа от нервюры 11а-9а;

- верхняя часть РН от нервюры 11а по нервюру 14а смещена влево от осевой линии киля на расстояние 100 мм;

- разорваны элементы конструкции РН, загнуты с загибом вправо от осевой линии на 220 мм;

- разрушен верхний узел навески триммера-сервокомпенсатора РН;

- деформирована зашивка заднего лонжерона киля в районе 11-12 нервюры S=532 см².

После демонтажа РН обнаружены трещины на верхнем и среднем кронштейнах киля для навески РН.

ВС Ан-26-100 RA-26174 введено в эксплуатацию путём замены киля и РН.

**Отрицательные примеры технического обслуживания ВС**

28.05.2015на самолете DHC-8-300 RA-67251(АО «Авиакомпания «Аврора») экипажем было записано замечание: «Постоянный свист в районе сервисной двери в наборе с высоты 8000 ft до эшелона 1400 ft».

Произведена регулировка нижней и верхней части сервисной двери согласно AMM 52-45-00, ТУ соответствует. Проверена плотность прилегания и герметичность согласно AMM 21-30-00-02, ТУ соответствует.

23.11.2015на самолете A319-111 VP-BUN (АО «Авиакомпания «Аврора») экипажем при подготовке к полету зафиксирована неисправность контура "В" системы пожаротушения двигателя №2. Самолет выпущен в полет согласно MEL по категории С (10 дней) с последующим продлением еще на 10 дней (MEL Extension). Произведена замена модуля P/N NSA937901M16-04. Проверена система пожаротушения. ТУ соответствует.

23.09.2015При выполнении работ на Ми-8МТВ-1 RA25739 (ЗАО СП «Авиашельф») по Ф-ВС А2 ОС выявлено невыполнение в полном объеме пункта тк. 49.10.00а. Исполнитель техник ЛАиД.

17.09.2015на вертолёте Ми-8Т RА-22915(АО «Авиакомпания «Восток») а/т по Пид Чиркиным А.П. выполнена установка трубки 8АТ-64-100-23 подвода воздуха к СО-40 левого двигателя с грубыми нарушениями технологии монтажа (не соблюдён минимальный радиус изгиба, допущена деформация трубки у ниппеля) в результате чего произошло разрушение данной трубки в районе ниппельного соединения.

**Положительные примеры**

31.07.2015на самолете A319-111 VP-BWK (АО «Авиакомпания «Аврора») при выполнении оперативного обслуживания авиатехник Кищенко Р. обнаружил засорение фильтра системы смазки ВСУ APU-131-9A. Проведенные работы согласно AMM подтвердили наличие металлической стружки в масле. ВСУ деактивировано. ВС выпущено в полет с отключенным ВСУ согласно MEL по категории D (120 дней). 16.08.2015 выполнена замена ВСУ APU-131-9A на исправную. При исследовании снятой ВСУ силами уполномоченной MRO (Maintenance Repair Organization) обнаружено разрушение подшипника вентилятора.

20.10.2015на самолете DHC-8-300 RA-67253 (АО «Авиакомпания «Аврора») при выполнении оперативного технического обслуживания по форме L2-Check инженер Кутузов С.В. обнаружил, что температура топлива правого двигателя в красном секторе.

Заменен THERMAL ELEMENT FUEL HEATER ENGINE №2 согласно AMM 72-01-40. Произведен запуск двигателей, температура ТУ соответствует.

29.09.2015при выполнении периодического ТО по Ф-4 вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25739 (ЗАО СП «Авиашельф»), во время выполнения работ по проверке автомата перекоса выявлен выход подшипника совместно со стопорным кольцом валика рычага поворота лопастей втулки НВ. Причина несоответствия является некачественная запрессовка подшипника валика рычага поворота при выполнении текущего ремонта НВ. Несоответствие устранено заменой комплекта рычага поворота втулки НВ. Наработка изделия ППР составило 491 часов. Изделие подлежит гарантийному ремонту.

14.09.2015при выполнении ТО по Ф-3 («АТБ-Амурские авиалинии») на вертолете Ми-8Т RA-25974 инженером ОТК Ткаченко В.А. обнаружена трещина на обшивке хвостовой балки между 2 и 3 шпангоутами справа длиной L=50мм. Выполнен ремонт поврежденных участков обшивки в соответствии с технологическими картами вертолета Ми-8.

30.07.2015при выполнении периодического ТО по Ф-6 на вертолёте Ми-8Т RA-25963 (АО «Авиакомпания «Восток») при проверке противодавления двигательной секции маслорадиаторов противодавление выше нормы. Причина – внутреннее загрязнение воздушно-масляных радиаторов 2281Б. Произведена замена маслорадиаторов.

**Опасные дефекты**

13.09.2015в аэропорту г. Николаевска-на-Амуре при выполнении ТО по встрече самолёта Ан-24 РВ № RA-47359 (КГУП «Хабаровские авиалинии»), выполнявшего рейс НИ 466 по маршруту Хабаровск – Николаевск-на-Амуре, авиатехник ПиД Винниченко В.С. после выключения авиадвигателя левой СУ обнаружил посторонний звук в районе обтекателя втулки воздушного винта. При выяснении причины постороннего звука обнаружен обрыв 2-х шпилек крепления втулки в/винта к фланцу вала двигателя. При выполнении магнитопорошкового контроля вала винта данного двигателя инженером ОТК Надёжкиным Ю.Н. обнаружена сквозная трещина фланца вала двигателя, идущая от отверстия под шпильку к центру фланца вала двигателя.

23.03.2015при выполнении оперативного технического обслуживания по форме «ВС-А2-ОС» на вертолёте Ми-8Т RA-22559 (АО «Авиакомпания «Восток») при вращении трансмиссии за лопасти РВ слышен нехарактерный стук в районе соединения ведущего вала ХР с валом трансмиссии. Причина – повышенный люфт ведущего вала ХР в плоскости вращения. Произведена замена хвостового редуктора.

01.10.2015при выполнении периодического ТО по Ф-3 вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25185 (ЗАО СП «Авиашельф») во время углубленного осмотра проточной части левого двигателя выявлено обрыв задней кромки на четырех рабочих лопатках седьмой ступени турбокомпрессора. Предполагаемая причина – внутреннее локальное разрушение. Двигатель подлежит ремонту.

Анализируя состояние качества технического обслуживания необходимо отметить, что основными причинами нарушений являются:

* неудовлетворительные анализ и качество устранения дефектов;
* недостаточный инженерный контроль, невнимательность ИТП;
* имеет место низкая технологическая и производственная дисциплина.

Это свидетельствует о том, что:

- инженерный состав не всегда осуществляет должный контроль за исполнением требований руководящей документации непосредственно в процессе технического обслуживания авиационной техники;

- руководящий состав инженерно-авиационных служб не в полной мере способствует внедрению в работу системы управления безопасности полетов (СУБП).

Как следует из рассмотренных фактических материалов, поддержание летной годности ВС и обеспечение качества ТО ВС сопровождаются существенными отклонениями от нормативных требований Федеральных авиационных правил, связанными с недостатками организации технического обслуживания авиационной техники, повышения квалификации инженерно-технического персонала.

Внутренний аудит является эффективным инструментом профилактики допускаемых нарушений качества поддержания летной годности воздушных судов с оценкой исполнения корректирующих мероприятий по устранению имевших место нарушений и несоответствий.

Всего отделом в 2015 году выполнено:

1. 26 инспекционных проверок по сертификации организаций по ТОиР и по проверке базовых объектов.
2. Проведен инспекционный контроль летной годности 50 воздушных судов.
3. Организовано исполнение и контроль 12 директив летной годности воздушных судов.
4. Рассмотрено 10 материалов на продление удостоверений о годности гражданских воздушных судов по шуму на местности.
5. Рассмотрены 113 заявок на сертификацию воздушных судов, подготовлено 112 Решений на проведение сертификации экземпляров ВС согласно ФАП-132 и ФАП-118. Выдан 101 сертификат летной годности ГВС, в том числе ВС, ЕЭВС и тепловые аэростаты.
6. Рассмотрены на ТКК 246 материалов по присвоению и внесению квалификационных отметок в Свидетельства инженерно-технического персонала на право технического обслуживания воздушных судов согласно ФАП-147. Оформлены и выданы 246 свидетельств инженерно-техническим специалистам по ТО ВС.
7. Проведено расследование 7 инцидентов, связанных с отказами авиационной техники, в ходе расследования которых приостанавливалось действие сертификатов летной годности. Принималось участие в расследовании одного авиационного происшествия.
8. Разработан годовой план работы отдела на 2016 год. Квартальные планы мероприятий разрабатываются.
9. Подготовлены обобщенные по управлению полугодовые и годовые анализы обеспечения безопасности полетов и качества технического обслуживания авиатехники в предприятиях, подконтрольных управлению.

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

В 2015 году издан приказ Минтранса России № 264 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по выдаче документа, подтверждающего соответствие юридического лица, осуществляющего обеспечение авиационной безопасности, требованиям федеральных авиационных правил» в котором определен порядок получения сертификата по авиационной безопасности. Приказ зарегистрирован в Минюсте России 22.10.2015 № 39432, вступил в силу 07.11.2015 г.

В четвертом квартале 2015 года в международных аэропортах Владивосток, Южно-Сахалинск, Благовещенск в соответствии с расторжением договоров с вневедомственной охраной периметр аэропортов охраняют сотрудники службы авиационной безопасности.

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

В третьем и четвертом квартале 2015 года переданы под охрану периметры аэропортов Херпучи, Богородское ФКП «Аэропорты Дальнего Востока».

Основные данные по актам незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность гражданской авиации по авиапредприятиям (аэропортам) за 12 месяцев 2015 года по сравнению с данными за 12 месяцев 2014 года 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) | 10(5) |
| 7 | Блокирование ВС | нет | нет |
| 8 | Блокирование объектов ГА | нет | нет |
| 9 | Несанкционированное проникновение в ВС | нет | нет |
| 10 | Несанкционированное проникновение на объекты ГА | 3 | 3 |
| 11 | Другие АНВ (инциденты) | 9 | 5 |
|  | Всего АНВ в деятельность ГА | 16 | 18 |

За 2015 год не сократились поступления угроз в адрес гражданской авиации.

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 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 № 63-ФЗ "Уголовный кодекс Российской Федерации" и Федерального закона от 30 декабря 2001 года № 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.

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.

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 Российской Федерации.

Все международные аэропорты и все аэропорты местных воздушных линий имеют действующие сертификаты 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. Результаты досмотра пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, груза и почты показаны в таблице 2.

Таблица 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Основные показатели | Ед.  изм. | 2014 | 2015 |
| 1 | Перевезено пассажиров | чел. | 2 619 969 | 2 445 017 |
| 2 | Выявлено лиц, пытавшихся пронести в ВС запрещенные предметы и вещества | чел. | 1 565 | 1 976 |
| 3 | Обнаружено и изъято |  |  |  |
| а) оружия всех видов, всего | шт. | 719 | 700 |
| б) боеприпасов всех видов, всего | шт. | 1 629 | 1 133 |
| в) взрывчатых веществ | кг | 0,2 | 0,5 |
| г) легковоспламеняющихся жидкостей | л | 667,5 | 1 177,05 |
| д) ядовитых, и других веществ | кг | 193,64 | 171,21 |
| 4 | Перевезено оружия пассажиров, изъятого на период полета | шт. | 7 129 | 7 826 |
| 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 | 2/191 | 45 |

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.

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.

В 2015 году более 10 нормативно-правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности были приняты Правительством Российской Федерации, Министерством транспорта РФ, которые определяют порядок аттестации сил транспортной безопасности и аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности.

Состояние авиационной безопасности в аэропортах, авиапредприятиях удовлетворительное.

**Анализ состояния безопасности на территории деятельности Дальневосточного МТУ Росавиации 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 2015 год**

1. На территории деятельности Дальневосточного МТУ Росавиации функционируют 16 юридических лиц (далее - предприятие) в состав которых входит: 23 аэропорта и 27 аэродромов*.*

Таблица 1

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

2. Соответствие штатного расписания фактическому наличию и уровень подготовленности авиационного персонала:

- аэродромное обеспечение (службы: аэродромная, спецтранспорта (далее - АС);

- электросветотехническое обеспечение (далее - ЭСТОП);

- авиатопливообеспечение воздушных перевозок и осуществление контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов (далее - ГСМ);

- обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов (далее - СОП).

Таблица 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Аэропорты  (аэродромы)  /классы/ | Соответствие штатного расписания фактическому наличию  авиационного персонала (%) | | | | Уровень профессиональной  подготовленности  авиационного персонала (%) | | | |
| АС | ЭСТОП | ГСМ | СОП | АС | ЭСТОП | ГСМ | СОП |
| Владивосток | 84,3 | 78,8 | - | 85,4 | 85,7 | 100 | - | 100 |
| Хабаровск | 95,8 | 89,5 | 100 | 99,3 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Южно-Сахалинск | 97,2 | 94,3 | - | - | 100 | 100 | - | - |
| Итого /А/: | 93,8 | 88,9 | 100 | 95,9 | 94,7 | 100 | 100 | 100 |
| Благовещенск | 95,1 | 89,1 | 90,3 | 100 | 25,0 | 25,0 | 100 | 100 |
| Итуруп | 68,8 | 80,0 | - | 100 | 100 | 100 | - | 100 |
| Комсомольск-на-Амуре (Дземги) | 98,9 | 88,9 | 86,7 | 100 | 33,3 | 33,3 | 50,0 | 100 |
| Комсомольск-на-Амуре (Хурба) | 68,9 | 69,2 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 0 |
| Итого /В/: | 89,9 | 82,2 | 91,1 | 100 | 100 | 72,7 | 100 | 100 |
| Зея | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Зональное | 50,0 | 66,7 | 50,0 | 33,3 | 100 | 50,0 | 100 | 100 |
| Нелькан | 87,5 | 100 | 100 | 100 | 100 | 60,0 | 77,6 | 100 |
| Николаевск-на-Амуре | 95,7 | 53,8 | - | 100 | 53,3 | 100 | - | 100 |
| Ноглики | 93,1 | 100 | 100 | 100 | 66,7 | 33,3 | 33,3 | 100 |
| Охотск | 86,9 | 77,8 | - | 100 | 25,0 | 100 | - | 60,0 |
| Советская  Гавань | 100 | - | 66,7 | 100 | 100 | - | 63,3 | 90,0 |
| Тукчи | Аэродром законсервирован, полеты не выполняются | | | | | | | |
| Тында | 75,0 | 100 | 75,3 | 50,0 | 100 | 45,4 | 56.3 | 63,0 |
| Ургалан | 100 | 100 | 100 | 50,0 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Шахтерск | 72,7 | 50,0 | - | 66,7 | 50,0 | - | 41,1 | 33,3 |
| Южно-Курильск | 55,6 | 100 | - | 85,7 | 50,0 | - | 100 | 50,0 |
| Итого /Г/: | 85,0 | 77,5 | 74,5 | 89,8 | 63,8 | 72,4 | 42,9 | 90,4 |
| Оха | 90,3 | 88,9 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Пластун | 100 | 100 | 100 | 100 | 50,0 | 60,2 | 73,0 | 100 |
| Экимчан | 66,7 | 50,0 | 66,7 | 66,7 | 100 | 50,0 | 100 | 100 |
| Итого/Д/: | 84,4 | 83,3 | 90,0 | 92,9 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Аян | 100 | 100 | 50,0 | 100 | 33,3 | 45,4 | 50,0 | 100 |
| Богородское | 100 | 50,0 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Дальнереченск | 80 | 100 | 50,0 | 100 | 100 | 100 | 100 | 50,0 |
| Херпучи | 100 | 100 | - | 100 | 50,0 | - | 100 | 50,0 |
| Чумикан | 80,0 | 50,0 | 100 | 100 | 100 | 50,0 | 100 | 100 |
| Итого/Е/: | 92,6 | 88,9 | 75,0 | 100 | 54,5 | 28,6 | 75,0 | 100 |

Из 27 - на 24 аэродромах (аэропортах) соответствие штатного расписания фактическому наличию авиационного персонала составляет от 50,0% до 98,9%.

Наименьшее соответствие штатного расписания фактическому наличию авиационного персоналапо видам аэропортовой деятельности на аэродромах классов:

Наименьший уровень профессиональной подготовленности авиационного персонала по видам аэропортовой деятельности на аэродромах классов:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| - аэродромное обеспечение | *-* | Г, Е; |
| - электросветотехническое обеспечение | *-* | Г, Е; |
| - авиатопливообеспечение воздушных перевозок и осуществление  контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов | *-* | Г, Е; |
| - обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов | *-* | Г, Е. |

3.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 3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Аэропорты  (аэродромы)  /классы/ | Спец-  транспорт  и средства  механизации | | Производственные  помещения | | | Технические  сооружения | | Технологическое  оборудование | | Средства связи | | | | Оргтехника | | | |
| Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | | Исправность % | Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | | Исправность % | | Обеспеченность % | | Исправность % | |
| Владивосток | 100 | 100 | 100 | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | | 95,5 | |
| Хабаровск | 100 | 99,6 | 100 | | 99,7 | 100 | 100 | 92,8 | 92,2 | 99,2 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Южно-Сахалинск | 76,2 | 81,3 | 65,7 | | 52,3 | 94,7 | 100 | 86,7 | 76,9 | 92,4 | | 100 | | 69,7 | | 95,7 | |
| Итого /А/: | 97,4 | 98,1 | 98,6 | | 98,7 | 98,8 | 100 | 95,4 | 94,0 | 97,7 | | 100 | | 96,1 | | 97,6 | |
| Благовещенск | 97,3 | 100 | 100 | | 100 | 96,0 | 100 | 100 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Итуруп | 50 | 100 | 100 | | 100 | - | - | 100 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Комсомольск-на-Амуре  (Дземги) | 100 | 96,7 | 83,9 | | 62,1 | 40,0 | 50,0 | 83,3 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Комсомольск-на-Амуре  (Хурба) | 100 | 100 | 100 | | 100 | 100 | 100 | 72,7 | 75,0 | 100 | | 85,7 | | 100 | | 100 | |
| Итого /В/: | 93,8 | 96,0 | 97,2 | | 95,7 | 89,5 | 91,7 | 96,2 | 94,7 | 100 | | 94,2 | | 100 | | 100 | |
| Зея | 100 | 100 | 61,4 | | 0 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Зональное | 50,0 | 50,0 | 100 | | 0 | 71,4 | 100 | 25,0 | 50,0 | 50 | | 50 | | 66,7 | | 0 | |
| Нелькан | 92,3 | 66,7 | 84,8 | | 93,8 | 66,7 | 100 | 68,4 | 84,7 | 40,0 | | 100 | | 80,0 | | 0 | |
| Николаевск-на-Амуре | 75,0 | 0 | 80,6 | | 49,6 | - | - | 89,5 | 82,4 | 100 | | 100 | | 51/5 | | 100 | |
| Ноглики | 91,5 | 95,3 | 85,8 | | 100 | 94,1 | 100 | 94,1 | 100 | 59,5 | | 100 | | 90,9 | | 100 | |
| Охотск | 74,2 | 52,2 | 55,6 | | 96,7 | 83,3 | 100 | 57,1 | 75,0 | 40,0 | | 100 | | 33,3 | | 50,0 | |
| Советская  Гавань | 68,9 | 70,0 | 76,6 | | 3,7 | 100 | 100 | 61,5 | 75,0 | 30,0 | | 100 | | 20,0 | | 0 | |
| Тукчи | Аэродром законсервирован, полеты не выполняются | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тында | 80,0 | 85,7 | 71,4 | 13,2 | | 60,0 | 65,7 | 75,0 | 100 | | 71,4 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Ургалан | 100 | 80,0 | 80,0 | 100 | | 88,9 | 100 | 87,5 | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Шахтерск | 50,0 | 0 | 69,2 | 20,6 | | 100 | 33,3 | 63,6 | 85,7 | | 100 | | 100 | | 66,7 | | 100 | |
| Южно-Курильск | 100 | 100 | 100 | 100 | | ***-*** | ***-*** | 100 | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Итого /Г/: | 59,7 | 67,4 | 72,1 | 67,8 | | 81,9 | 78,0 | 80,3 | 89,8 | | 74,8 | | 98,7 | | 66,4 | | 92,9 | |
| Оха | 97,1 | 91,2 | 74,0 | 89,0 | | 88,9 | 11,1 | 90,6 | 47,5 | | 100 | | 100 | | 91,7 | | 72,7 | |
| Пластун | 100 | 100 | 100 | 100 | | 100 | 100 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Экимчан | 14,3 | 0 | 60,9 | 87,1 | | 40,0 | 100 | 56,3 | 22,2 | | 56,5 | | 100 | | 100 | | 25,0 | |
| Итого /Д/: | 70,7 | 92,7 | 71,5 | 88,9 | | 42,3 | 47,7 | 84,4 | 20,0 | | 84,4 | | 100 | | 94,1 | | 62,5 | |
| Аян | 80,0 | 100 | 25,6 | 100 | | 100 | 100 | - | - | | 12,5 | | 100 | | 0 | | 0 | |
| Богородское | 80,0 | 75,0 | 91,1 | 12,5 | | 87,5 | 92,9 | 100 | 83,3 | | 25,0 | | 100 | | 50,0 | | 100 | |
| Дальнереченск | 85,7 | 50,0 | 100 | 81,7 | | 100 | 60,0 | 50,0 | 80,0 | | 75,0 | | 100 | | 0 | | 0 | |
| Херпучи | 83,3 | 100 | 16,5 | 100 | | ***-*** | ***-*** | 33,3 | 100 | | 100 | | 100 | | 33,3 | | 100 | |
| Чумикан | 100 | 100 | 5,29 | 100 | | ***-*** | ***-*** | 45,2 | 100 | | 57,1 | | 100 | | 25,0 | | 100 | |
| Итого /Е*/:* | 85,4 | 85,7 | 48,8 | 50,2 | | 59,5 | 81,8 | 50,0 | 92,9 | | 51,7 | | 100 | | 26,3 | | 100 | |

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

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

1. Состояние регулярности полетов.

Таблица 4

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Аэропорты  (аэродромы) | Изменение регулярности %  2015г./2014г. | | | | | |
| Причины задержек | | | | | Итого: 2015г./2014г. |
| По метеоусловиям | Позднее  прибытие воздушного судна | По вине служб  аэропорта  (аэродрома) | Отказы  технических средств | Недостаточная техническая оснащенность аэропорта  (аэродрома) |
| Владивосток | -100 | 4,1 | 57,1 | 100 | - | -16,7 |
| Хабаровск | -100 | -100 | - | - | - | -28,1 |
| Южно-Сахалинск | -100 | -17,1 | -100 | 63,6 | - | -44,2 |
| Всего /А/: | -56,8 | -11,3 | -32,4 | 67,7 | - | -24,5 |
| Благовещенск | -32,5 | -63,5 | 100 | 52,8 | - | -29,1 |
| Итуруп | -27,8 | -100 | 14,3 | -100 | - | -31,8 |
| Комсомольск-на-Амуре  (Дземги) | - | - | - | - | - | - |
| Комсомольск-на-Амуре  (Хурба) | -25,0 | - | 33,3 | - | - | -28,6 |
| Всего /В/: | -25,3 | 66,3 | 28,6 | -100 | - | -41,2 |
| Зея | -31,5 | 25,0 | - | 50,0 |  | -18,0 |
| Зональное | - | - | - | - | - | - |
| Нелькан | -33,3 | 33,3 | - | - | 33,3 | 11,1 |
| Николаевск-на-Амуре | 10,5 | -2,4 | -100 | - | - | 0,4 |
| Ноглики | 90,0 | 100 | - | - | - | 96,2 |
| Охотск | -2,7 | - | - | - | - | -2,7 |
| Советская  Гавань | -81,3 | -14,3 | - | -100 | -100 | -67,7 |
| Тукчи | Аэродром законсервирован, полеты не выполняются | | | | | |
| Тында | - | - | - | - | - | - |
| Ургалан | - | - | - | - | - | - |
| Шахтерск | -30,0 | - | -40,0 | - | - | -33,3 |
| Южно-Курильск | -100 | - | 94,0 | -100 | 14,3 | 8,0 |
| Всего /Г/: | -46,4 | 9,9 | 76,4 | 33,3 | -20,0 | -47,1 |
| Оха | 10,9 | -100 | - | - | - | -23,8 |
| Пластун | -100 | - | - | - | - | -100 |
| Экимчан | 60,0 | - | 100 | -100 | - | 12,5 |
| Всего /Д/: | 0 | -100 | 100 | -100 | 100 | -20,0 |
| Аян | -100 | - | - | - | - | -100 |
| Богородское | - | - | - | - | - | - |
| Дальнереченск | -100 | - | - | - | - | -100 |
| Херпучи | 25,0 | - | 100 | -100 | - | -33,3 |
| Чумикан | -100 | - | 100 | - | - | 33,3 |
| Всего /Е/: | -129,4 | -166,7 | -100 | -100 | 100 | -95,8 |
| Итого: 2015г./2014г | -49,9 | -14,1 | 46,25 | -100 | -20,1 | -21,9 |

Регулярность полетов снизилась на 21,9%.

Снижение регулярности полетов по следующим причинам произошло на аэродромах классов:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| - по метеоусловиям | *-* | А, В, Г. Е; |
| - поздним прибытием воздушного судна | *-* | А, Д. Е; |
| - по вине служб аэропорта (аэродрома) | *-* | А, Е; |
| - отказы технических средств и оборудования | *-* | В, Д, Е; |
| - из-за недостаточной технической оснащенности  аэропорта (аэродрома) | *-* | Г. |

5. Объем выполненных работ отделом АД и ВП за 2015 год.

Таблица 5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №  п/п | Перечень выполненных работ | Количество |
| 1. | Внесено в кодификаторы управления поступивших сведений о присвоениях, изменениях, отменах кодов авиаперевозчиков, городов, воздушных судов. | 152 |
| 2. | Обработано информационных телеграмм, содержащих сведения об оперативной корректировке расписания движения воздушных судов. | 1787 |
| 3. | Зарегистрировано и внесено изменений в реестр аэропортовых сборов и тарифов. | 224 |
| 4 | Сформировано расписание движения воздушных судов из аэропорта Хабаровск. | 12 |
| 5. | Осуществлено проверок на соответствие сертификационным требованиям по видам аэропортовой деятельности. | 6 |
| 6. | Осуществлено инспекционных контролей на соответствие сертификационным требованиям по видам аэропортовой деятельности. | 9 |
| 7 | Внесено изменений в Государственный реестр аэропортов РФ. | 1 |
| 8. | Внесено изменений в Государственный реестр аэродромов РФ. | 2 |
| 9. | Инспекционные проверки базовых объектов. | 12 |
| 10. | Выдано или продлено удостоверений годности к эксплуатации систем светосигнального оборудования с огнями малой интенсивности. | 1 |
| 11. | Выдано сертификатов соответствия аэродромов | 2 |

Объем работ выполнен в соответствии с планом деятельности отдела АД и ВП на 2015 год.

**Выводы:**

Для поддержания необходимого уровня обеспечения безопасности полетов по видам аэропортовой деятельности: аэродромное обеспечение; электрсветотехническое 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 для прохождения обучения на курсах профессиональной переподготовки и повышения квалификации.

3. Организовать ремонт: спецтранспорта, средств механизации, производственных помещений, технических 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 2015 год**

В период с 01 января по 31 декабря 2015 года комиссиями, назначенными приказами начальника Дальневосточного МТУ Росавиации проводились расследования по 17 авиационным событиям, нарушения порядка использования воздушного пространства РФ, из которых по 3 фактам нарушения порядка ИВП в результате расследования не подтвердились:

В таблице содержится информация о нарушениях порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за 2015 год, в сравнении с 2014 годом.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид нарушения порядка ИВП | Число нарушений | |
| 2014 год. | 2015 год. |
| а) Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы. | 21 | 11 |
| б) Несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства | 3 | 1 |
| в) Невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и команд дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации. | 1 | 2 |
| г) Несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы. | 2 | - |
| д) Несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений. | 1 | - |
| ж) Использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения. | 1 | - |
| з) Посадка воздушного судна на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку), кроме случаев вынужденной посадки, а также случаев, согласованных с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) | 1 | - |
| и) Несоблюдение экипажем воздушного судна правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования. | 1 | - |
| л) Влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами). | 1 | 1 |
| Другие | 1 | - |
| Всего | 33 | 14 |

Анализ данных, приведенных в таблице позволяет сделать вывод о том, что общее число нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за 2015 год, по сравнению с 2014 годом уменьшилось.

В 2015 году основными являются нарушения по пункту, а) ст. 147 ФП ИВП – 138 «Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы». Основными нарушителями порядка использования воздушного пространства в 2015 году являются частные лица, выполняющие полеты на парапланах свободного полета, а также легкомоторных воздушных судах.

При проведении расследований авиационных событий в одном нарушении 05.03.2015 выявлены нарушения по двум пунктам «б» и «в» ст. 147 ФП ИВП – 138.

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*](consultantplus://offline/ref=6F5026F20E63E9C687A4229D67E2BF8438AAE8E96C2E8F92F2B876BCFFS2i8X)*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](consultantplus://offline/ref=2C227647898702487CC952846EE8D45AA33A9FB24B34D849BF4309DEB0A86EF64D6C3F06787B09I7W9E) 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 «в» – 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.*

26.06.2015 в районе н.п. Уптар несанкционированный полет параплана ориентировочно в 8-10 км от аэродрома Магадан (Сокол) был обнаружен визуально с КДП в 08.30 (UTC) диспетчером ОНУДВС Четвериковым К.В., высота полета составляла 300-500 метров.

План полета параплана в районе н.п. Уптар в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД не поступал, разрешение на ИВП не выдавалось. Руководитель полетов аэродрома Магадан (Сокол) Крылов О.В. доложил о полете параплана в воздушном пространстве класса «С» РПР РЦ Магадан, в дежурную часть ЛОП аэропорта Магадан и в 08.32 (UTC) подал первичное сообщение АЛД согласно ТС-2013.

Наряду полиции выехавшему в район события задержать нарушителя не удалось.

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.*

20.07.2015 в районе Рудневского моста г. Владивосток поступила информация по телефону о полете мотопараплана в 08.09 (UTC) (18.09 местного времени), от старшего группы контроля ПВО старшего лейтенанта Задорина старшему диспетчеру Владивостокского Центра ОВД Беляеву П.П.

Руководитель полетов ДПК СДП Закалюжный А.Н. доложил о полете мотопараплана в воздушном пространстве класса «С» в УВД г. Артем оперативному дежурному Шестопалову А.Н. в 08.46 (UTC) (18.46 местного времени).

План полета мотопараплана в районе Рудневского моста г. Владивосток в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД не поступал, разрешение на ИВП не выдавалось. Старший диспетчер Беляев П.П в 08.55 (UTC) (18.55 местного времени) подал первичное сообщение АЛД согласно ТС-2013.

Наряду полиции выехавшему в район события задержать нарушителя не удалось.

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.*

25.07.2015 в районе стадиона «Арена «Ерофей» г. Хабаровск поступила информация по телефону о полете мотопараплана в 07.12 (UTC) (17.12 местного времени) от гражданина Алексеева В.Н. Начальник смены Хабаровского ЗЦ ЕС ОрВД Чумаченко А.Г. доложил о полете мотопараплана в воздушном пространстве класса «С» в 3 отделение Полиции г. Хабаровск в 07.30 (UTC) (17.30 местного времени).

План полета мотопараплана в районе стадиона «Арена «Ерофей» г. Хабаровск в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД не поступал, разрешение на ИВП не выдавалось. Начальник смены Хабаровского ЗЦ ЕС ОрВД Чумаченко А.Г. в 07.49 (UTC) (17.49 местного времени) подал первичное сообщение АЛД согласно ТС-2013.

Наряду полиции выехавшему в 07.33 (UTC) (17.33 местного времени) в район события задержать нарушителя не удалось.

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.*

30.08.2015 КВС вертолета Ми-8 RA 22315 Марьянинов Е.В 30.08.2015 в 23.00 UTC произвел вылет с площадки Николаевка не предоставив план полета в Зональный центр ЕС ОрВД, чем не выполнил п. 116 Федеральных правил использования воздушного пространства РФ утвержденных постановлением Правительства РФ №138 от 11.03.2011г. и не получив разрешения на использование воздушного пространства согласно п. 117 ФП ИВП.

В аэронавигационном паспорте посадочной площадки Николаевка п.3.1 указано: «Для каждого полета не менее чем за 1 час до вылета экипажем ВС (эксплуатантом) организуется уведомление органов обслуживания воздушного движения, посредством предоставления плана полета (заявки на использование воздушного пространства) в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД». За 2-3 минуты до расчетного времени вылета экипаж обязан установить контрольную связь с диспетчером МДП Петропавловск-Камчатский, позывной «Петропавловск - район», частота 131,8 МГц (резерв 129,0 МГц) для уточнения воздушной обстановки и маршрута следования. В случае выполнения полета связанного с необходимостью пересечения границ диспетчерской зоны аэродрома Петропавловск-Камчатский (Елизово), экипаж обязан установить связь с диспетчером круга (ДПК) на частоте 119,4 МГц, позывной «Петропавловск - круг». КВС Марьянинов Е.В. в 21.20 30.08.2015, по телефону передал информацию диспетчеру СУПДП о необходимости обеспечить доставку экипажа и технического состава на площадку Николаевка, где находился вертолет, к расчетному времени вылета. Комиссией выявлено (из объяснительной диспетчера СУПДП, при прослушивании комиссией телефонных переговоров и ГГС), что просьб о подаче флайт-плана на полет данного ВС от КВС не поступало и диспетчер СУПДП не передал информацию о расчетном времени вылета с посадочной площадки Николаевка дежурному штурману САНО (с функциями полетного диспетчера). На основании приказа генерального директора ОАО «КАП» от 11.02.2015 г. №63, подача планов возложена на службу аэронавигационного обеспечения (САНО ОАО «КАП»).

КВС Марьянинов Е.В. (из объяснительной записки) посчитал, что переданная им информация о расчетном времени вылета послужит основанием для подачи сотрудниками СУПДП плана на вылет.

В 22.52 установил контрольную связь с диспетчером круга аэродрома Елизово, сообщил о времени и маршруте вылета, в 23.00 произвел взлет с посадочной площадки Николаевка.

В 23.02 диспетчер круга информировал КВС об отсутствии плана полета.

Руководителем полетов аэродрома Петропавловск-Камчатский (Елизово) Кавуновым Э.Ю., после получения информации от диспетчера круга, в 23.04 было подано первичное сообщение ALD №302317.

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.*

03.09.2015 года в Зональный центр ЕС ОрВД в 09.20 поступил доклад от начальника смены Центра управления полетами 11 Армии ВВС и ПВО подполковника Ваулина А.Н. о нарушении порядка использования воздушного пространства Российской Федерации двумя мотодельтапланами в районе первого разворота аэродрома Хабаровск «Центральный». Несанкционированные полеты мотодельтапланов оказывали влияние на выполнение плановых полетов на аэродроме Хабаровск «Центральный». Разрешение на ИВП и диспетчерское разрешение на выполнение полетов района аэродрома Хабаровск «Центральный» не выдавалось. О нарушении порядка использования воздушного пространства РФ начальник смены ЗЦ ЕС ОрВД оповестил органы ФСБ и полиции. Наряду полиции выехавшему в район события задержать нарушителей не удалось. В указанное время воздушных судов в районе первого разворота аэродрома Хабаровск «Центральный» не было.

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.*

24.09.2015 согласно представленного графика, на полигоне «Сергеевский» были запланированы стрельбы с 23.00 (UTC) за 23.09.2015 10.00 (Хбр) за 24.09.2015. Запрос на использование воздушного пространства и перенос времени начала производства стрельб в ЗЦ ЕС ОрВД не поступил.

Запрос на использование воздушного пространства и активацию зоны ограничения полетов UHR1499 в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД не поступал. Воздушное пространство над Полигоном для полетов воздушных судов не закрывалось. В 01.10 (UTC) 11.10 (Хбр) 24.09.2015 от дежурного по полигону «Сергеевский» старшего прапорщика Пархоменко Е.В. в ЗЦ ЕС ОрВД поступил доклад о производстве стрельб.

В 05.24 (UTC) 15.24 (Хбр) подано первичное сообщение ALD.

Причинами данного нарушения явились невыполнение Командованием в/ч 46102:

п. 113 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации (постановление Правительства РФ от 11.03.2010г. №138);

требований приказа МО РФ от 2 марта 2010 года № 150;

инструкции 249 ОП по использовании полигона.

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

04.10.2015 в Зональный центр ЕС ОрВД в 08.27 поступило от МДП Благовещенска сообщение АЛД о нарушении порядка использования воздушного пространства Российской Федерации воздушным судном типа Цесна-172 в районе аэродрома Тамбовка.

В момент выхода воздушного судна в район аэродрома Тамбовка выполнялись полеты на самолете Ан-2. На запрос руководителя полетов экипаж вышел на связь, назвал свой позывной «Синичка», принадлежность не указал. Экипаж доложил, что выполняет полеты в классе «G» по своему усмотрению без заявки и уведомления. По команде руководителя полетов экипаж выполнил разворот в сторону населенного пункта Толстовка, выход из района аэродрома не доложил.

Руководитель полетов вышел на связь с диспетчером МДП Благовещенск, выяснил что экипаж воздушного судна Цесна-172 выполняет полет без подачи уведомления о плане полета. О нарушении порядка использования воздушного пространства РФ диспетчером МДП, согласно Табелю сообщений, подано сообщение АЛД.

Место базирования, владельца и принадлежность воздушного судна Цесна - 172 выяснить в процессе расследования не удалось.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункты: *«л» – влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).*

07.11.2015 РП Сахалинского центра ОВД Лаптеву Е.В. в 05.20 (UTC) поступил телефонный звонок от гражданина Сосунова Е.Е. о том, что в районе г. Большевик наблюдает полеты 3 дельтапланов. Вылет дельтапланов производился с посадочной площадки «Восточная» (класс воздушного пространства – «С»). Являясь старшим авиационным начальником посадочной площадки «Восточная» разрешение на её использование Сосунов Е.Е. не давал. Заявки на выполнение полетов с посадочной площадки «Восточная» не подавались, разрешение на выполнение полетов не выдавалось.

Информация о полете 3 дельтапланов в районе г. Большевик была доведена руководителем полетами Лаптевым Е.В. в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД и в 05.26 (UTC) дежурному ЛОП аэропорта г. Южно-Сахалинска согласно схемы оповещения.

Для задержания нарушителей в район г. Большевик городским отделом УВД к посадочной площадке «Восточная» был направлен мобильный патруль полиции. Нарушители были визуально обнаружены, но задержать их не было возможности, так как дельтапланеристы приземлились на разных площадках, недоступных для проезда технических средств.

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.*

08.11.2015 РП Сахалинского центра ОВД Лаптеву Е.В. в 02.29 (UTC) поступил телефонный звонок от гражданина Сосунова Е.Е. о том, что в районе г. Большевик наблюдает полет дельтаплана. Вылет дельтаплана производился с посадочной площадки «Восточная» (класс воздушного пространства – «С»). Являясь старшим авиационным начальником посадочной площадки «Восточная» разрешение на её использование Сосунов Е.Е. не давал. Заявка на выполнение полетов с посадочной площадки «Восточная» не подавалась, разрешение на выполнение полетов не выдавалось.

Информация о полете дельтаплана в районе г. Большевик была доведена руководителем полетами Лаптевым Е.В. в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД и в 02.31 (UTC) дежурному ЛОП аэропорта г. Южно-Сахалинска согласно схемы оповещения.

Для задержания нарушителя, городским отделом УВД к посадочной площадке «Восточная» был направлен мобильный патруль полиции. Нарушитель был визуально обнаружен, но задержать его не было возможности, так как дельтапланерист приземлился на площадке, недоступной для проезда технических средств.

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 следующие рекомендации:

1. По доведению материалов расследования до персонала ОВД, летного состава и лиц в части касающихся.
2. По повторному изучению с летным составом раздела 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. По изучению руководящих документов по использованию воздушного пространства Российской Федерации;
4. По порядку взаимодействия с оперативными органами ЕС ОрВД.

**Анализ работы отдела организации АКПС за 2015 год**

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

В отчётный период в зоне авиационно-космического поиска и спасания Управления несли дежурство в системе ПСО полётов 23 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 2015 год к проверкам оперативной готовности привлекались: авиакомпании – 252 раза, региональные поисково-спасательные базы – 218 раз, экипажи поисково-спасательных ВС – 252 раза. В том числе было проведено 50 ночных проверок оперативной готовности.

1. **Организация обеспечения запуска космических объектов**

По отдельно разработанным планам осуществлялся контроль проведения мероприятий по ПСО запусков и посадок транспортных пилотируемых кораблей «Союз ТМА». За 2015 год проведено 4 ПСО запуска космического объекта в зоне.

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

В отчётный период проведено 13 поисково-спасательные работ:

24.03.2015 – ПСР по авиакатастрофе вертолета Ми-2, RA - 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, RA - 06335, (частный) в Белогорском районе Амурской области, на связь вышел – борт порядок;

23.04.2015 – ПСР по авиационному происшествию с вертолетом Ми-8, RA - 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, RA - 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, RA - 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, RA - 07254, А/К «Хелипорт Москва», на связь вышел – борт порядок;

14.07.2015 – ПСР по авиакатастрофе самолета Ту-95МС, позывной 85714, государственной авиации в районе г.Хабаровска, эвакуировано 5 членов экипажа и вывезено 2 погибших члена экипажа;

15.08.2015 – ПСР по авиакатастрофе вертолета Ми-8, RA - 22559, А/К «Восток» в районе п.п. Онгачан, эвакуировано 7 пассажиров;

11.09.2015 – ПСР по авиационному происшествию с вертолетом Ми-8, RA - 25477, А\К «Полярные авиалинии» на маршруте Ленск-Братск, эвакуировано 4 члена экипажа;

30-31.10.2015 – ПСР по авиакатастрофе самолета Миг-31, позывной 44250, государственной авиации в районе аэродрома Ключи-Камчатские, эвакуировано 2 члена экипажа;

31.10-01.11.2015 – ПСР по авиакатастрофе самолета «Птенец 2», RA - 0347Г, (частный) в районе н.п. Оленёк, эвакуирован 1 пассажир и вывезен погибший 1 член экипажа;

29.11.2015 – ПСР по авиакатастрофе вертолета Ми-2, RA - 23786, А\К «Пурга» в районе н.п. Елизово, эвакуировано 2 пассажира и 1 член экипажа;

16.12.2016 – ПСР по авиакатастрофе вертолета Ми-8, RA - 24402, А\К «Витязь Аэро» в районе н.п. Соболево Камчатского края, эвакуировано 21 пассажир и 3 члена экипажа, вывезен 1 погибший пассажир.

1. **Проведение мероприятий по совершенствованию ПСО полётов в зоне поиска и спасания**

09 января 2015 года проведена комплексная тренировка спасателей Благовещенского филиала ФКУ «Хабаровская РПСБ» с экипажами ВС ГАУ Амурской области «Амурская авиабаза».

03-08 августа 2015 года на базе филиала «Дальнереченская РПСБ» ФКУ «ДВ АПСЦ» проведен инструктивно-методический сбор парашютистов-инструкторов и соревнования спасателей работников Региональных поисково-спасательных баз Дальневосточного федерального округа.

12 марта 2015 года в рамках совещании о состоянии безопасности полетов и авиационной безопасности в авиационных предприятиях, подконтрольных Дальневосточному МТУ Росавиации в 2014 году проведено совещание с руководителями ФКУ «Дальневосточный АПСЦ», ФКУ РПСБ руководителями авиапредприятий по проблемным вопросам по организации поискового, аварийно-спасательного обеспечения полетов на аэродромах МВЛ.

11 ноября 2015 года проведено совещание с руководящим составом авиапредприятий, осуществляющих дежурство ПС ВС по ПСО полетов на территории деятельности Дальневосточного МТУ Росавиации по подведению итогов работы весенне-летнем периоде 2015 года и выполнение мероприятий федеральных целевых программ, организация поиска и спасания в зоне авиационно-космического поиска и спасания Дальневосточного МТУ Росавиации.

Проведено 8 совместных совещаний с представителями Федерального агентства воздушного транспорта, Дальневосточного МТУ Росавиации, ФБУ «Служба ЕС АКПС», ФКУ «Дальневосточный АПСЦ» и субподрядных организаций по осуществлению текущего контроля и проверки графика производства работ по строительству здания Дальневосточного авиационного поисково-спасательного центра в г. Хабаровске.

**6. Работа аттестационной комиссии**

Работа Территориальной аттестационной комиссии (ТАК) осуществлялась согласно плану. В 2015 году проведено 14 заседаний комиссии ТАК, на которых рассмотрены документы на присвоение и подтверждение классной квалификации на 229 человек, в том числе 184 человек личного состава ВПО служб ПАСОП аэропортов Хабаровск МВЛ, Хабаровск (Новый), Владивосток (Кневичи), Южно-Сахалинск, Ноглики, Благовещенск, Итуруп, Советская Гавань 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 6-и Региональных поисково-спасательных базах – филиалы «Владивостокская РПСБ», «Якутская РПСБ», «Дальнереченская РПСБ» «Магаданская РПСБ», «Мирнинская РПСБ» ФКУ «Дальневосточный АПСЦ» и ФКУ «Анадырская РПСБ».

**7. 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.

В 2015 году в аэропортах по сигналу «Тревога» проведено 494 учебных тренировки служб ПАСОП и аварийно-спасательных команд (далее – АСК) аэропортов в соответствии с главой 4 РПАСОП ГА-91. В аэропортах Хабаровск (Новый), Благовещенск, Южно-Сахалинск, Оха, Южно-Курильск (Менделеево) проведены учения с взаимодействующими организациями (МЧС, авиация ФСБ, пожарными частями города) по отработке совместных действий по тушению пожаров на объектах ГСМ и в случае аварийной посадки ВС на территории аэродрома. В аэропортах регулярно проводятся занятия по пожарно-строевой подготовке личного состава ВПО служб ПАСОП, тренировки в дыхательных аппаратах на свежем воздухе и в дымокамере.

За отчетный период по сигналам «Готовность» и «Тревога» в связи с ожидаемыми аварийными посадками ВС в аэропортах в 11 случаях приводились в действия пожарно-спасательные расчеты ведомственной пожарной охраны (далее – ВПО) служб ПАСОП и расчеты АСК, из них 3 раза – в аэропорту Хабаровск (Новый), 3 – 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), 4 – в аэропорту Южно-Сахалинск и 1 – в аэропорту Охотск. Количество аварийных посадок ВС, по сравнению с 2014 годом, с приведением в готовность пожарно-спасательных расчетов служб ПАСОП и АСК уменьшилось с 17 до 11 раз, что на 35% меньше, чем в 2014 году. С 2013 года отмечается снижение числа аварийных посадок ВС с приведением в готовность АСК. Во всех случаях действия пожарно-спасательных расчетов обеспечили безопасность при совершении аварийных посадках ВС на аэродромах.

В 2015 году пожарно-спасательными расчетами ВПО служб ПАСОП в аэропорту Николаевск-на-Амуре выполнен 1 выезд на тушение пожара травы в 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 со стороны ограждения и 3 выезда на тушение пожаров в п. Октябрьский и п. Хомутово.

В феврале 2015 года проведена сертификация филиала ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» аэропорта Херпучи по виду аэропортовой деятельности поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов (далее – ПАСОП). С целью подтверждения соответствия сертификационным требованиям по ПАСОП проведен инспекционный контроль 8-ми аэропортов (Николаевск-на-Амуре, Тында, Зея, Аян, Хабаровск МВЛ, Оха, Охотск, Зональное). 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 части ПАСОП.

В филиале ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» аэропорту Тында, АО «Авиапредприятие «Зональное» повышена категория ВПП по уровню требуемой пожарной защиты с четвертой до пятой и с третьей до четвертой соответственно.

В 2015 году оформлено 3 Сертификата соответствия по ПАСОП (сертификаты выданы до 18.07.2015, т.е. вступления в силу Федерального закона от 21.07.2014 № 253-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»).

По состоянию на декабрь 2015 года в авиапредприятиях, подконтрольных Управлению, находятся на вооружении служб ПАСОП всего 53 аэродромных пожарных автомобиля (далее – ПА), из них 26 ПА (что составляет 49% от общего числа ПА) необходимо ежегодно продлять срок их эксплуатации и 27 ПА (что составляет 51% от общего числа ПА), срок эксплуатации которых менее 10 лет.

13 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 23 ПА. С 2013 года отмечается снижение количества пожарных автомобилей, требующих продления срока их эксплуатации, за счет обновления парка пожарных автомобилей. В 2015 году введены в эксплуатацию новые ПА в аэропортах Зональное (АА-8,0 (30-60) (4320) Урал), Шахтерск (АА-8,5-(40-60) -50/3-30АВР КАМАЗ (43118), Итуруп (АА-8,5 (30-60) (43118) КАМАЗ; АА-8.0/(30-60) (43118) КАМАЗ).

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.

Результаты деятельности Управления в области ПАСОП

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  | 2014 год | 2015 год |
| Количество рассмотренной доказательной документации аэропортов на сертификацию | 16 | 5 |
| Количество инспекционных проверок | 15 | 3 |
| Количество инспекционных контролей | 8 | 8 |
| Количество аттестованных спасателей из числа личного состава ВПО служб ПАСОП аэропортов | 222 | 184 |
| Количество аттестованных служб ПАСОП | 6 | - |
| Количество Решений на продление срока эксплуатации пожарных автомобилей | 32 | 23 |
| Повышение/понижение категории ВПП по УТПЗ | 1/- | 2/- |
| Приостановление полетов ВС в аэропортах | - | - |
| Оформлено сертификатов соответствия по ПАСОП | 24 | 3 |

#

1. **Подготовка к работе в ВЛП и ОЗП**

Мероприятия по подготовке поисково-спасательных формирований (РПСБ) к работе в весенне-летний период (ВЛП) 2015 и осенне-зимний периоды (ОЗП) 2015-2016 годов отработаны. Составлялся план проверок готовности РПСБ к работе в указанные периоды. Проверки РПСБ проводились согласно плану и в соответствии с распоряжениями начальника Дальневосточного МТУ Росавиации. Были проведены выездные проверки подготовки к работе в ВЛП и ОЗП филиалов ФКУ «ДВ АПСЦ» «Якутская РПСБ», «Мирнинская РПСБ», «Дальнереченская РПСБ», ФКУ «Анадырская РПСБ», ФКУ «Камчатская РПСБ», ФКУ «Сахалинская РПСБ», Николаевского-на-Амуре и Благовещенского 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 и ОЗП.

**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 2015 году**

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».

В 2015 году производственная деятельность служб ЭРТОС филиалов в первую очередь была направлена на обеспечение безопасности и регулярности полетов ВС. Основные мероприятия были направлены на обеспечение бесперебойной работы радиотехнических средств и авиационной электросвязи и повышение их надежности.

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

В 2015 году авиационных происшествий и инцидентов, связанных с нарушениями в работе средств РТОП и авиационной электросвязи (далее РТОП и связи) не было.

В 2015 году произошло 42 отказа средств РТОП и связи продолжительностью – 23 266,78 часа.

Наибольшее количество неисправностей на средствах РТОП и связи вызваны конструктивно-производственными недостатками.

Имеют место 2 отказа средств РТОП и связи по вине инженерно-технического персонала.

Отмеченно 2 случая отказов средств РТОП по метеорологическим причинам.

В 2015 году зафиксировано 305 отключений каналов связи и 893 отключения 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.

Для автоматизированного взаимодействия между смежными АС УВД в КСА УВД «Альфа» УЦ ЕС ОрВД Магадан, реализован международный протокол автоматизированного безречевого взаимодействия OLDI. Использование автоматизированных процедур позволяет существенно снизить нагрузку на диспетчера и ускорить согласование приёма/передачи ВС между пунктами управления.

В настоящее время организовано взаимодействие по процедурам OLDI между УЦ ЕС ОрВД Магадана, УЦ ЕС ОрВД Хабаровска и РЦ ЕС ОрВД Якутска.

В дальнейшем планируется обеспечить работу УЦ ЕС ОрВД Магадана по процедурам OLDI со смежным РЦ Петропавловск-Камчатский и по протоколу AIDC с РДЦ Анкориджа.

Организован обмен радиолокационной информацией между УЦ ЕС ОрВД Магадана и УЦ ЕС ОрВД Хабаровска, что позволило увеличить дальность радиолокационного контроля в зоне УЦ ЕС ОрВД Магадана и обеспечить Хабаровский УЦ ЕС ОрВД дополнительной радиолокационной информацией.

В 2015 году организован обмен радиолокационной информацией между УЦ ЕС ОрВД Магадана и РЦ ЕС ОрВД Якутска.

Летные проверки вводимых объектов проводились воздушными судами-лабораториями, а также рейсовыми воздушными судами.

Проводились работы по обязательной сертификации юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание, а также объектов ЕС ОрВД. Прошли сертификацию - 79 объектов РТОП и АС:

За отчётный период введено в эксплуатацию:

- объектов РТОП и связи – 24;

- комплектов оборудования РТОП и авиационной электросвязи - 188.

Обеспеченность филиалов средствами РТОП и связи, их качественное состояние и укомплектованность обслуживающим персоналом отражена в таблице.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Филиал | Всего средств РТОП и авиационной электросвязи | Из них с продлённым ресурсом | | Укомплектован.  обслуживающим персоналом, % |
| Количество | % |
| Аэронавигация Дальнего Востока | 2286 | 1264 | 55 | 97 |
| Аэронавигация Северо-Востока | 978 | 280 | 28,63 | 90 |
| Аэронавигация Северо-Восточной Сибири | 762 | 505 | 66,2 | 95 |
| Камчатаэронавигация | 669 | 52 | 7,78 | 97 |
| Итого: | 4 695 | 2 101 | 39,41 | 94,75 |

Как видно из таблицы, наибольший износ оборудования имеет место в филиалах «Аэронавигация Дальнего Востока» и «Аэронавигация Северо-Востока». Наименьший износ средств РТОП и связи – в филиале «Камчатаэронавигация».

1. **Ремонт средств РТОП и связи**

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

1. **Метрологическое обеспечение**

В 2015 году контрольно-поверочными организациями было поверено 1 118 измерительных приборов и отремонтировано 27.

Для проведения регламентов технического обслуживания и измерений выходных параметров средств РТОП и связи средств измерений достаточно. Составлены графики поверки измерительных приборов на 2016 год и заключены договора с контрольно-поверочными организациями.

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

Укомплектованность служб ЭРТОС филиалов отражено в таблице. Состояние профессиональной подготовки инженерно-технического персонала позволяет обеспечивать на должном уровне техническую эксплуатацию объектов РТОП и связи.

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 (трассовая радиолокационная позиция Чайбуха в филиале «Аэронавигация Северо-Востока»).

В филиалах введено в эксплуатацию оборудование ЛККС-А-2000, но схемы захода на посадку по ЛККС не разработаны.

Для исключения влияния климатических условий на эксплуатацию трассовых радиолокационных комплексов (ТРЛК) на радиолокационных позициях двойного назначения (РЛП ДН) Мыс Шмидта и Певек необходимо предусмотреть установку радиопрозрачных укрытий.

Для повышения надежности электроснабжения объектов РТОП необходим комплекс средств мониторинга (дистанционного управления и контроля) дизельных электростанций, установленных на автоматизированных объектах Певекского центра ОВД.

В целях резервирования космического сегмента цифровой интегрированной сети связи необходимо организовать дублирующие каналы через альтернативный спутник связи Экспресс АМ. Для этого потребуется пополнение российской орбитальной группировки спутником связи способным обслуживать малые земные станции фиксированной спутниковой связи (ЗСФСС) расположенные в Магаданской области и на Чукотке.

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, ситуация с энергоснабжением объектов РТОП и связи (в особенности в арктических регионах) остается достаточно сложной (износ энергетических объектов и сложность доставки новых).

Отмечается недостаточная надёжность такого оборудования как РМА-90/РМД-90, АРП «Платан», «Лира-ТВК», МВРЛ «Крона», р/ст. серии «Фазан» и «ПИРС».

В эксплуатационной документации не в полном объёме представлены принципиальные, функциональные схемы и недостаточно отражены правила настройки средств, что приводит к необходимости связываться с заводами для дополнительной консультации и отправке блоков на завод с мелкими неисправностями в ремонт. При этом ремонт блоков на заводах, их транспортировка, может затягиваться на многие месяцы. Иногда блоки приходят в неисправном состоянии или через непродолжительное время повторно выходят из строя.