

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**П Р И К А З**

01 февраля 2018 № 30-П

**О состоянии безопасности полетов в авиапредприятиях**

**подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта за 2017 год**

В 2017 году на территории подконтрольной Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Управление) произошло 4 авиационных происшествия (2 катастрофы, 2 аварии), за предыдущий 2016 год авиационных происшествий не было.

Общее количество авиационных событий, произошедших в авиационных предприятиях подконтрольных Управлению, в сравнении с 2016 годом, увеличилось с 40 до 45 (на 12,5 %).

Количество авиационных инцидентов, в сравнении с аналогичным периодом 2016 года, увеличилось с 36 до 40 (на 11%).

Учтен 1 случай повреждения воздушного судна на земле (ПВС). За аналогичный период в 2016 году – 4 ПВС.

Недопустимых повреждений лопаток газотурбинных трактов авиадвигателей (НПЛД) воздушных судов посторонними предметами в 2017 учтено 2 случая, в 2016 году учтен 1 случай НПЛД.

Увеличилось количество нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, в 2017 году учтено – 25 нарушений, в 2016 году – 14 нарушений.

В целях обеспечения безопасности полетов,

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Заместителю начальника управления – начальнику отдела инспекции по безопасности полетов Пепеляеву И.В. довести «Анализ состояния безопасности полетов в авиационных предприятиях подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта за 2017 год» до авиапредприятий и организаций гражданской авиации (ГА) и пользователей воздушного пространства авиации общего назначения (АОН) (Приложение № 1).
2. Начальникам отделов Управления по направлениям деятельности постоянно контролировать выполнение мероприятий по обеспечению безопасности полетов разрабатываемых в организациях ГА, Управлении, Федеральном агентстве воздушного транспорта и Минтрансе Российской Федерации.
3. Руководителям авиапредприятий и 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 Федерального агентства воздушного транспорта за 2017 год» в части касающейся.
4. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Начальник управления С.В. Тараненко

Приложение № 1

к приказу Дальневосточного

МТУ Росавиации

от­ 01.02.2018 г. № 30-П

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 ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ЗА 2017 ГОД**

г. Хабаровск

**Общие данные о состоянии безопасности полетов**

**в авиационных предприятиях подконтрольных**

**Дальневосточному межрегиональному территориальному**

**управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта за 2017 год**

В 2017 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 22 эксплуатанта допущенных к выполнению авиационных работ (АР), зарегистрированы 10 эксплуатантов авиации общего назначения (АОН). 3 эксплуатанта воздушного транспорта АО «Авиакомпания «Аврора», АО «Авиакомпания «Восток» и АО «Авиалифт Владивосток» 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.

На территории деятельности Управления функционируют 9 юридических лиц в состав которых входит: 19 аэропортов и 21 аэродром.

**Основные статистические показатели безопасности полетов**

**в 2017 году по сравнению с 2016 годом**

Общее количество авиационных событий в 2017 году, произошедших в авиапредприятиях подконтрольных Управлению, увеличилось с 40 до 45 (на 12,5 %).

В 2017 году произошло 4 авиационных происшествия (АП) 2 катастрофы и 2 аварии, за предыдущий 2016 год авиационных происшествий не было.

Серьезных авиационных инцидентов (САИ) в 2017, 2016 годах не учтено.

Учтен 1 случай повреждения воздушного судна на земле (ПВС). За аналогичный период 2016 года ПВС было 4, произошло увеличение в 4 раза.

Недопустимых повреждений лопаток газотурбинных трактов авиадвигателей (НПЛД) воздушных судов посторонними предметами в 2017 году учтено 2 случая, в 2016 году учтен 1 случай НПЛД.

Подтверждено 25 случаев нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, в 2016 году было 14 нарушений.

Перечисленные авиационные события представлены в таблице № 1.

Таблица № 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Классификация  событий | | | Год | АС | ± | Типы воздушных судов | |
| Всего | Самолеты | Вертолеты |
| Авиационные  происшествия | | | 2016 | 0 | +4 | 0 | 0 |
| 2017 | 4 | 2 | 2 |
| В том числе | Катастрофы | | 2016 | 0 | +2 | 0 | 0 |
| 2017 | 2 | 2 | 0 |
| Аварии | | 2016 | 0 | +2 | 0 | 0 |
| 2017 | 2 | 0 | 2 |
| Число  погибших | Всего | | 2016 | 0 | +7 | 0 | 0 |
| 2017 | 7 | 7 | 0 |
| В том  числе | Членов  экипажа | 2016 | 0 |  | 0 | 0 |
| 2017 | 3 | 3 | 0 |
| Пассажиров | 2016 | 0 | 0 | 0 |
| 2017 | 4 | 4 | 0 |
| Чрезвычайные  происшествия | | | 2016 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2017 | 0 | 0 | 0 |
| Авиационные  инциденты: | | | 2016 | 36 | +4 | 20 | 16 |
| 2017 | 40 | 29 | 11 |
| из них, серьезные авиационные инциденты | | | 2016 | 0 | 0 | 0 |
| 2017 | 0 | 0 | 0 |
| Повреждения ВС  на земле | | | 2016 | 4 | –3 | 3 | 1 |
| 2017 | 1 | 1 | 0 |
| Недопустимые повреждения лопаток ГВТ двигателя | | | 2016 | 1 | +1 | 1 | 0 |
| 2017 | 2 | 1 | 1 |

В таблице № 2 представлены количество авиационных событий

за 2014, 2015, 2016, 2017 годы

Таблица № 2

| Авиационные события | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Авиационные инциденты: | 35 | 28 | 36 | 40 |
| из них серьезные | 1 | 2 | – | – |
| Повреждения ВС | 4 | 2 | 4 | 1 |
| Чрезвычайные происшествия | – | – | – | – |
| Катастрофы | – | 1 | – | 2 |
| Аварии | 1 | – | – | 2 |
| ВСЕГО | 40 | 31 | 40 | 45 |

**Распределение авиационных событий в подконтрольных**

**авиационных предприятиях за период 2016-2017 года**

Таблица № 3

| Авиационные предприятия | 2016 | 2017 | Изменение |
| --- | --- | --- | --- |
| АО «Авиакомпания «Аврора» | 11 | 17 | + 6 |
| АО «Авиакомпания «Восток» | 14 | 8 | – 6 |
| КГУП «Хабаровские авиалинии» | 4 | 6 | + 2 |
| АО «Авиашельф» | 4 | 4 | 0 |
| ООО «Авиакомпания «Амур» | 1 | 0 | – 1 |
| ООО «Дальнереченск авиа» | 0 | 1 | + 1 |
| ООО «Русская Артика» | 0 | 1 | + 1 |
| НП «ДальТрансАэро» | 0 | 1 | + 1 |
| ГАУ Амурской обл. «Амурская авиабаза» | 1 | 0 | – 1 |
| АО «Авиалифт Владивосток» | 0 | 1 | + 1 |
| АО «Международный аэропорт Владивосток» | 1 | 1 | 0 |
| АО «Хабаровский аэропорт» | 2 | 3 | + 1 |
| ГУП Амурской обл. «Аэропорт Благовещенск» | 0 | 1 | + 1 |
| Филиал «Аэропорт Шахтерск» АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» | 0 | 1 | + 1 |
| ЗАО «Аэропорт Сервис» Южно-Сахалинск | 2 | 0 | – 2 |

**Распределение количества авиационных событий по этапам эксплуатации в 2017 году по сравнению с 2014, 2015 и 2016 годам**

**Обобщенные группы типов событий, обуславливавших авиационные события с самолетами и вертолетами**

**Факторы обусловившие события:**

**АО «Авиакомпания «Аврора»**

**АО «Авиакомпания «Восток»**

**КГУП «Хабаровские авиалинии»**

**АО «Авиашельф»**

**Авиационные события, обусловленные содержанием и обеспечением**

**на аэродромах и в аэропортах:**

**Распределение авиационных событий по авиапредприятиям по фактору неправильные действия авиационного персонала**

**(ошибка: экипажа, технического персонала):**

|  |
| --- |
|  |

**Анализ авиационных событий в гражданской авиации подконтрольной Управлению в 2017 году**

**Коммерческая авиация**

1. **Авиационные происшествия в коммерческой авиации**

С воздушными судами эксплуатантов, сертифицированных в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», в 2017 году произошло три авиационных происшествия – катастрофа самолета L 410 UVP-E20 RA-67047 КГУП «Хабаровские авиалинии» и две аварии вертолетов Ми-8Т RA-24682 ООО «Дальнереченск Авиа», Ка-32 RA-31024 АО «Авиалифт Владивосток».

15.11.2017 на самолете L 410 UVP-E20 RA-67047 КГУП «Хабаровские авиалинии», днем, выполнялся полет по маршруту Хабаровск – Чумикан – Нелькан.

При выполнении захода на посадочную площадку Нелькан с курсом 41°, после доклада КВС о готовности к посадке, на высоте около 140 - 150 метров самолет с правым креном и со снижением ушел с посадочного курса и столкнулся с землей. Падение ВС произошло с большой вертикальной и малой поступательной скоростями полета.

В результате столкновения с землей ВС получило значительные повреждения фюзеляжа, двигателей, хвостового оперения. Кабина пилотов практически полностью разрушена, консоли крыла самолета имеют повреждения и деформации.

Предварительный анализ записей средств объективного контроля показал, что на заключительном этапе захода на посадку, на истинной высоте около 150 метров, произошло самопроизвольное включение бета-режима правого двигателя. Данный режим сохранялся вплоть до столкновения самолета с землей. Левый двигатель работал штатно. Экипаж распознал включение бета-режима. Включение данного режима и последующие действия экипажа по выводу самолета из крена привели к торможению самолета, развороту по курсу вправо, и кренению вправо на угол более 180°.

В катастрофе погибло два члена экипажа и четыре пассажира, один пассажир (ребенок) выжил. Расследование проводит Межгосударственный авиационный комитет, расследование не завершено.

27.05.2017 на вертолете Ми-8Т RA-24682 ООО «Дальнереченск Авиа» выполнялся коммерческий рейс, перевозка пассажиров по маршруту п. Охотничий – г. Дальнереченск. Через ~26 минут после взлета произошло падение оборотов несущего винта до 90% и далее до 80%. Обороты турбокомпрессора правого двигателя колебались в диапазоне 80-103%. Одновременно происходило колебание давления топлива правого двигателя. Параметры работы левого двигателя были в ТУ. КВС принял решение о вынужденной посадке и дал команду подготовить пассажиров к аварийной посадке. Посадка выполнялась на предварительно осмотренный с воздуха участок грунтовой дороги. В процессе захода на посадку, на высоте 15-20 метров, произошел отказ правого двигателя. По команде КВС бортмеханик закрыл пожарный кран и стоп-кран правого двигателя, отключил генератор правого двигателя.

В процессе пробега при посадке по-самолетному передняя стойка зарылась в грунт, вследствие этого произошло касание грунта лопастями несущего винта. Вертолет развернуло в левую сторону на угол ≈80°.

Степень повреждения ВС:Отделена хвостовая балка в корневой части. Разрушены лопасти несущего винта. Разрушена носовая часть фюзеляжа. Смещена внутрь приборная доска второго пилота. Имеются множественные повреждения обшивки фюзеляжа. Расследование проводит Межгосударственный авиационный комитет, расследование не завершено.

02.07.2017 на вертолете Ка-32 RA-31024 АО «Авиалифт Владивосток» выполнялись авиационные работы по тушению лесного пожара, район водохранилища Тахталы провинция Измир (Турция). На высоте 52 метра над уровнем моря, в процессе забора воды, произошел отказ левого двигателя ТВ3-117ВК № 7087874003151. Экипаж услышал хлопок, увидел дым и искры с левой стороны фюзеляжа и посторонний шум. Вертолёт потерял высоту, командир воздушного судна с незначительной перегрузкой выполнил посадку на воду. После вынужденной посадки на водную поверхность произошло опрокидывание вертолета на правый бок, касание лопастей НВ с водой. Экипаж и наблюдатели покинули вертолет. Без человеческих жертв. Причина отказа двигателя расследуется.

Расследование проводят власти Турции при участии специалистов Межгосударственного авиационного комитета.

С воздушными судами эксплуатантов, сертифицированных в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», в 2017 году произошло одно авиационное происшествие – катастрофа самолета Ан-2 RA-02305 эксплуатант НП «ДальТрансАэро» (владелец ООО «Зодиак групп»).

07.11.2017 на самолете Ан-2 RA-02305 выполнялся полет по маршруту аэродром Экимчан – посадочная площадка Удское.

После выполнения взлета и отхода по установленному маршруту на высоте 1800 метров экипаж почувствовал сильный запах бензина в кабине. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. В процессе снижения работа двигателя стала сопровождаться сильными хлопками, выбросами искр и пламени из подкапотного пространства. При заходе на посадку с МК = 055° ощущалось падение мощности двигателя. На высоте примерно 50 метров двигатель остановился. Наблюдая перед собой постройки, экипаж выполнил отворот влево. Столкновение с земной поверхностью произошло в лесистой местности, на удаление до торца ВПП06 132 м и севернее оси ВПП 105 м.

На борту находилось два члена экипажа, один пилот погиб. Самолет разрушен и частично сгорел. Расследование проводит Межгосударственный авиационный комитет, расследование не завершено.

**2. Авиационные инциденты в коммерческой авиации**

В 2017 году с самолетами и вертолетами коммерческой авиации произошло 39 авиационных инцидентов.

Инциденты с самолетами и вертолетами коммерческой авиации в 2017 году были связаны со следующими типами событий:

– человеческий фактор – 12;

– отказы оборудования и агрегатов – 17;

– события в полете (на маршруте) – 3;

– события при посадке – 2;

– столкновение с птицами – 5.

**Человеческий фактор**

12.01.2017 экипаж вертолета Ми-8Т RA-24683 АО «Авиашельф» произвел взлет без уведомления службы УВД с посадочной площадки Город на использование воздушного пространства.

Причиной инцидента явилось:

1. Нарушение КВС выразившееся в выполнении полета воздушным судном без разрешения на ИВП, при разрешительном порядке ИВП.
2. Нарушение КВС выразившееся в вылете ВС с посадочной площадки, где не предоставляется аэродромное диспетчерское обслуживание, без запроса командиром воздушного судна разрешения на ИВП, перед вылетом.
3. Нарушение КВС обязывающего ознакомится со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета, выразившееся:

– в выполнении полета ВС без разрешения на ИВП, при разрешительном порядке ИВП;

– в незнании и не выполнении процедуры согласно п. 51.5 ФАП «Организация планирования использования воздушного пространства РФ», утвержденные приказом Минтранса РФ от 16.01.2012 № 6.

4. Нарушение авиакомпанией п.2.3 ФАП-128 – не обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

20.01.2017 самолет A-319-111 VQ-BWV АО «Авиакомпания «Аврора». По данным расшифровки ССПИ при выполнении регулярного международного пассажирского рейса HZ9756 по маршруту Янцзы – Владивосток, на этапе снижения для захода на посадку на аэродроме Владивосток (Кневичи), экипаж произвел выпуск механизации крыла на высоте полета более допустимой (20000 футов).

Причиной инцидента явилось отсутствие контроля за высотой со стороны экипажа.

22.01.2017 на вертолете Ми-8МТВ1 RA-22984 АО «Авиашельф» выполнялся рейс ЮШ9231 по маршруту Ноглики – п.п. Насос № 6 – п.п. Чайво – Ноглики. По результатам расшифровки ССПИ во втором полете выявлено превышение максимального крена.

Причиной превышения крена экипажем явилось неправильное распределение внимания КВС при выполнении разворота вертолета.

15.02.2017 на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-22985 АО «Авиашельф» выполнялся рейс ЮШ9228 по маршруту Ноглики – МБУОрлан – Чайво – МБУ Орлан – Ноглики. В полете произошло кратковременное периодическое загорание желтого светового табло «ПОВЫШЕННАЯ ВИБРАЦИЯ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ». Параметры двигателя оставались в норме. Экипаж принял решение на возврат в Ноглики.

Причиной загорания желтого светового табло «ПОВЫШЕННАЯ ВИБРАЦИЯ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ» явилось появление переменного контакта на сигнальном проводе со стороны датчика МВ-03, либо со стороны усилителя УСС-6 системы ИВ-500 из-за некачественного выполнения ТК № 077.30.00q ИТП ИАС.

21.05.2017 самолет А-319-111 VP-BDN АО «Авиакомпания «Аврора». По данным расшифровки ССПИ, при выполнении регулярного внутреннего пассажирского рейса HZ 5684 по маршруту Хабаровск – Петропавловск-Камчатский, на этапе снижения для захода на посадку на аэродром Петропавловск-Камчатский (Елизово) экипаж допустил выход за ограничения, оговоренные FCOM по скорости полета с выпущенной механизацией крыла в положении 2 более допустимой 200 узлов. Максимальное значение превышения скорости полета с выпущенной механизацией крыла в положении 2 составило 17 узлов (31,5 км/час). Общее время с превышением скорости полета с выпущенной механизацией крыла в положении 2 (более допустимой 200 узлов) по данным ССПИ составило 17 секунд.

Причиной явилось попадание ВС на этапе захода на посадку в зону сдвига ветра и несвоевременная реакция экипажа на предотвращение прироста скорости.

01.06.2017 на самолете Ан-24 RA-47359 КГУП «Хабаровские авиалинии» выполнялся рейс НИ9204 по маршруту Николаевск-на-Амуре – Хабаровск. После выполнения взлета не убралась передняя стойка шасси. КВС принял решение о возврате на аэродром вылета.

Причиной инцидента явилась неуборка передней стойки шасси (ПСШ) из-за не установки ПСШ на замок убранного положения в следствие нарушений в работе центрирующего устройства.

Причиной неудовлетворительной работы центрирующего механизма явилось наличие между кронштейном цилиндра амортстойки и рычагом центрирующего устройства передней стойки шасси постороннего предмета (струбцины для ТО ПСШ – фиксатора №24-9220-50).

Причиной наличия между кронштейном цилиндра амортстойки и рычагом центрирующего устройства передней стойки шасси постороннего предмета (струбцины для ТО ПСШ – фиксатора №24-9220-50) явилось непреднамеренное оставление фиксатора при крайней замене левого колеса передней стойки шасси инженерно-техническим персоналом, выполнявшим работы по замене.

04.06.2017 на вертолете Ми-8МТВ RA-25738 АО «Авиашельф» выполнялся полет по заявке ЮШ9220 по маршруту Ноглики – Зональное – ОБТК – ЧОПФ – Ноглики. Производилась воздушная сьемка. После завершения работы, на послеполетном осмотре, обнаружено отсутствие пассажирского выдавливаемого окна в четвертом ряду по левому борту ВС.

Причиной выпадения окна явилось отсутствие внутреннего шнура четвертого левого оконного блока.

Причиной отсутствия шнура, могло быть непреднамеренное вытаскивание шнура пассажиром ВС сидящим у окна во время полета с буровой в аэропорт Ноглики и сокрытия данного факта.

30.06.2017 на самолете DHC-8-311 RA-67253 АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся рейс HZ4617 по маршруту Южно-Сахалинск – Итуруп. После взлета не произошла уборка основных стоек шасси.

Причиной неуборки основных стоек шасси явилась блокировка основных стоек шасси вспомогательными приводами (MAIN LANDING GEAR AUXILIARY ACTUATORS) из-за незакрытой панели альтернативного выпуска шасси (LANDING GEAR ALTERNATE EXTENSION DOOR) расположенной на полу кабины экипажа.

Причиной не закрытия панели явилось отсутствие контроля экипажем за её закрытием после открытия створок передней стойки шасси перед вылетом.

Причиной отсутствия контроля экипажем закрытого положения панели, явилось отсутствие данной операции в карте контрольных проверок экипажа перед вылетом.

23.07.2017 самолет В-777-300ER VQ-BUA ПАО «Аэрофлот-российские авиалинии». После посадки в аэропорту Шереметьево обнаружено смещение контейнера АКЕ36731SO с повреждением его конструкции, без повреждения конструкции ВС. Выполнялся рейс АФЛ1711 по маршруту Хабаровск – Москва.

Причиной смещения контейнера АКЕ36731SO, явилось не закрытие замков напольной механизации для фиксации контейнера грузчиком СОПГП аэропорта Хабаровск и отсутствие контроля со стороны диспетчера по контролю на перроне.

18.09.2017 самолет L410 UVP-E20 RA-67047 КГУП «Хабаровские авиалинии». При выполнении рейса НИ468 по маршруту Советская Гавань – Хабаровск было допущено превышение максимально допустимой скорости полета с выпущенной механизацией и шасси на 8,8 узла. Превышение скорости выявлено при расшифровке ССПИ 19.09.2017.

Причиной выхода за ограничения по скорости полета, при выпущенных шасси и закрылках на этапе захода на посадку, явился неудовлетворительный контроль за скоростью полета экипажем ВС.

03.10.2017 на самолете DHC-6-400 RA-67283 АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся рейс HZ534 по маршруту Терней – Владивосток. После посадки в конце пробега произошло разрушение авиашины на левой стойке шасси.

Порыв пневматика левого колеса произошел из-за не преднамеренного применения КВС тормозной системы до касания ВС ВПП основными стойками шасси. Авиационному событию способствовало конструктивная особенность самолета – отсутствие автомата растормаживания.

26.12.2017 DHC-8-400 RA-67256 эксплуатант АО «Авиакомпания «Аврора», при выполнении регулярного внутреннего рейса HZ4545 по маршруту Благовещенск – Владивосток, после посадки на пробеге произошло разрушение пневматиков колес передней стойки шасси. Экипаж и пассажиры не пострадали.

Порыв пневматиков произошел из-за посадки ВС на переднюю стойку шасси и создании на ней нагрузки выше расчетной. *(Заключение завода – изготовителя Бомбардье)*.

Причиной нестандартной посадки явилось попадание ВС, непосредственно перед приземлением, в условия порыва и сдвига ветра и невозможность реагирования и стабилизации экипажем посадочного положения ВС из-за малой высоты и дефицита времени.

**Отказы оборудования и агрегатов**

19.01.2017 на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-22417 АО «Авиакомпания «Восток» выполнялся коммерческий рейс по маршруту аэродром Киренск – посадочная площадка Ротор. Через 15 минут после взлета в горизонтальном полете, примерно в 50 км севернее аэродрома Киренск, экипаж обнаружив по показаниям топливомера повышенный расход топлива принял решение на возврат в аэропорт вылета.

Утечка топлива через дренажную систему расходного бака произошла вследствие его переполнения из-за неплотного закрытия поплавкового клапана при попадании между седлом и клапаном постороннего предмета (металлическая окалина). Причиной попадания постороннего предмета в топливную систему вертолета явилось наличие в баке окалины после проведения сварочных работ для восстановления герметичности правого подвесного топливного бака.

11.04.2017 на самолете DHC-8-315 RA-67255 АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся рейс HZ3632 по маршруту Южно-Сахалинск – Оха. После взлета произошел отказ генератора переменного тока правого двигателя. Командир ВС принял решение произвести возврат на аэродром вылета Южно-Сахалинск.

Причиной инцидента явился отказ генератора переменного тока правого двигателя.

17.04.2017 на самолете Ан-24 RA-46643 КГУП «Хабаровские авиалинии» выполнялся рейс НИ402 по маршруту Охотск – Николаевск-на-Амуре. После взлета из аэропорта Охотск, при наборе эшелона 180 на высоте 1500 метров, экипаж обнаружил растрескивание левого обогреваемого стекла кабины экипажа. КВС принял решение на возврат на аэродром вылета.

Причиной инцидента явился возврат самолета на аэродром вылета по причине растрескивания покровного слоя левого обогреваемого стекла А-10-000-2 кабины экипажа.

Причиной растрескивания покровного слоя левого электрообогреваемого стекла А-10-000-2 заводской номер 1022769101 кабины экипажа явился конструктивно-производственный недостаток электрообогреваемого стекла А-10-000-2.

26.04.2017 на самолете Ан-26-100 RA-26174 КГУП «Хабаровские авиалинии» выполнялся рейс НИ401 по маршруту Хабаровск – Охотск. После взлета из аэропорта Хабаровск, при полете на эшелоне 170 (5200 метров), экипаж обнаружил растрескивание левого обогреваемого стекла кабины экипажа. КВС принял решение на возврат на аэродром вылета.

Причиной инцидента явились прекращение выполнения полета и возврат на аэродром вылета по причине растрескивания покровного слоя левого обогреваемого стекла А-10-000-2 кабины экипажа.

Причиной растрескивания покровного слоя левого электрообогреваемого стекла А-10-000-2 заводской номер 1022010013 кабины экипажа явился конструктивно-производственный недостаток электрообогреваемого стекла А-10-000-2.

01.05.2017 на самолете DHC-8-402 RA-67256 АО «Авиакомпания «Аврора» при выполнении регулярного рейса HZ4609 по маршруту Южно-Сахалинск – Петропавловск-Камчатский, после взлета не убрались основные стойки шасси. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета Южно-Сахалинск.

Причиной неуборки шасси явилась неисправность панели уборки/выпуска шасси.

29.06.2017 на самолете А-319 VP-BUO АО «Авиакомпания «Аврора» при выполнении рейса SHU9220 по маршруту Хабаровск – Новосибирск в горизонтальном полете ПОД Аболи А35 Д610 км ОИ Иркутска, экипаж доложил об отказе гидросистемы правого двигателя.

Причиной падения давления в желтой гидросистеме явилось потеря ее герметичности, вследствие не герметичности трубопровода из-за разрушения кронштейна крепления данного трубопровода.

08.07.2017 на самолете DHC-6-400 RA-67284 АО «Авиакомпания «Аврора», при выполнении рейса HZ525 по маршруту Владивосток – Пластун экипаж при выполнении контрольной карты перед снижением обнаружил, что передняя стойка шасси не находится в нейтральном положении. КВС принял решение на возврат на аэродром вылета. Расследование инцидента не завершено.

Блок управления поворотом передней стойки шасси направлен производителю на исследование с целью выявления причин отказа.

01.08.2017 на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-25486 АО «Авиакомпания «Восток» при выполнении рейса в интересах миссии ООН по маршруту а/д Могадишо - п/п Джалалакси - а/д Могадишо, при взлете с п/п Джалалакси в процессе набора высоты произошло падение давления масла правого двигателя до 3.0 кг/см2 с дальнейшим его уменьшением до 2,8 кг/см2. КВС уменьшил режим работы двигателя и принял решение о посадке на п/п Джалалакси.

Причиной падения давления масла в правом двигателе явилось изменение сопротивления изоляции электрической проводки измерителя давления ДИМ по причине попадания влаги в штепсельный разъем датчика давления масла ИМД-8.

09.08.2017 на вертолете Ми-8Т RA-24171 АО «Авиакомпания «Восток» (владелец АО «ЮТэйр – Вертолетные услуги») при выполнении тренировочного полёта с грузом на внешней подвеске, в районе посадочной площадки Хабаровск МВЛ в горизонтальном полете, загорелось табло «Опасная вибрация» левого двигателя без изменения параметров работы силовой установки. Экипаж прекратил задание и совершил посадку на посадочной площадке Хабаровск МВЛ.

Причиной инцидента явилась неисправность измерителя ИВ-500А, обусловленная отказом электронного блока БЭ-9А.

24.08.2017 на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-25421 АО «Авиакомпания «Восток» выполнялся рейс в интересах миссии ООН по маршруту а/д Магадишо - п/п Джалалакси - а/д Магадишо. При выполнении контрольного висения произошло падение оборотов правого двигателя до значения малого газа сопровождаемое хлопками. Экипаж прекратил висение, совершил посадку и зарулил на стоянку.

Причиной явилась неустойчивая работа компрессоров двигателей, вследствие смещения характеристик углов направляющих аппаратов компрессоров двигателей относительно зоны настройки на раскрытие в пределах допустимого от номинального значения, которая привела к разнорежимной и неустойчивой работе двигателей на взлете и необходимости экипажу прекратить работу.

28.08.2017 на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-25421 АО «Авиационная компания «Восток» выполнялся рейс по маршруту а/д Могадишо – п/п Джовахар, республика Сомали. Перед началом снижения на вертолете сработало красное сигнальное табло «ВЫКЛЮЧИ ЛЕВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ» и речевой информатор выдал сигнал «ОПАСНАЯ ВИБРАЦИЯ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ». Экипаж прекратил задание и произвел посадку на п/п Джовахар.

Причиной инцидента явилась неисправность системы измерения вибрации двигателей ИВ-500Е, обусловленной отказом электронного блока БЭ-9А.

29.08.2017 на самолете DHC-6-400 RA-67283 АО «Авиакомпания «Аврора» при выполнении регулярного HZ528 по маршруту Кавалерово – Владивосток, на перроне при заруливании на место стоянки появилась индикация «HYDRAULIC PRESS LOW» (мало давление в гидросистеме). Экипаж прекратил руление и выключил двигатели на перроне. На место стоянки самолет отбуксирован тягачом.

Причиной инцидента явилась неисправность датчика контроля давления в гидросистеме и автоматическое отключение АЗС «HYDRAULIC OIL PUMP», что привело к прекращению работы гидравлического насоса «АТТ-600-029-100-1».

28.09.2017 на самолете DHC-8-315 RA-67261 АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся регулярный внутренний рейс HZ4611 по маршруту Хабаровск–Тында. В горизонтальном полете на заданном эшелоне сработала сигнализация о падении давления в кабине самолета. КВС выполнил снижение до безопасной высоты и принял решение произвести возврат на аэродром вылета.

Причиной разгерметизации кабины самолета в полете на эшелоне явилась некорректная работа клапана сброса давления из кабины ВС, расположенного в хвостовой части самолета (заклинивание в открытом положении).

12.10.2017 на самолете DHC-8-315 RA-67261 АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся регулярный внутренний рейс HZ4611 по маршруту Хабаровск–Тында. В горизонтальном полете, через 1 час 42 мин полета на заданном эшелоне FL240, экипаж обнаружил отклонение в работе системы герметизации в кабине. Скорость изменения высоты в кабине изменилась с 0 до 700 футов в минуту, при этом значение высоты в кабине стало увеличиваться с 7200 футов до 7500 футов. Показания остальных параметров работы систем воздушного судна и двигателей были в норме. Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Благовещенск. При снижении до эшелона FL190 сработала сигнализация CABIN PRESS (8000 футов), работа системы герметизации была переведена в ручной режим работы. При достижении эшелона FL140 работа системы герметизации восстановилась.

Причиной инцидента явился отказ блока регулирования давления CABIN AIR PRESSURE CONTROLLER и его не корректное управление задними заслонками системы герметизации.

03.11.2017 на самолете А-319 VP-BUO АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся рейс HZ5615 по маршруту Петропавловск-Камчатский – Владивосток. После взлета в наборе высоты через 50 секунд сработала сигнализация «ELEC TR 1 FAULT» (электричество: отказ ТР-1), далее в наборе высоты произошел отказ системы наддува кабины. Экипаж прекратил набор и занял эшелон FL100 для выполнения процедур QRH, после выполнения которых неисправность не устранилась. Экипаж принял решение на выработку топлива и возврат на аэродром вылета.

Причиной инцидента явилась неисправность системы регулирования давления в кабине из-за отказа выходного клапана OUTFLOW VALVE (10HL) и контроллера давления в кабине CONTROLLER-PRESSURE (11HL).

18.11.2017 на самолете DHC-8-315 RA-67261 АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся регулярный внутренний рейс HZ4607 по маршруту Хабаровск–Шахтерск. В горизонтальном полете на заданном эшелоне сработала сигнализация о падении давления в кабине самолета, экипаж принял решение о снижении до безопасной высоты и возврате на аэродром вылета.

Причиной инцидента явилась некорректная работа (заклинивание в промежуточном положении) Fwd Pressure Regulator and Shut-off Valve (переднего крана регулятора давления воздуха).

24.12.2017 на вертолете Ми-8МТВ-1 RA 25486 АО «Восток» при выполнении рейса по маршруту Белетвейн – БулоБурто через 14 минут после взлета загорелось сигнальное табло «ПОВЫШЕННАЯ ВИБРАЦИЯ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ» и «ВЫКЛЮЧИ ПРАВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ», с выдачей речевой информации «ОПАСНАЯ ВИБРАЦИЯ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ». Через 2-4 сек. загорелось сигнальное табло «СТРУЖКА В РЕДУКТОРАХ» и в районе редуктора появился посторонний шум. Экипаж произвел действия согласно РЛЭ Ми-8МТВ-1 и прекратил выполнение задания с посадкой на аэродроме вылета. Расследование инцидента не завершено.

**События в полете (на маршруте)**

21.01.2017 на самолете А-319-111 VP-BDM АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся внутренний регулярный рейс HZ5614 по маршруту Владивосток–Петропавловск-Камчатский. В наборе заданного эшелона полета экипаж почувствовал неприятный запах изоляции при перегреве, после пересечения эшелона полета 100 (3050 метров) на странице статус появилась индикация (INOP SYS, AFT CRG HEAT, AFT CRG VENT). Старший бортпроводник сообщил КВС о наличии запаха и легкого задымления в пассажирском салоне. На эшелоне 190 командир ВС прекратил набор высоты, доложил диспетчеру ОВД и принял решение произвести возврат на аэродром вылета.

Причиной появления запаха (дыма) в кабине экипажа, салоне и грузовых отсеках предположительно явилось наличие остатков высокотемпературной графитовой смазки NYCO GREASE GA 47 на заглушках портов для бороскопического осмотра ступеней компрессора высокого давления двигателей, после выполнения планового осмотра 1, 2 и 8 ступеней компрессора на СУ № 1 и № 2.

27.08.2017 на вертолете Ми-8Т RA-24246 АО «Авиакомпания «Восток» выполнялся внутренний рейс ДХ307 по маршруту Николаевск-на-Амуре – Тугур – Чумикан – Удское – Николаевск-на-Амуре. После взлета загорелось табло «СТРУЖКА ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ». Экипаж прекратил выполнение задания и произвел посадку в аэропорту вылета.

Причиной загорания табло «Стружка левого двигателя», явилось замыкание контактов сигнализатора стружки СС-78 одиночной металлической частицей, которая могла проявиться в процессе приработки двигателя после капитального ремонта. Наличие одиночной металлической частицы не является признаком неисправности двигателя.

03.10.2017 на самолете А-319-111 VP-BDM АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся международный перегоночный рейс HZ1702 по маршруту Тайнань (о. Тайвань) – Владивосток. Во время захода на посадку в аэропорту Владивосток при установке рычага управления механизацией крыла в положение 2 закрылки не вышли. Экипаж принял решение об уходе на второй круг. Повторный заход и посадка были выполнены с закрылками в положении 0 градусов.

Причиной не выпуска закрылков явилась аварийная блокировка кинематики закрылков вследствие выдачи датчиком ложной информации о несинхронном их выходе.

Выдача датчиком ложной информации произошла по причине замерзания присутствующей в нем воды. Предположительно попадание воды могло произойти при выполнении регламентных работ в авиаремонтном предприятии.

**События на посадке**

11.05.2017 на самолете DHC-6-400 RA-67284 АО «Авиакомпания «Аврора»   
выполнялся регулярный рейс HZ534 по маршруту Терней – Владивосток.

На посадке в конце пробега на аэродроме Владивосток (Кневичи) произошло разрушение пневматика левой стойки шасси. ВС остановилось в пределах ВПП 25L. Пассажиры вывезены автобусом. Воздушное судно отбуксировано тягачом.

Предположительно порыв пневматика произошел из-за грубого пореза (прокола) на одной из посадочных площадок (Светлая, Терней), что привело к падению давления в шине и не выдерживания веса самолета после опускания носового колеса самолета и применения тормозов.

22.11.2017 на самолете DHC-8-315 RA-67255 АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся регулярный внутренний рейс HZ4607 по маршруту Хабаровск-Шахтерск. При входе в зону аэродрома Шахтерск, после разрешения снижения с эшелона полета на эшелон 80, экипаж получил информацию от диспетчера об отказе огней ОМИ-1 на аэродроме посадки. Экипажем было принято решение о возврате на аэродром вылета по согласованию с ЦУП авиакомпании и диспетчером.

Причиной ухода на запасной аэродром Хабаровск (Новый) явился отказ огней ОМИ-1 на аэродроме Шахтерск. Отказ огней системы ОМИ-1 произошел из-за выхода из строя 2 трансформатора входных-ограничительных огней, по причине наличия конденсата, а также невозможности оперативно и своевременно восстановить отказавшие огни в ночное время суток.

**Столкновение с птицами**

31.05.2017 на вертолете AS350 RA-04043 АО «Авиакомпания «Восток» выполнялся рейс ДХ9234 по маршруту Дальнереченск–Хабаровск. На удалении 20 км от Хабаровска на высоте 100 м произошло столкновение с птицей. Поврежден носовой обтекатель фюзеляжа, сквозное отверстие 70х50 мм.

Причиной повреждения обшивки носовой части вертолета явилось столкновение с птицей

07.07.2017 на самолете А-319-111 VP-BWL АО «Авиакомпания «Аврора», днем в простых метеоусловиях, при выполнении рейса HZ5622 по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск после взлета экипажем был отмечен нехарактерный шум со стороны правой СУ, по дисплею ЕСАМ – повышенная вибрация двигателя № 2. КВС доложил диспетчеру УВД об отклонениях в параметрах работы СУ № 2 и принял решение о возврате на аэродром вылета.

Причиной повышенной вибрации СУ № 2 явилось повреждение лопаток вентилятора в результате попадания птицы в двигатель.

15.07.2017 на самолете А-319-111 VP-BDM АО «Авиакомпания «Аврора», днем в простых метеоусловиях, при выполнении рейса HZ5622 по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск после посадки на аэродроме Южно-Сахалинск (Хомутово) при выполнении послеполетного осмотра было обнаружено повреждение обшивки в передней части правого закрылка и следы от столкновения с птицей. Размер повреждения обшивки в передней части правого закрылка составлял по ширине 200 мм, по высоте 100 мм, отклонений в работе систем воздушного судна и двигателей во время выполнения полета не зафиксировано.

Причиной повреждения обшивки передней кромки закрылка правого полукрыла явилось столкновение с птицей в полете.

26.08.2017 на самолете А-319-111 VP-BUO АО «Авиакомпания «Аврора», днем в простых метеоусловиях, при выполнении рейса HZ5614 по маршруту Владивосток – Петропавловск-Камчатский при выходе на заданный эшелон и уборки оборотов до крейсерского режима полета возникла недопустимая вибрация двигателя № 2. КВС принял решение о возврате на аэродром вылета.

Причиной возникновения вибрации явилось попадание одиночной птицы в двигатель на этапе взлета в процессе разбега перед отрывом.

27.09.2017 на самолете Ан-24 RA-47359 КГУП «Хабаровские авиалинии» выполнялся рейс НИ464 по маршруту Николаевск-на-Амуре – Хабаровск. После посадки в аэропорту Хабаровск, на послеполетном осмотре экипажем обнаружена вмятина размерами длина 360 мм, ширина 140 мм, глубина 35 мм, в нижней передней части обтекателя правого двигателя (в районе воздухозаборников маслорадиатора) с фрагментами птицы.

Причиной инцидента явилось столкновение с птицей в полете, приведшее к повреждению воздухозаборника правого двигателя.

**3. Производственные происшествия в коммерческой авиации**

**Повреждения воздушного судна**

02.02.2017 в аэропорту Благовещенск проводилась подготовка самолета BOEING 757-200 RA-73017 ООО «Авиакомпания «Вим-Авиа» к рейсу НН-181 по маршруту Москва – Благовещенск. На стоянке, во время подъезда автомобиля бортового питания к задней левой двери, произошло повреждение герметичной обшивки фюзеляжа. Размер повреждения по горизонтали 37 см по вертикали 9 см и 2,5 см.

Причиной повреждения воздушного судна стало столкновение автомобиля бортового питания с фюзеляжем ВС в результате не прекращения торможения автомобиля после команды «СТОП» руководителем подъезда из-за соскальзывания ноги водителя с педали тормоза в момент подъезда.

**Авиация общего назначения**

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

В 2017 году авиационных происшествий не было.

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

В 2017 году произошел один авиационный инцидент.

23.11.2017 на самолете Ан-12БК RА-11371 ООО «Авиакомпания «Русская Арктика» выполнялся рейс в целях АОН ХЖ9202 Магадан – Комсомольск-на-Амуре. После набора эшелона FL280, в горизонтальном полете произошел отказ четвертого двигателя с автоматическим флюгированием воздушного винта. Экипаж произвел возврат в аэропорт вылета Магадан.

После проведения комплекса работ комиссией по расследованию установлено, что причиной выключения двигателя в полете явился отказ в работе топливного насоса высокого давления 888. Насос отправлен на исследование в ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации» г. Москва.

Расследование проводит Северо-Восточное МТУ, расследование не завершено.

1. **Производственные происшествия в авиации общего назначения и частных владельцев воздушных судов**

В 2017 году производственных происшествий не было.

**Выводы**

Из проведенного анализа авиационных событий, произошедших в 2017 году, видна тенденция к увеличению их количества по сравнению с 2016 годом.

В 2017 году, по сравнению с 2016 годом, произошло резкое увеличение числа авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами (произошло 4 авиационных происшествия). В авиационных происшествиях в 2017 году погибло 7 человек (в 2016 году авиационных происшествий не было).

По итогам 2017 года произошло увеличение числа инцидентов с воздушными судами авиапредприятий подконтрольных Управлению (с 36 до 40).

Отсутствие положительной тенденции сокращения частоты авиационных происшествий и инцидентов свидетельствуют о том, что практика обеспечения безопасности полетов, использовавшаяся в 2017 году, не принесла ожидаемых положительных результатов.

Необходимо обратить внимание на влияние в 2017 году на безопасность полетов инцидентов, связанных с человеческим фактором (12 инцидентов). По сравнению с 2016 годом профилактическая работа, проводимая командно – летным, руководящим составом авиапредприятий не достигла требуемого результата (в 2016 году 16 инцидентов связанных с человеческим фактором).

Число инцидентов, связанных с отказами систем и оборудования самолетов и вертолетов, практически не изменилось. В 2017 году произошло 18 инцидентов, связанных с отказами систем и оборудования. В 2016 из-за отказов систем и оборудования произошло 19 инцидентов.

По итогам 2017 года, обращает на себя внимание повышение степени влияния на безопасность полетов зарегистрированные 5 инцидентов, связанных со столкновением воздушных судов с птицами на этапе взлета и посадки и на маршруте (в полете). В 2016 году было учтено 2 подобных инцидента. Как правило, данные инциденты происходят в период весенне-летней эксплуатации. Требуется постоянно осуществлять контроль и уделять внимание орнитологическому обеспечению полетов в районе аэродромов.

**Основные задачи на 2018 год**

По результатам анализа состояния безопасности полетов в гражданской авиации в 2017 году для повышения уровня безопасности полетов необходимо продолжить реализацию мероприятий для решения задач:

1. Приоритетным направлением в профилактике авиационных происшествий и инцидентов следует считать снижение влияния человеческого фактора на возникновение и развитие авиационных событий.
2. Повышение ответственностикомиссии по расследованию авиационных инцидентов за результаты расследования. В большинстве случаев, связанных с отказами систем и оборудования воздушных судов, комиссии не проводят анализ причины отказа, как это предусмотрено пунктом 1.2.2.19 ПРАПИ-98, ограничиваясь лишь констатацией факта неисправности и указанием неисправного изделия (узла, агрегата, детали).
3. Имеют место случаи, когда, в нарушение требований пункта 1.1.5 ПРАПИ-98, результаты расследования используются для определения степени ответственности и отстаивания не связанных с обеспечением безопасности полетов интересов организаций, вовлеченных в событие. Следствием этого являются частые случаи подписания отчета с особым мнением без наличия для этого каких-либо серьезных аргументов.

**Анализ**

**организации лётной работы за 2017 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 | 78 | 57 | 63 | 53 |  |  |  |  |  |  |
| Л-410 | 8 | 3 | 10 | 9 |  |  |  |  |  |  |
| Ан-24,26 | 18 | 11 | 18 | 12 | 14 | 12 | 18 | 13 | 7 | 7 |  |  |
| DHC-8 | 48 | 28 | 50 | 47 |  |  |  |  |  |  |
| DHC-6 | 23 | 11 | 30 | 23 |  |  |  |  |  |  |
| Ан-2, Ан-3 | 28 | 32 | 15 | 6 | 1 | 1 |  |  |  |  |
| Ми-8 | 84 | 74 | 71 | 61 | 5 | 3 | 74 | 63 | - | - |
| ТВС-2АМ | 10 | 6 | 7 | 2 | 1 | 1 |  |  |  |  |
| Ка-32 | 11 | 8 | 8 | 4 | 1 | 1 | 7 | 5 | - | - |
| Ми-2 | 4 | 3 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| R-44 | 3 | 3 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| AS-350 | 10 | 9 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ЕС-130В 4 | 1 | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| C-172 | 11 | 8 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| C-182 | 11 | 8 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| С-208В | 2 | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Всего: | 350 | 263 | 272 | 217 | 22 | 18 | 99 | 81 | 7 | 7 |

**АО «Авиакомпания «Аврора»**

В 2017 году имели место случаи увольнения летного состава по собственному желанию, прежде всего из числа пилотов DHC-8. Летная дирекция, несмотря на не укомплектованность летных подразделений летным составом, смогла обеспечить выполнение планового налета. Работа по приему выпускников высших учебных заведений, обучению и вводу их в строй велась согласно ППЛС по типам ВС.

Закончили программу ввода в строй:

- в качестве КВС на ВС А-319 – 2 пилота;

- в качестве второго пилота на ВС А-319 – нет;

- в качестве КВС на ВС DHC-8 – 6 пилотов;

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

- в качестве КВС на ВС DHC-6 - 3 пилота;

- в качестве второго пилота на ВС DHC-6 – 13 пилотов.

Продолжается работа по вводу в строй КВС DHC-8 - 2 пилота, вторых пилотов на ВС DHC-8 (10 пилотов), DHC-6-400 -1 пилот. Специалистов летного состава, прошедших первоначальное обучение на ВС А-319 нет.

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

Для более эффективного использования летного состава, ведется планомерное переучивание пилотов DHC-8-400 на модификацию DHC-8-300.

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

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

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

На настоящий момент численность летного состава удовлетворяет и соответствует располагаемым Авиакомпанией объемам воздушных перевозок и авиационных работ. Некомплект летного состава на вертолетах Ми-8Т, согласно штатного расписания, составляет один КВС и один ВП. На самолете Ан-2 не хватка одного второго пилота, компенсировалось формированием экипажей из двух командиров и небольшим объемом коммерческих перевозок.

Рабочая нагрузка на летный состав ниже установленных норм. Отдых соблюдается, в отпуска летный состав отправляется регулярно, задолженности по отпускам нет.

**АО «Авиакомпания «Восток»**

Некомплект летного состава до штатного расписания составляет:

- на вертолетах Ми-8: КВС– 4, вторых пилотов – 2, бортмехаников – 4 и бортпроводников - 1;

- на вертолетах AS 350- 1 КВС.

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

Фактическая укомплектованность летным составом позволяет обеспечить все договорные обязательства на существующие объемы работ. Часть летного состава допущена к выполнению полетов на двух типах ВС, что позволяет более рационально использовать их рабочий потенциал.

**ООО «Авиакомпания «Амур»**

В 2017 году в авиакомпанию приняты на работу 3 командира воздушных судов, 2 вторых пилота, 1 штурман; 1 бортмеханик, 1 бортпроводник. Перешли на работу в другие авиакомпании 1 КВС, 2 штурмана, 1 бортмеханик, 1 бортпроводник. Списаны с лётной работы по состоянию здоровья 2 КВС, 1 бортмеханик.

**КГУП «Хабаровские авиалинии»**

В 2017 году летная служба была укомплектована летным составом в количестве, соответствующем штатному расписанию на 78%, достаточным для выполнения фактического объема работ с обеспечением безопасности и регулярности полетов. Имеющееся количество лётного состава полностью обеспечивает стабильную работу предприятия. Часть специалистов летного отряда допущена к выполнению полетов на двух типах воздушных судов, что позволяет более рационально использовать их рабочий потенциал.

**АО «Авиалифт Владивосток»**

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

**АО «Управляющая компания «Петропавловск»**

В 2017 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 3-х пилотов-инструкторов, 2-х КВС, 2-х вторых пилотов, 2-х бортмехаников – инструкторов и 1 бортового механика.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Недостаточное количество летного состава на всех типах ВС.

**КГСАУ «Авиабаза»**

На настоящий момент численность летного состава удовлетворяет потребности располагаемым объемам авиационных работ и соответствует штатному расписанию авиабазы.

**АО «Авиашельф»**

Рабочая нагрузка на летный состав в основном соответствовала установленным нормам.

**1.2. Переучивание и ввод в строй**

Таблица № 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип ВС | Переучивание на тип ВС | | | | | | Введено в строй | | | | | |
| пилоты | | штурманы | | Б/И, Б/М | | пилоты | | штурманы | | Б/И, Б/М | |
| План | Факт | План | Факт | План | Факт | План | Факт | План | Факт | План | Факт |
| А-319 |  |  |  |  |  |  | 2 | 2 |  |  |  |  |
| Ан-24,26 |  |  |  |  | 1 | 1 | 2 | 1 |  |  |  |  |
| Л-410 |  |  |  |  |  |  | 6 | 1 |  |  |  |  |
| DHC-8 | 10 | 10 |  |  |  |  | 14 | 14 |  |  |  |  |
| DHC-6 | 14 | 14 |  |  |  |  | 4 | 17 |  |  |  |  |
| Ан-38 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ан-2,3 |  |  |  |  |  |  | 3 | 3 |  |  |  |  |
| Ми-8 |  |  |  |  |  |  | 10 | 8 |  |  | 1 | 1 |
| Ка-32 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ми-2 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| AS-350 | 4 | 4 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ТВС-2АМ | 5 | 5 |  |  |  |  | 1 |  |  |  |  |  |
| Всего: | 33 | 33 |  |  |  |  | 42 | 44 |  |  | 1 | 1 |

**АО «Авиакомпания «Аврора»**

В 2017 году командно-летным составом летной дирекции работа по вводу в строй летного состава проводилась в соответствии с планами работы.

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

**АО «Авиакомпания «Восток»**

Переучивание и ввод встрой на новые типы ВС в 2017 году:

- на вертолет AS-350 B3 КВС Сидоров В.А., ВП Каленик А.Н., ВП Андреев К.Ю.

Ввод в строй запланирован на первый квартал 2018 года.

Введены в строй на вертолете Ми-8Т вторые пилоты: Воеводин Д.П., Эминов Э.Э., Седаш И.И.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

За 2017 год введено в строй 2 командира Ми-8 и 1 командир Ан-2. Подготовка летного состава происходила при переводе летного состава из других авиакомпаний согласно РПП ООО «Дальнереченск Авиа» и ФАП-128, ФАП-147, также ППЛС 7/20.

**АО «Авиашельф»**

Переучивание и ввод в строй не производились.

**КГУП «Хабаровские авиалинии»**

В 2017 году согласно плана работы летной службы введены в строй КВС Ан-24 Моисеенко Е.Б., КВС Л-410 Евтушенко А.В., бортмеханик Ан-24 Исаченко И.П Продолжается ввод в строй КВС АН-24 Осипова К.А., КВС Л-410 Гетманченко Р.Н..В связи с приостановкой полетов на Л-410 перенесен ввод в строй вторых пилотов на 2018 год. Бортмеханик Кочегарова А.С., как не прошедший программу переведен в ИАС.

Качество ввода встрой в 2017 году соответствовал требованиям нормативных документов ФСНСТ МТ РФ, регламентирующих профессиональную подготовку летного состава.

**КГСАУ «ДВ авиабаза»**

Количество летного состава на 31.12.2017 согласно штатного расписания составляет 2 КВС и 2 ВП самолета АН-2.

Проводился ввод в строй одного командира ВС, замена членов экипажа не производилась.

**АО «Управляющая компания «Петропавловск»**

В 2017 году продолжался процесс подготовки лётного состава.

Переучиваний и введений в строй не было.

Ежегодные курсы повышения квалификации проводились строго по графику в ДВ ЦПАП и Хабаровском филиале ФГБОУ ВО СПбГУ ГА. Качество подготовки экипажей ВС соответствует нормативным требованиям.

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

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

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

Средний налет летного состава на вертолетах Ми-8 за 2017г составил:

- КВС – 166 часов (при максимальном – 184ч);

- вторые пилоты – 148 часов (при максимальном – 163ч);

- бортовые механики – 173 часов (при максимальном – 201ч).

**1.3. Перемещение лётного состава**

Таблица № 3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Причины перемещения | КВС | ВП | ШТ | Б/М  Б/И |
| Списано с лётной работы по состоянию здоровья | 11 | 4 | 1 | 3 |
| Ушло с лётной работы по собственному желанию | 22 | 23 |  | 10 |
| Снято с лётной работы всего: |  |  |  |  |
| Из них за нарушение: |  |  |  |  |
| - предполётного отдыха |  |  |  |  |
| - правил полётов |  |  |  |  |
| - прогулы |  |  |  |  |
| Переведено в другие подразделения | 12 | 5 |  | 2 |
| Поступило из других подразделений | 28 | 52 | 1 | 7 |
| Сокращено |  |  |  |  |
| Другие причины | 2 | 1 |  |  |

**АО «Авиакомпания «Восток»**

Пополнение лётного и кабинного персонала проводилось согласно бизнес-плана и в оперативном порядке в соответствии с текущими изменениями.

**АО «Авиакомпания «Аврора»**

В 2017 году количественный состав, по сравнению с 2016 годом, существенно изменился. Это связано с поступлением в Авиакомпанию самолетов DHC-8-400 и DHC-6-400.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

В течение 2017 году количество летного состава в КГУП «Хабаровские Авиалинии» на 30.12.2017 составляет 49 человек, из них 10 человек командно-летного состава. Общая численность в летном отряде 70 человек с учетом службы бортпроводников и штаба JIC. Количество летного состава по сравнению с предыдущим периодом уменьшилось на 3 человека.

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

Таблица № 4

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип ВС | Минимумы | | | | | | | | | | | | |
| КВС | 15х200 | 30Х300 | 60Х550 | 50х700 | 60Х800 | 80Х1000 | 120Х1200 | 100Х1000  ПВП/ППП | 150Х2000 ПВП/ППП | 200Х3000 ПВП | Взлёт 200х300 | ПВП V=2000 |
| А319 | 57 |  | 55 |  |  |  | 2 |  |  |  |  | 57 |  |
| Ан-24,26 | 15 |  |  |  | 12 |  | 3 |  |  |  |  | 9 |  |
| Л-410 | 7 |  |  |  |  | 6 | 1 |  |  |  | 7 | 6 |  |
| DHC-8 | 28 |  |  | 23 |  |  | 5 |  |  |  |  | 28 |  |
| DHC-6 | 31 |  |  |  |  | 21 |  |  |  |  |  | 21 |  |
| Ан-2, Ан-3 | 23 |  |  |  |  |  |  |  |  | 6 | 17 |  | 6 |
| ТВС-2АМ | 6 |  |  |  |  |  |  |  |  | 6 |  |  | 6 |
| Ми-8 | 74 |  |  | 1 |  | 1 | 16 | 3 | 43/4 | 25/  26 | 3 |  | 3 |
| Ка-32 | 8 |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |  |  |  |
| Ми-2 | 3 |  |  |  |  |  |  |  |  | 1 | 2 |  |  |
| AS-350 | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  | 1/ |  |  |  |
| R-44 | 3 |  |  |  |  |  |  |  |  | 1 | 2 |  |  |
| ЕС 130В 4 | 9 |  |  |  |  |  |  |  |  | 6/ | 3 |  | 1 |
| C-172 | 8 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 8 |  |  |
| C-182 | 7 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 7 |  |  |
| С-208В | 1 |  |  |  |  |  | 1 |  |  | /1 |  | 1 |  |

**АО «Авиакомпания «Аврора»**

Ведется целенаправленная работа по подтверждению и понижению минимумов у КВС. На ВС А-319 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.

**КГСАУ «ДВ авиабаза»**

Состояние подготовки летных специалистов по минимумам погоды для выполнения полетов позволяет выполнить необходимые объемы работ, с соблюдением безопасности полетов.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

В течение 2017 года летный состав выполнял работу по коммерческим перевозкам, авиационным работам, аэрофотосъемка, по оказанию медицинской помощи населению, подразделение вертолетов дополнительно выполняли работы по дежурству поиска и спасания в Охотск-2. Со второй половины 2017 года авиационные работы и ПСО на самолете АН-2 в ООО «Дальнереченск Авиа» выполнять прекратили.

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

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

В связи с вводом в эксплуатацию ночных стартов на посадочных площадках Охотск-2, п/п «Матвеевка», п/п «Бриакан» увеличится ночной налет, что положительно скажется на тренировках летного состава. Тренировочного налета стало гораздо больше в сравнении с 2016 годом. Дополнительно на ВС Ми-8 проводились тренировки с имитацией отказов двигателя, авторотации, подбор посадочных площадок ночью, снятие больных с морских судов, тренировка подъёма пострадавших с воды.

**АО «Авиалифт Владивосток»**

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

**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 руководящими документами по типам ВС авиакомпании.

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 и соответствует требованиям нормативных документов. ^

В 2017 году самолеты Л-410 УВП АН-24 и АН-26-100, АН-26 КГУП «Хабаровские авиалинии» выполняли полеты согласно расписанию движения самолетов между аэропортами Николаевск-на- Амуре, Хабаровск, Охотск, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Нелькан, Аян, Богородское, Комсомольск-на-Амуре, Херпучи, Чегдомын. На самолетах АН-24 и АН-26-100, АН-26 выполнялись чартерные рейсы по заявке Охотской ГГК. На самолетах Л-410 УВП, АН-24 выполнено ряд подконтрольных рейсов по заявкам Правительства Хабаровского края.

КГУП «Хабаровские авиалинии» практически выполняются все виды работ, необходимые в данном регионе. Экипажи качественно подготовлены к выполнению этих работ, способны обеспечивать безопасность полетов, предполетный отдых и предполетную подготовку при работе экипажей в отрыве от базы.

Профессиональная подготовка и опыт лётного состава позволяет, при необходимости, освоить новые виды работ и типы воздушных судов. Подготовка летного состава по минимумам и видам работ соответствует требованиям руководящих документов. Количество экипажей ВС с соответствующими допусками достаточно для выполнения всех видов авиационных работ, выполняемых в данное время по договорам и контрактам. Профессиональная подготовка командно-летного, инструкторского и летного состава соответствует требованиями нормативных документов ФСНСТ МТ РФ, регламентирующих летную работу.

**АО «Управляющая компания «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 2017 году проводилась в соответствии с ФАП-128, ППЛСВ авиакомпании в естественных условиях погоды и на комплексных сертифицированных тренажёрах.

Проведена аэродромная тренировка на понижение минимума по ППП 3-х КВС до 120х1500. Все КВС 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 | АХР | Внешняя подвеска. | СМР | С борта МС | ПБУ | Обл. РТС |
| Ми-8 | 71 | 71 | 43 | 33 | 70 | 13 | 9 |  | 63 | 4 | 28 | 36 |  |
| Ан-2,3 | 23 | 21 | 21 | 22 | 14 | 4 | 3 | 6 |  |  |  |  |  |
| ТВС-2АМ | 6 | 6 | 6 | 6 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ми-2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 |  | 1 | 1 | 1 |  |
| AS-350 | 9 | 2 | 8 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  |
| Ка-32 | 8 | 8 | 8 | 8 | 1 | 1 |  |  | 8 | 5 | 6 | 2 |  |
| R-44 | 3 | 3 | 3 | 2 |  | 2 |  |  |  |  |  |  |  |
| ЕС 130В 4 | 1 | 1 | 1 | 1 |  | 1 | 1 |  |  |  |  |  |  |
| C-172 | 8 | 8 | 8 | 8 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| C-182 | 7 | 7 | 7 | 7 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| С-208В | 1 | 1 | 1 | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**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»**

В течение 2017 года экипажи вертолетов выполняли авиационные работы, на территории Хабаровского края, Сахалинской области, Амурской области, Приморского края по сьемке газовой и нефтяной трубы и дежурство ПСО.

За 2017 год значительно уменьшился налет на авиационных работах из уменьшения заказа вертолетов со стороны дальневосточной базы охраны лесов.

**АО «Авиакомпания «Восток»**

В 2017 году летный состав выполнял коммерческие воздушные перевозки как на внутренних трассах, так и на территории других государств, авиационные работы: 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 коммерческих воздушных перевозок, 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 подготовлены в полном объеме. Из-за отсутствия объема работ на АХР. АФС, АСР часть КВС не подтвердили допуск к этим видам работ.

**КГСАУ «ДВ авиабаза»**

Профессиональная подготовка КВС позволяет выполнить авиационные работы в соответствии с сертификатом эксплуатанта, подготовка второго КВС по видам работ будет произведена в 2018г. Основным видом работ являются лесоавиационные работы.

**АО «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 2017 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 и др.

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

**АО «Авиашельф»**

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

полёты в Ногликах на НДП «Моликпак», МБУ «Лунское А», «Пильтун Б», облет трассы газопровода от Чайво до Пригородного, работа по проекту ENL на МБУ «Орлан», «Беркут», по посадочным площадкам насосных станций, Де-Кастри. На Курильских островах по заявке администрации Сахалинской области, на заказчика Кондор-Транс, по заявке Газпромфлот.

В Охе выполнялись разовые полеты по блокпостам, Погиби, а также на заказчика УМНГ на Лазарево, Погиби, Вагис.

Выполнялись подконтрольные рейсы полеты на м. Крильон, в Углегорск. Выполнялись рейсы в интересах Избирательной комиссии на м. Крильон, Комрово, м.Терпения, по б/п в Охе, на Курилах.

Выполнялись полеты на Роснефть в Приморье, санзадания по Сахалинской области Выполнен перегон нового вертолета с завода города Улан-Удэ.

Выполнялись тренировочные полёты согласно требованиям Программы подготовки лётного состава и требованиям Заказчиков.

Выполнялась подготовка КВС и вторых пилотов с использованием СНС (заходы на посадку по GNSS и GLS).

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.

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.

Перед каждым вылетом КВС и ВП выполняют оценку рисков предстоящего полёта, заполнив форму установленного образца. Данная процедура служит для того, чтобы экипаж обратил внимание на возможные риски предстоящего полёта, при необходимости, принял меры для их минимизации, имел основания для переноса или отмены вылета, если не обеспечивается безопасное выполнение полёта.

Согласно утвержденному Положению о наставничестве, новые сотрудники в течение установленного испытательного срока проходят подготовку под контролем закреплённого инструктора.

**АО «Управляющая компания «Петропавловск»**

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

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-й | 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, CAE Flight and Simulator Service Korea, Ltd – ВС А-319 |  | 1368 | 1368 | - | 57 | нет | нет |
| Учебный центр «Flight Safety Internatsional» – ВС DHC-8 |  | 1128 | 1128 | - | 47 | нет | нет |
| КТС  Ан-24, 26 | 42 | 240 | 248 |  | 15 |  |  |
| Л-410 | 24 | 144 | 144 |  | 11 |  |  |
| КТВ Ми-8 | 134 | 856 | 968 |  | 94 |  | 2 |
| Кабина  Ан-2,3 | 49 | 147 | 147 |  | 6 |  |  |
| Кабина  AS 350 | 3 | 6 | 4 |  | 1 |  |  |
| КТВ Ка-32 | 15 | 120 | 120 | - | 8 |  |  |

**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 использования QRH экипажами ВС;

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

Тренировка на тренажерах проводилась до отработки безошибочных действий членов экипажа в особых случаях на всех этапах полета. Экипажи, не прошедшие тренировку на тренажере по типу ВС, к полетам не допускались.

В связи с отсутствием в мире тренажера ВС DHC-6-400, с экипажами данного типа самолета проводятся тренажи в кабине самолета в соответствии с утвержденной Федеральным агентством воздушного транспорта программой «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-8 КВС, имеющих допуск к полётам по ППП на подтверждение метеоминимумов.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

Тренировки летного состава на тренажере КТВ Ми-8Т выполнялись в установленные сроки, согласно план-графика подготовки летного состава не реже одного раза в 7 месяцев и согласно п. 5.84 ФАП-128.

Во второй половине 2017г года проведена тренировка по отказам не относящимся к аварийным, один раз в 36 месяцев.

Дополнительно были выполнены тренировки:

- проверялась техника пилотирования на КТВ, для получения пилотских свидетельств при принятии на работу бортмехаников.

- тренировка инструктора с правого рабочего места.

- тренировка по вводу в строй КВС.

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 «Амур»**

Подготовка инструкторского состава тренажёров и качество тренировки лётного состава отвечает установленным требованиям.

Грубых нарушений в технологии работы экипажей и в технике пилотирования на тренажёре выявлено не было.

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Организация тренажерной подготовки летного состава в 2017 году проводилась согласно требованиям программы тренажерной подготовки. Подготовка инструкторского состава и качество тренировки летного состава отвечает установленным требованиям.

Грубых нарушений в технологии работы экипажей и в технике пилотирования (на тренажере) не было. Качество тренажерной подготовки командно-летного, инструкторского и летного состава достаточное для поддержания профессиональных навыков в штатной, сложной и аварийной ситуациях полете. Для тренировки на комплексных тренажерах на самолетах АН-24, АН-26-100, АН-26 используются тренажеры ФГБОУ ДВЦ ПАП, тренажер Л-410 УВП Сасовского ЛУГА.

Системные отклонения и ошибки экипажей при тренировках отсутствовали, разовые ошибки и отклонения устранялись в процессе тренировки под руководством инструктора тренажёра либо инструктора, проводящего тренаж в кабине. Сроки и объемы тренировок на комплексных тренажерах соответствуют установленным требованиям.

**АО «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.

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

Инструкторский состав АК имеет допуск для работы в качестве инструктора-экзаменатора КТВ. Но, Хабаровский филиал СПбУ не подтверждает возможность выполнения тренировок на КТВ инструкторами Авиакомпании. Отсутствует возможность отработки на тренажёре действий в случае помпажа, срабатывания клапанов перепуска и сигнализации СРПБЗ. Не в полной мере соответствует реальной обстановке вывод из режима вихревого кольца.

Каждые 6 месяцев КВС и вторые пилоты выполняют не менее 6 заходов по ППП. Каждый второй пилот проходит тренировку по ППП при минимуме посадки 80х800м. На тренажере Ми-8МТВ-1 выполняется тренировка по отработке действий при отказе одного двигателя на этапах захода на посадку и взлете 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.

Если нет возможности выполнить лётную тренировку для отработки случаев, указанных в РЛЭ и РПП, проводится тренаж в кабине.

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Летный состав регулярно проходит тренажерную подготовку согласно требований ФАП-128 и ППЛС Ми-8Т и РПП предприятия. Качество тренировок удовлетворительное.

Летный состав ВС Ан-2 и ТВС-2АМ регулярно проходит тренаж в кабине самолета, согласно «Методики выполнения тренажа».

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.

**КГСАУ «ДВ авиабаза»**

Из-за отсутствия КТС самолета Ан-2 в Дальневосточном МТУ Росавиации проводился тренаж в кабине самолета в установленные сроки с контролем экипажа по действиям в особых случаях полета, по утвержденной программе, а также тренаж командира под наблюдением по вводу в строй согласно ППЛС и РПП КГСАУ «ДВ авиабаза» на самолете Ан-2.

Качество тренажа соответствует нормативным требованиям.

**АО «Управляющая компания «Петропавловск»**

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

Проводились тренировки на тренажере Ми-8Т/МТВ в ДВ Хабаровском филиале ФГБОУ ВО СПбГУ ГА с чередованием модификации каждое полугодие. Крайняя тренировка проведена 02.09.2017.

Все пилоты вертолетов выполняют при каждой тренировке заходы при минимуме погоды 100х1000.

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

Таблица № 7

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип ВС | Количество полётов | | | | | | Выявлено нарушений. | | |
| Выполненых | | | Контролируемых | | |  |  |  |
| Анализ | Сравн | Из них тренир. полётов | Анализ | Сравн | Из них тренир. полётов | Анализ | Сравн | Из них тренир полёт. |
| А-319 | 13143 | 13133 | - | 13142 | 13133 | - | 4 | 1 | **-** |
| Ан-24,26 | 3117 | 3198 | 2 | 2520 | 2596 | 2 | 26 | 53 |  |
| Л-410 | 1725 | 1650 | 2 | 1707 | 1591 | 2 | 2 | 5 |  |
| DHC-8 | 7865 | 5070 | 138 | 7865 | 5070 | 138 | 6 |  |  |
| DHC-6 | 3917 | 2959 | 524 | 3917 | 2959 | 524 | 3 |  |  |
| Ан-2,3 | 357 | 414 | 44 | 302 | 395 | 41 |  |  |  |
| Ми-8 | 11856 | 12067 | 723 | 11226 | 11300 | 723 | 11 | 29 |  |
| Ми-2 | 208 | 157 | 40 | 164 | 146 | 40 |  |  |  |
| Ка-32 | 1030 | 799 | 3 | 1030 | 799 | 3 |  |  |  |
| AS350 | 785 | 870 | 18 |  |  |  |  |  |  |
| С-208В | 98 | 148 | 9 | 98 | 148 | 9 |  |  |  |

**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 18.07.2001 №НА-281-р, от 01.08.2003 №НА-215-р, приказом Дальневосточного МТУ Росавиации от 27.07.2010 № 190.

За 2017 год на ВС А-319, DHC-8, DHC-6 было выполнено 923 прослушивания магнитофонных записей внутрикабинных переговоров по правилам ведения радиосвязи и технологии работы членов экипажей, нарушений не обнаружено.

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

На вертолетах Ми-8 выполнено 4595 полетов за 2017 год.

Количество проконтролированных полетов на вертолетах Ми-8Т- 4273. Нормы выполнения расшифровок соблюдены и соответствуют требованиям «Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях ГА», проведено 92,9 % расшифровок полетов. В горной местности расшифровано 100% полетов. За 2017г, при расшифровках СПИ за экипажами авиакомпании были выявлены замечания - не постоянство скоростей на высотах при изменении массы ВС.

За год проводились две плановые и одна внеочередная проверка базовых объектов соответствия сертификационным требованиям предприятия по данному виду деятельности комиссией Дальневосточного МТУ Росавиации, выявленные замечания устранены, учеба командного состава запланирована на первый квартал 2018 года. В связи с установкой камер на посадочной площадке Матвеевка, улучшился контроль за подготовкой экипажей к вылету, послеполетных осмотров, а также контроль за выполнением взлетов и посадок. Значительно улучшилось оформление Рабочих журналов и заданий на полет. КВС, не всегда контролируют правильность записи бортмеханиками в бортовых журналах по остатку топлива и заправке топлива. Повторно изучались взаимодействие в экипаже по технологии работы экипажа при подборе посадочных площадок с воздуха и при снежном вихре. За анализируемый период выявлялись ошибки в технике пилотирования при классификационных проверках, по видеокамерах в Матвеевке, при выполнении взлетов и посадок. Системных отклонений и ошибок не выявлено. 27 мая 2017 года в подразделении Ми-8, произошла авария с вертолетом RA-24682, проводится расследование комиссией МАК.

Объективный контроль, за экипажами Ан-2 производится по барограмме барогрофа АД-2, анализу контроля полетной документации и ведению радиосвязи при проверочных полетах. Документация в таком виде СПИ по АН-2 из Приморского филиала ежемесячно пересылается в головной офис, всю документацию по расшифровке и объективному контролю хранится в АК.

При объективном контроле отчетов о рейсе отмечены замечания:

- результаты послеполетного разбора не заверены подписью КВС;

- в некоторых заданиях не полностью записана информация по МУ для принятия решения на полет;

- при высоких температурах ВП в колонке задания не написал предельную взлетную массу;

- не четко бортмеханики пишут температуру воздуха в требованиях ГСМ;

- неточно записан вес заправленного топлива в требовании на заправку.

**АО «Авиакомпания «Восток»**

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

**ООО «Авиакомпания «Амур»**

При расшифровке средств полетной информации выявлены отклонения в технике пилотирования на этапах захода на посадку. В частности, превышение рекомендованной РЛЭ скорости планирования по глиссаде в зависимости от полетной массы.

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

**КГУП «Хабаровские Авиалинии»**

Анализ средств полетной информации в 2017 году отклонений и нарушений в технике пилотирования и эксплуатации авиационной техники выявил 2 нарушений. Проведены разборы с экипажами, даны рекомендации. 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 летной службой 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 магнитофонных записей внутрикабинных переговоров на ВС: АН-26-100 - 40, АН-24 - 137, Л-410 - 71. Нарушений в технологии работы и взаимодействии членов экипажей не обнаружено.

Имеющиеся отклонения анализируются, с членами экипажей проводятся разборы, технические учебы и внеплановые разборы по обстоятельствам и профилактике выявленных событий.

В 2017 году процент проконтролированных полётов к количеству выполненных по типам ВС составил: АН-24 -80 %, АН-26 - 85%, Л-410УВП-Э20 - 95 %.

Количество проконтролированных полетов соответствует нормативным требованиям «Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях ГА РФ».

**ГАУ Амурской области «Авиабаза»**

Количество выполненных расшифровок и анализа полетной информации в процентном соотношении к количеству выполненных полетов соответствует рекомендациям приказа Дальневосточного МТУ Росавиации от 27. 07 2010 № 190.

Обработка носителей полетной информации проводится в выделенном помещении на сертификационном оборудовании подготовленным специалистом авиабазы.

Полетная документация после выполнения полетов на ВС Ан-2 и ТВС-2АМ проходит постоянный анализ, замечания устраняются.

**КГСАУ «ДВ авиабаза»**

Средством объективного контроля на самолете Ан-2 является барограф АД-2.

Все полеты контролировались с анализом показаний барограммы, сравнивалось время полета, время вылета и посадки по диспетчерским данным аэронавигации ОрВД. Замечание к экипажу: - небрежное оформление барограмм.

По фразеологии радиообмена экипаж-диспетчер замечаний не поступало.

**АО «Авиашельф»**

В 2017 годус помощью параметрических регистраторов было проконтролировано 99% выполненных полётов. Выполнена расшифровка 70% речевой информации.

Выявлены отклонения в технике пилотирования:

* несоблюдение скоростного режима взлёта с МО;
* превышение ограничений крена по условиям полёта;
* превышение ограничений крена на глиссаде снижения;
* тангаж менее рекомендованого в разгоне скорости при взлёте с МО;
* превышение угловой скорости при выполнении разворота на висении;
* превышение угла тангажа на пикирование на взлёте;
* не выдерживание ограничений по оборотам НВ перед взлётом;
* не выдерживание ограничений по оборотам НВ при выполнении взлёта;
* превышение угла тангажа на кабрирование на посадке (снижении);
* превышение угловой скорости на взлёте;
* превышение угла тангажа на пикирование на прямой захода на посадку с Н-80 метров;
* не выдерживание минимальной высоты (РАТО) в съёмочном полёте.

Выявлены нормативные отклонения (технология, ФАП, эксплуатация систем):

* отсутствие информации членов экипажа (члена экипажа) о значении текущей высоты при выполнении ККП и установке давления;
* использование неустановленной фразеологии при работе с внешней подвеской;
* нарушение правил передачи управления;
* отклонение от предоставления информации ВП о НЭП по участкам маршрута;
* отклонение от сверки показаний авиагоризонтов при полёте по ППП (тренировка);
* не соблюдение времени прогрева ДГС;
* отклонение от процедуры осмотра грузовой кабины;
* отклонение от соблюдения правил осмотрительности на рулении;
* не соблюдение правил проверки ГМК-1А;
* отклонение от процедуры сверки показаний МК взлёта с направлением ВПП;
* отклонение от соблюдения правил осмотрительности при работе с внешней подвеской;
* отклонение от технологии при работе с внешней подвеской;
* использование неустановленной фразеологии при работе с внешней подвеской;
* отклонение от процедуры проверки тормозов колёс;
* отсутствует проверка РВ встроенным контролем перед полетом;
* использование ВП неустановленной фразеологии р/обмена;
* отсутствие команды КВС на установку давления;
* отсутствие доклада БМ о местонахождении стропальщиков перед взлётом с внешней подвеской;
* отклонение от правил внутрикабинной фразеологии.

Причины параметрических отклонений: квалификационные ошибки, ошибки взаимодействия экипажа, минимизация риска, запаздывание реагирования, отвлечение внимания, спешка, запаздывание распределения внимания.

Причины нормативных отклонений: ошибки выполнения процедуры, выполнение процедуры без самоконтроля, отсутствие мотивированной убеждённости на выполнение правил ЛД, недостаточные знание процедурных и технологических правил, ошибки внутренней связи в экипаже, отсутствие взаимоконтроля в экипаже.

Собрания по БП проводятся со всем лётным составом. Обращается внимание на причины отклонений, изучаются соответствующие разделы нормативных документов.

**АО «Управляющая компания «Петропавловск»**

При анализе выявлены: 1 ошибка в технологии работы с картой контрольных докладов и 3 отклонения на этапе посадки, после проведенного разбора повторяемости событий нет.

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

При анализе выявлены: 1 ошибка в технологии работы с картой контрольных докладов и 2 отклонения на этапе посадки, 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, всего: |  |  |  |  |  |  |
| Нарушение инструкций и наставлений по лётной службе | 5 | 6 | 1 |  | 2 | 4 |
| Употребление алкогольных напитков |  |  |  |  |  |  |
| Прогулы |  |  |  |  |  |  |
| Уголовные преступления |  |  |  |  |  |  |
| Административные проступки |  |  |  |  |  |  |

Таблица № 9

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Меры взыскания | Всего | |
| Анализируемый  период | Сравниваемый период |
| Взысканий всего: | 13 | 18 |
| Замечания | 1 | 2 |
| Выговор | 2 | 4 |
| Лишение премии | 10 | 11 |
| Понижение в должности |  | 1 |
| Уволено |  |  |

**ООО «Дальнереченск Авиа»**

За 2017 год выявлены нарушения летным составом: неправильно оформление бортового журнала бортмехаником после заправки, некачественная подготовка второго пилота к полету. Были объявлены наказания -два выговора (БМ Патракову М.А, ВП Зотову А.М. и замечание (Ст. бортмеханику Рябинину В.Н.).

В летной службе авиакомпании проводится целенаправленная работа по совершенствованию системы безопасностью полетов. Летный состав регулярно изучает поступающую информацию по безопасности полетов и рекомендации по ним.

На оперативные точки по электронной связи доводится информация по БП, при смене экипажей информация высылается в бумажном виде. Системные АП, произошедшие в других авиакомпаниях, доводятся на разборах и перед выездом на ОТ, с концентрацией внимания на неправильные действия экипажей, приведшие к тяжелым авиационным событиям.

Особое внимание при розыгрыше полета экипажу обращается внимания на своевременный возврат при встрече СМУ, не позволяющие полет по ПВП или подбор посадочной площадки с воздуха.

**АО «Авиалифт Владивосток»**

В 2017 году летным составом грубых нарушений трудовой, технологической дисциплины и административных проступков не допускалось.

**КГСАУ «ДВ авиабаза»**

Грубых нарушений дисциплины летным составом не выявлено.

Для предотвращения нарушений дисциплины командно-летным составом проводилась индивидуальная работа с летным составом, планирование с предоставлением выходных и по требованию членов экипажа - для решения бытовых проблем.

За анализируемый период нарушений дисциплины летным составом не выявлено, организация летной работы соответствует требованиям руководящих документов.

**АО «Авиакомпания «Восток»**

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

**ООО «Авиакомпания «Амур»**

В 2017 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 улучшилось.

Количество дисциплинарных проступков в летной службе 2017 года, по сравнению с 2016 годом, уменьшилось с 2 до 0 случаев.

За 2017 год депремировано 10 человек, по случаям нарушений трудовой дисциплины проведены разборы с летным составом авиакомпании с целью предотвращения их повторения. С командно-летным, инструкторским составом проведены совещания по вопросам воспитательной работы с экипажами ВС и систематическому контролю за соблюдением трудовой и технологической дисциплины.

**Анализ**

**обеспечения безопасности полетов связанной с поддержанием летной годности ВС и обеспечением качества ТО ВС эксплуатантов за 2017 год**

Количество и причинность инцидентов связанных с деятельностью инженерно-авиационных служб (организаций по ТО) в 2017 году, по сравнению с 2016 годом, представлены в таблице.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип  ВС | Общее кол-во  инцидентов | | Причинность инцидентов | | | | | |
| Недостатки по ИАС | | КПН | | Ремонт и прочие | |
| 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 |
| А-319 | 4 | - | - | - | 3 | - | 1 | - |
| DHC-8 | 5 | 3 | - | - | 5 | 3 | - | - |
| Ан-24 | 3 | 2 | 1 | - | 1 | 2 | 1 | - |
| Ан-26 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - |
| Ми-8 | 9 | 11 | 1 | - | 6 | 10 | 2 | 1 |
| AS-350 | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - |
| Ан-12 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - |
| Ан-38 | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - |
| L-410 | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - |
| DHC-6 | 2 | - | - | - | 2 | - | - | - |
| ВСЕГО: | 25 | 19 | 2 | - | 19 | 18 | 4 | 1 |

Количество общего числа инцидентов в сравнении с 2016 годом увеличилось на шесть инцидентов (на 31,5%).

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

Два инцидента связаны с недостатками в деятельности специалистов инженерно-авиационных служб АО «Авиашельф» и КГУП «Хабаровские авиалинии».

**Человеческий фактор**

15.02.2017навертолете Ми-8МТВ-1 RA-22985 АО «Авиашельф» выполнялся полет по маршруту Ноглики – МБУ «Орлан» – Чайво ОПФ – МБУ «Орлан» – Ноглики.

После перевода вертолета на снижение для осмотра посадочной площадки МБУ «Орлан» бортмеханик обнаружил загорание светового табло желтого света «Повышенная вибрация левого двигателя». При этом показания приборов контроля параметров силовой установки соответствовали ТУ. Приблизительно через 10 секунд табло погасло, затем, загоревшись, моргнув 2-3 раза на 1-2 сек., погасло. Экипаж выполнил осмотр посадочной площадки и начал заход на посадку. На предпосадочной прямой табло снова загорелось на непродолжительное время. Экипаж принял решение выполнение задания прекратить, произвести возврат на аэродром вылета Ноглики.

По результатам расследования причиной кратковременного периодического загорания светового табло «Повышенная вибрация левого двигателя» послужил переменный контакт сигнального провода со стороны датчика МВ-03, либо со стороны усилителя сигнала УСС-6 системы измерения вибрации ИВ-500 в результате слабой затяжки накидных гаек штепсельных разъемов датчика МВ-03 левого двигателя и усилителя сигналов УСС-6.

01.06.2017 экипаж, под управлением КВС Фёдорова М.И., на самолёте Ан-24РВ RA-47359, принадлежащем ООО «ЯрАвиа» (эксплуатант – КГУП «Хабаровские авиалинии»), днём, в простых метеоусловиях выполнял рейс НИ 9204 по маршруту: Николаевск-на-Амуре – Хабаровск. На борту находилось: членов экипажа – 4/1, пассажиров – 43/0/0, багаж – 517 кг. После взлёта в 11 часов 02 минуты (01 час 02 минуты UTС) из аэропорта Николаевска-на-Амуре при уборке шасси не убралась передняя нога шасси. Экипаж принял решение на возврат в аэропорт вылета. Посадка в аэропорту Николаевск-на-Амуре произведена в 11 часов 20 минут (01 часа 20 минут UTС) благополучно.

При выполнении комиссией по расследованию комплекса работ по определению причины неуборки после взлёта передней ноги шасси (отсутствие загорания красного светосигнализатора убранного положения шасси), при осмотре передней опоры, между кронштейном цилиндра амортстойки и рычагом центрирующего устройства передней опоры шасси обнаружен посторонний предмет (струбцина для ТО передней опоры шасси – фиксатор №24-9220-50).

Причиной наличия между кронштейном цилиндра амортстойки и рычагом центрирующего устройства передней опоры шасси постороннего предмета (струбцины для ТО передней опоры шасси - фиксатора №24-9220-50) явилось непреднамеренное оставление фиксатора при крайней замене левого колеса передней опоры шасси, инженерно-техническим персоналом, выполнявшим работы по замене.

Пять инцидентов произошли связанные с эксплуатацией воздушных судов в полете (на маршруте).

**События в полете (на маршруте)**

21.01.2017насамолете А-319-111 VP-BDM АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся регулярный внутренний пассажирский рейс HZ 5614 по маршруту Владивосток - Петропавловск-Камчатский (Елизово). В процессе набора заданного эшелона полета, экипаж почувствовал неприятный запах изоляции при перегреве. После пересечения эшелона полета 100 (3050 метров) на странице статус появилась индикация: «INOP SYS: AFT CRG HEAT; AFT CRG VENT». После сообщения старшего бортпроводника командиру воздушного судна о наличии запаха и легкого задымления в пассажирском салоне, на эшелоне 190 командир воздушного судна прекратил набор высоты, доложил диспетчеру ОВД. Командир воздушного судна принял решение произвести возврат на аэродром вылета. Посадка на аэродроме Владивосток (Кневичи) произведена благополучно. Воздушное судно внешних повреждений не имеет. Экипаж и пассажиры не пострадали.

Причиной появления запаха (дыма) в кабине экипажа, в салоне и грузовых отсеках, предположительно явилось наличие остатков высокотемпературной графитовой смазки NYCO GREASE GA47 на заглушках портов для бороскопического осмотра ступеней компрессора высокого давления двигателей, после выполнения планового осмотра 1, 2 и 8 ступеней компрессора высокого давления на силовой установке №1 и №2.

04.06.2017на вертолетеМи-8МТВ-1RA-25738 АО «Авиашельф» выполнялся полет по маршруту Ноглики – Зональное – ОБТК – ЧОПФ – Ноглики. После завершения работы, на послеполетном осмотре вертолета обнаружено отсутствие пассажирского выдавливаемого окна в 4 ряду кресел по левому борту ВС.

По результатам расследования, проведенных экспериментов с установленными оконными блоками и учетом большого опыта эксплуатации вертолетов, доработанных под установку прямоугольных выдавливаемых окон, причиной выпадения окна установлено возможное непреднамеренное вытаскивание шнура пассажиром ВС, сидящего у окна на четвертом левом пассажирском кресле, во время полета с буровой в а/п Ноглики.

27.08.2017 на вертолете Ми-8Т RA-24246 АО «Авиакомпания «Восток» после взлета загорелось табло «Стружка левого двигателя». Экипаж прекратил выполнение задания и произвел посадку в аэропорту вылета. Посадка благополучно, экипаж и пассажиры не пострадали. Вертолёт повреждений не имеет.

Причиной загорания табло «Стружка левого двигателя» явилось замыкание контактов сигнализатора стружки СС-78 одиночной металлической частицей, которая могла появиться в процессе приработки двигателя после капитального ремонта. Наличие одиночной металлической частицы не является признаком неисправности двигателя.

27.09.2017 экипаж, под управлением КВС Мингалёва А.С., на самолёте Ан-24РВ RA-47359, принадлежащем ООО «ЯРАВИА» (эксплуатант – КГУП «Хабаровские авиалинии»), днём, в сложных метеоусловиях выполнял рейс НИ 464 по маршруту: Нелькан – Николаевск-на-Амуре – Хабаровск. На борту находилось: членов экипажа - 4, пассажиров - 22, груз - 509 кг. После посадки в аэропорту Хабаровск, на послеполётном осмотре экипажем обнаружена вмятина (размеры: длина 360 мм, ширина 140 мм, глубина 35 мм) в нижней передней части воздухозаборника правого двигателя (ниже воздухозаборника маслорадиатора) с фрагментами птицы.

Осмотр останков птицы позволил предположить, что птица имеет видовую принадлежность к отряду совообразных весом до 2,5 кг.

04.10.2017на самолете A-319 VP-BDM АО «Авиакомпания «Аврора» выполнялся технический рейс SHU1702 по маршруту Тайнань – Владивосток после выполнения трудоемких регламентных работ. В процессе выполнения захода на посадку в аэропорту Владивосток (Кневичи) при переводе механизации в положение 2 экипаж обнаружил невыход закрылков в посадочное положение. Выполнен уход на второй круг и повторный заход. Экипаж благополучно совершил посадку в аэропорту назначения без выпущенных закрылков. Пострадавших нет. Воздушное судно повреждений не имеет.

Не выпуск закрылков произошел из-за аварийной блокировки кинематики закрылков вследствие выдачи датчиком ложной информации о несинхронном их выходе. Выдача датчиком ложной информации произошла по причине замерзания присутствующей в нем воды. Предположительно попадание воды в датчик произошло при нахождении самолета на регламентных работах в авиаремонтном предприятии.

Остальные восемнадцать инцидентов произошли по причине отказов оборудования и агрегатов на различных этапах эксплуатации авиационной техники.

**Отрицательные примеры технического обслуживания ВС**

23.04.17 на вертолёте Ми-8 RA-22915 АО «Авиакомпания «Восток» при монтаже шланга нагнетания основной г/с на КАУ-30Б а/т по ПиД Хамидулин Д.Ю. законтрил накидную гайку г/шланга на КАУ-30Б на отворачивание, случай разобран на дне качества.  
05.12.2017при выполнении ТО самописца К3-63 по форме «Б» на самолёте Ан-24РВ RA-47359 КГУП «Хабаровские авиалинии» авиатехник по АиРЭО Сиряев А.Б., в нарушение пункта 2.11 технологической карты № 1 технологических указаний по техническому обслуживанию самописцев, пожарного и кислородного оборудования самолётов Ан-24, Ан-26, Ан-30 Выпуск № 1.17, не произвёл запись на плёнке К3-63 о выполненном ТО (не указав наименование аэропорта, дату, фамилию исполнителя и роспись).

**Положительные примеры**

21.04.2017 при проведении работ по поиску и устранению неисправности системы пожаротушения двигателя №1 на ВС А319-111 VP-BWA АО «Авиакомпания «Аврора» инженерами по ТО АТ Худынцевым О.Ю и Сарнавским И.В. определена причина не прохождения теста ППС СУ.

Причиной явилось местное перетирание защитной витой оболочки и изоляции электрической проводки цепи питания пожарного баллона №1 в пилоне двигателя. Повреждения изоляции электрической проводки стало возможным из-за появления повышенной вибрации, вследствие выработки фторопластовых вставок в местах отбортовки трубопроводов систем, что способствовало увеличению осевых и радиальных перемещений конструктивных элементов в пилоне при эксплуатации ВС.

Предотвращен авиационный инцидент.

28.06.2017 При выполнении периодического ТО ВС DHC-6-400 RA-672845 АО «Авиакомпания «Аврора» в объёме EMMA-Check а/техником по ТО АТ АиРЭО Паданевым А.Г. выявлено ослабление крепления клемм на датчиках противопожарной системы двигателя №1, что могло привести к ложному срабатыванию сигнализации о пожаре. Восстановлено крепление клемм на датчиках с применением фиксатора резьбового соединения.

23.05.17на вертолёте Ми-8 RA-24479 АО «Авиакомпания «Восток» при выполнении работ по поиску и устранению неисправности: «Разнорежимность работы двигателей» начальником смены Чебаном К.С. было обнаружено рассоединение шланга обогрева входного устройства правого двигателя ТВ2-117 в месте крепления к заслонке 1919Т. Выпущен сигнальный бюллетень, случай доведен до ИТП.

**Опасные дефекты**

03.07.2017 в ходе послеполетного ТО вертолета Ми-8АМТ RA-22441 АО «Управляющая компания «Петропавловск» на передних кромках лопаток первой ступени компрессора левого двигателя были обнаружены забоины, не входящие в ТУ. Двигатель был демонтирован, представителем АО «Мотор-Сич» произведена зачистка передних кромок лопаток. Состояние лопаток приведено в ТУ. Двигатель смонтирован на вертолет.

02.11.2017 в а/п Южно-Сахалинск при выполнении периодического ТО по Ф-2 на вертолете Ми-8АМТ RA-22578 АО «Авиашельф» выявлено повреждение в виде загибов четырех лопаток ВНА и надрыв передней кромки лопатки 1-й ступени ТК правого двигателя ТВ3-117ВМ. Повреждения лопаток превышают предельно допустимые нормы. Вероятная причина-попадание постороннего предмета во время летной эксплуатации. ВС введено в строй после замены двигателя.

**Выводы**

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

– слабый инженерный контроль за устранением дефектов, неудовлетворительный анализ отказов;

– недостаточный уровень профессиональной подготовки инженерно-технического персонала.

Это свидетельствует о том, что:

– 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.

**Анализ**

**обеспечения авиационной безопасности в подконтрольных предприятиях, оценка влияния на уровень безопасности полетов за 2017 год**

Основные данные по актам незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность гражданской авиации по авиапредприятиям (аэропортам) за 12 месяцев 2017 года

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Вид АНВ в деятельность ГА | За 12 месяцев  2016 | За 12 месяцев  2017 |
| 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) | 16(5) | 5(1) |
| 7 | Блокирование ВС | нет | нет |
| 8 | Блокирование объектов ГА | нет | нет |
| 9 | Несанкционированное проникновение в ВС | нет | нет |
| 10 | Несанкционированное проникновение на объекты ГА | 4 | 4 |
| 11 | Другие АНВ (инциденты) | 6 | 12 |
|  | Всего АНВ в деятельность ГА | 23 | 21 |
| 12 | Количество проведенных тренировок и учений по плану операции “Набат” | 16 | 5 |

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. 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.

В аэропорты и авиапредприятия направлено указание Росавиации (радиограмма от 08.06.2015, 11.03.2016) о своевременном и незамедлительном докладе оперативному дежурному Дальневосточного МТУ Росавиации и оперативному дежурному Федерального агентства воздушного транспорта о планируемых и проведенных в аэропортах и авиакомпаниях учениях, тренировках.

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.08.2015 № 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» (далее по тексту Административный регламент № 264) определен порядок получения сертификата по авиационной безопасности.

За 2017 год Дальневосточным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта оказана государственная услуга по выдаче сертификата в сфере деятельности авиационная безопасность:

– ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» филиал «Аэропорт Охотск»;

– АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» филиал «Аэропорт Шахтерск»;

– ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» филиал «Аэропорт Херпучи»;

– ФГУП «УВО Минтранса России» Приморский филиал в аэропорту Охотск;

– ФГУП «УВО Минтранса России» Приморский филиал в аэропорту Зея;

– ФГУП «УВО Минтранса России» Приморский филиал в аэропорту Шахтерск;

– ФГУП «УВО Минтранса России» Приморский филиал в аэропорту Оха;

– ФГУП «УВО Минтранса России» Приморский филиал в аэропорту Советская Гавань;

– ФГУП «УВО Минтранса России» Приморский филиал в аэропорту Николаевск-на-Амуре.

В нарушение статьи 21 Административного регламента № 264 аэропорты подают заявку и пакет документов на сертификацию по авиационной безопасности менее чем за 6 месяцев до окончания действующего сертификата.

В нарушение пункта 74 Административного регламента № 264 в Дальневосточное МТУ Росавиации поступают документы на сертификацию по обеспечению авиационной безопасности несогласованные и неутвержденные в установленном порядке в соответствии с требованиями ФАП-142 «Требования авиационной безопасности к аэропортам».

В соответствии с требованиями пункта 88 Административного регламента № 264 при наличии недостатков, выявленных группой инспекционной проверки, заявитель в течение 60 дней, с даты получения утвержденного акта инспекционной проверки, должен представить доклад об устранении выявленных недостатков в Дальневосточное МТУ Росавиации, либо уведомление об увеличении срока устранения замечаний. Выполнение мероприятий по устранению выявленных недостатков проверяется при повторной инспекционной проверке до принятия решения о выдаче сертификата (об отказе в выдаче сертификата).

Международные аэропорты и 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.

В аэровокзальных комплексах проводится информирование пассажиров в области обеспечения авиационной (транспортной) безопасности на воздушном транспорте с использованием технических средств. 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.

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, груза.

В соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 01 февраля 2011 года № 42 отделения ведомственной охраны Приморского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» осуществляют охрану объектов и периметр аэропортов. Организация охраны по периметру аэропортов Тында, Зея, Экимчан, Охотск, Южно-Курильск, Чумикан, Богородское, Аян, Херпучи, Ясный, Оха, Шахтерск, Николаевск-на-Амуре, Советская Гавань; объекты международных аэропортов Южно-Сахалинск, Благовещенск и объекты аэропорта Ноглики.

В ОАО «Авиакомпания «Восток», АО «Авиакомпания «Авиашельф», АО «Авиакомпания «Аврора», ООО «Авиакомпания «Амур», КГУП «Хабаровские авиалинии», ГАУ Амурской области «Авиабаза», ООО «Дальнереченск Авиа», АО «Авиалифт Владивосток» разработаны необходимые инструкции и технологии для персонала эксплуатанта в части обеспечения авиационной безопасности. Эксплуатанты своевременно обеспечивают ознакомление персонала с мерами авиационной безопасности, наличие на борту воздушного судна контрольного перечня осмотра воздушного судна. К контрольному перечню прилагаются инструкции в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте размещения взрывного устройства на конкретном воздушном судне.

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

**Выводы**

Состояние авиационной безопасности в аэропортах и в авиапредприятиях удовлетворительное.

**Анализ**

**состояния безопасности по аэродромному обеспечению, электротехническому и светотехническому обеспечению, авиатопливному обеспечению воздушных перевозок, осуществлению контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов, обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов за 2017 год**

1. На территории деятельности Дальневосточного МТУ Росавиации функционируют 9 юридических лиц *(*далее - организация) в состав которых входит: 19 аэропортов и 21 аэродром.

Таблица № 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п.п. | Организации | Аэропорты | Аэродромы **/**классы**/** |
| 1. | АО  «Международный аэропорт Владивосток» | Владивосток | Владивосток  (Кневичи)  **/**А**/** |
| 2. | АО  «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. | АО  «Комсомольский-на-Амуре  аэропорт» | Комсомольск-на-Амуре | Комсомольск-на-Амуре (Хурба) **/**В**/** |
| 6. | КП «Аэропорты Курильских  островов» | Ясный | Итуруп **/**В**/** |
| 7. | КП  «Аэропорты Курильских  островов» | Южно-Курильск | Южно-Курильск  (Менделеево) **/**Г**/** |
| 8. | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» | Аян | Аян (Мунук) **/**Е**/** |
| 9. | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» | Богородское | Богородское  **/**Е**/** |
| 10. | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» | Зея | Зея /Е/ |
| 11. | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» | Охотск | Охотск  **/**Г**/** |
| 12. | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» | Тында | Тында  **/**Г**/** |
| 13. | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» | Херпучи | Херпучи  **/**Г**/** |
| 14. | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» | Чумикан | Чумикан **/**Г**/** |
| 15. | ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» | Экимчан | Экимчан **/**Д**/** |
| 16. | КГУП  «Хабаровские авиалинии» | Николаевск-на-Амуре | Николаевск-на-Амуре  /Г |
| 17. | АО  «Аэропорт Южно-Сахалинск» филиал «Аэропорт Ноглики*»* | Ноглики | Ноглики **/**Г**/** |
| 18. | АО  «Аэропорт Южно-Сахалинск»  филиал «Аэропорт Оха» | Оха | Оха (Новостройка)  /Д/ |
| 19. | АО  «Аэропорт Южно-Сахалинск» филиал «Аэропорт Шахтерск» | Шахтерск | Шахтерск  **/**Г**/** |
| 20. | АО «АС Амур» | - | Тукчи **/**Г**/**  (аэродром  законсервирован) |
| 21. | АО «АС Амур» | - | Ургалан **/**Г**/** |

2. Соответствие штатного расписания фактическому наличию авиационного персонала в службах:

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

– электротехническое и светотехническое 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/ | Авиационный персонал служб | | | | | | | | Укомплектованность авиационным персоналом служб (%) | | | |
| По штату | | | | Фактически | | | |
| АС | ЭСТОП | ГСМ | СОП | АС | ЭСТОП | ГСМ | СОП | АС | ЭСТОП | ГСМ | СОП |
| Владивосток | 127 | 33 | - | 117 | 111 | 26 | - | 107 | 87,4 | 78,8 | - | 91,5 |
| Хабаровск | 419,5 | 55,5 | - | 403,5 | 387 | 52 | - | 403,5 | 92,3 | 93,7 | - | 100 |
| Южно-Сахалинск | 108 | 35 | - | - | 106 | 35 | - | - | 98,1 | 91,5 | - | - |
| Итого /А/: | 654,5 | 123,5 | - | 520,5 | 604 | 113 | - | 510,5 | 92,3 | 91,5 | - | 98,1 |
| Благовещенск | 44 | 18,3 | 35,5 | 53 | 42 | 18 | 34,5 | 50 | 95,5 | 98,4 | 97,2 | 94,3 |
| Комсомольск-на-Амуре | 22 | 12 | 10 | 14 | 10 | 11 | 9 | 5 | 45,5 | 91,7 | 90,0 | 35,7 |
| Ясный | 18,5 | 5 | - | 7 | 13 | 4 | - | 7 | 70,3 | 80,0 | - | 100 |
| Итого /В/: | 84,5 | 35.5 | 45,5 | 74 | 65 | 33 | 43,5 | 62 | 76,9 | 92,9 | 95,6 | 83,8 |
| Николаевск-на-Амуре | 43 | 11 | - | 15,5 | 43 | 8 | - | 15,5 | 100 | 72,7 | - | 100 |
| Ноглики | 25,5 | 6 | 7 | 14 | 25 | 6 | 7 | 14 | 98 | 100 | 100 | 100 |
| Охотск | 23 | 7 | 1 | 11,5 | 18 | 6 | 1 | 11 | 78,3 | 85,7 | 100 | 95,7 |
| Тукчи | Аэродром законсервирован - полеты не выполняются | | | | | | | | | | | |
| Тында | 10,5 | 6 | 3 | 4 | 10,5 | 6 | 3 | 4 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Ургалан | 3 | - | 1 | 1 | 3 | - | 1 | 1 | 100 | - | 100 | 100 |
| Шахтерск | 8 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 25 | 100 | 100 | 66,7 |
| Южно-Курильск | 24 | 4 | - | 7,5 | 24 | 3 | - | 7,5 | 100 | 100 | - | 100 |
| Итого /Г/: | 137 | 37 | 14 | 56,5 | 125,5 | 32 | 14 | 55 | 91,6 | 86,4 | 100 | 97,3 |
| Оха | 32,8 | 10,7 | 7 | 12 | 28 | 7 | 7 | 12 | 93,3 | 100 | 100 | 100 |
| Экимчан | 7,5 | 2 | 2 | 1 | 7 | 2 | 2 | 1 | 66,7 | 100 | 83,3 | 66,7 |
| Итого/Д/: | 40,3 | 12,7 | 9 | 13 | 35 | 9 | 9 | 13 | 86,8 | 70,8 | 100 | 100 |
| Аян | 5,5 | 5 | 1 | 2 | 4,5 | 5 | 1 | 2 | 81,8 | 100 | 100 | 100 |
| Богородское | 7,5 | 3 | 2 | 2,5 | 7,5 | 3 | 2 | 2,5 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Зея | 12 | 5 | 3 | 4 | 12 | 5 | 3 | 4 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Херпучи | 5 | 1 | - | 2 | 5 | 1 | - | 2 | 100 | 100 | - | 100 |
| Чумикан | 5 | 2 | 1 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 60 | 100 | 100 | 100 |
| Итого/Е/: | 35 | 16 | 7 | 12,5 | 32 | 16 | 7 | 12,5 | 91,4 | 100 | 100 | 100 |
| Всего (2017 г.) | 951,3 | 224,7 | 75,5 | 676,5 | 862 | 197 | 73,5 | 653,5 | 90,6 | 90,3 | 97,4 | 96,6 |
| 1928 | | | | 1786 | | | | 92,6 | | | |
| Всего (2016 г.) | 2022,5 | | | | 1906 | | | | 94,2 | | | |

Укомплектованность авиационным персоналом за 2017 год по сравнению с 2016 годом снизилась на 1,6%.

Таблица № 2.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Период | Количество  аэродромов | Укомплектованность служб авиационным  персоналом относительно штатного расписания | |
| 100 % | 50,0 % - 99,1% |
| 2017 г. | 21 | 5 | 16 |
| 2016 г. | 22 | 4 | 18 |

Таблица № 2.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименее укомплектованы авиационным персоналом службы на аэродромах классов: | 2017 г. | 2016 г. |
| аэродромное обеспечение | В | Г, Д |
| электротехническое и светотехническое обеспечение | Г | Г, Д |
| авиатопливообеспечение воздушных перевозок и осуществление контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов | В | Г, Е |
| обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов | В | Г |

Основная причина не укомплектованности служб квалифицированным авиационным персоналом – низкая заработная плата.

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

Таблица № 3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Аэропорты  (аэродромы)  /классы/ | Авиационный персонал | | | | | | | | Уровень  профессиональной  подготовленности  авиационного персонала (%) | | | |
| подлежащий  обучению на курсах  ПП и ПК | | | | прошедший  обучение на курсах  ПП и ПК | | | |
| АС | ЭСТОП | ГСМ | СОП | АС | ЭСТОП | ГСМ | СОП | АС | ЭСТОП | ГСМ | СОП |
| Владивосток | 15 | 6 | - | 95 | 15 | 6 | - | 95 | 100 | 100 | - | 100 |
| Хабаровск | 13 | 5 | - | 49 | 13 | 5 | - | 49 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Южно-Сахалинск | 12 | 35 | - | - | 12 | 35 | - | - | 100 | 100 | - | - |
| Итого/А/: | 40 | 46 | - | 144 | 40 | 46 | - | 144 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Благовещенск | - | 2 | 7 | 30 | - | 2 | 7 | 14 | 100 | 100 | 100 | 46,7 |
| Комсомольск –на- Амуре | 1 | - | 2 | 13 | 1 | - | 2 | 13 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Ясный | - | - | - | - | 3 | 3 | - | 4 | 100 | 100 | - | 100 |
| Итого /В/: | 1 | 2 | 9 | 43 | 4 | 5 | 9 | 31 | 100 | 100 | 100 | 72,1 |
| Николаевск-на-Амуре | 6 | - | - | 15 | 1 | - | - | 15 | 16,7 | - | - | 100 |
| Ноглики | 6 | 3 | 2 | 6 | 3 | 2 | 2 | 6 | 50,0 | 66,7 | 100 | 100 |
| Охотск | 6 | 4 | - | 8 | 3 | 4 | - | 8 | 50,0 | 100 | - | 100 |
| Тукчи | Аэродром законсервирован - полеты не выполняются | | | | | | | | | | | |
| Тында | 4 | 5 | 2 | 1 | 1 | 5 | - | 2 | 25,0 | 100 | 0 | 100 |
| Ургалан | 1 | - | 1 | - | 1 | - | - | - | 100 | - | 0 | - |
| Шахтерск | 1 | 2 | 1 | 2 | - | - | 1 | - | 0 | 0 | 100 | 0 |
| Южно-Курильск | 4 | 3 | - | 7 | 4 | 3 | - | 7 | 100 | 100 | - | 100 |
| Итого /Г/: | 28 | 17 | 6 | 39 | 13 | 14 | 3 | 38 | 46,4 | 82,3 | 50,0 | 97,4 |
| Оха | 7 | 6 | 4 | 8 | 7 | 6 | 4 | 7 | 100 | 100 | 100 | 87,5 |
| Экимчан | 2 | - | 1 | 1 | 2 | - | 1 | 1 | 100 | - | 100 | 100 |
| Итого /Д/: | 9 | 6 | 5 | 9 | 9 | 6 | 5 | 8 | 100 | 100 | 100 | 88,9 |
| Аян | 2 | 5 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Богородское | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 100 | 100 | 0 | 100 |
| Зея | 3 | 5 | 2 | 1 | 3 | 5 | 0 | 3 | 100 | 100 | 0 | 100 |
| Херпучи | 3 | 1 | - | 1 | 2 | 0 | - | 1 | 66,7 | 0 | - | 100 |
| Чумикан | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 66,7 | 100 | 0 | 100 |
| Итого/Е/: | 13 | 15 | 6 | 6 | 11 | 14 | 1 | 8 | 84,6 | 93,3 | 16,7 | 100 |
| Всего 2017 г. | 91 | 86 | 26 | 241 | 77 | 85 | 18 | 229 | 84,6 | 98,8 | 69,2 | 95,0 |
| 444 | | | | 409 | | | | 92,1 | | | |
| Всего 2016 г. | 318 | | | | 265 | | | | 83,3 | | | |

Уровень профессиональной подготовленности авиационного персонала в сравнении в 2017 году по сравнению с 2016 годом повысился на 8,8 %.

Таблица № 3.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Период | Количество  аэродромов | Уровень подготовленности  авиационного персонала служб | |
| 100 % | 0,0 % - 87,5% |
| 2017 г. | 21 | 9 | 12 |
| 2016 г. | 22 | 8 | 14 |

Таблица № 3.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименьший уровень подготовленности авиационного  персонала в службах на аэродромах классов: | 2017 г. | 2016 г. |
| - аэродромное обеспечение | Г | Г, Д |
| - электротехническое и светотехническое обеспечение | Г | Г, Д |
| - авиатопливообеспечение воздушных перевозок и осуществление контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов | Е | Г, Е |
| - обеспечение обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов | Д | Г |

Основная причина несвоевременного прохождения обучения на курсах ПП и ПК недостаток финансовых средств.

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

Таблица № 4

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 | 98,4 | 98,2 | | 99,1 | 100 | 97,5 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | 100 | | 100 | |
| Хабаровск | 100 | 99,3 | 100 | | 93,7 | 100 | 93,0 | 100 | 100 | | 100 | | 88,7 | 100 | | 100 | |
| Южно-Сахалинск | 100 | 97,2 | 68,7 | | 45,1 | 85,7 | 79,3 | 100 | 69,9 | | 100 | | 99,1 | 94,4 | | 100 | |
| Итого /А/: | 100 | 98,7 | 89,5 | | 83,1 | 95,2 | 89.9 | 100 | 96,1 | | 100 | | 96,5 | 97.1 | | 100 | |
| Благовещенск | 100 | 100 | 100 | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | 100 | | 100 | |
| Комсомольск-на-Амуре | 100 | 86,6 | 100 | | 100 | 100 | 100 | 100 | 91,6 | | 100 | | 100 | 100 | | 100 | |
| Ясный | 50 | 100 | 100 | | 100 | - | - | 100 | 100 | | 100 | | 100 | 100 | | 100 | |
| Итого /В/: | 83,4 | 97,7 | 100 | | 100 | 100 | 100 | 100 | 97,4 | | 100 | | 100 | 100 | | 100 | |
| Николаевск-на-Амуре | 74,7 | 77,2 | 100 | | 20,5 | 100 | 100 | 81,3 | 69,2 | | 91,3 | | 100 | 88,2 | | 100 | |
| Ноглики | 85,4 | 94,2 | 41,2 | | 100 | 100 | 100 | 95,7 | 100 | | 84,6 | | 90,6 | 89,6 | | 100 | |
| Охотск | 78,3 | 82,8 | 95,6 | | 39,7 | 92,3 | 0 | 44,4 | 75,0 | | 47,3 | | 100 | 44,4 | | 0 | |
| Тукчи | Аэродром законсервирован полеты не выполняются | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тында | 76,1 | 75,0 | | 50,4 | 73,1 | 75,0 | 33,3 | 86,7 | 100 | | 69,2 | | 100 | 100 | | 100 | |
| Ургалан | 100 | 100 | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | 100 | | 100 | 100 | | 100 | |
| Шахтерск | 75,0 | 73,3 | | 100 | 0 | 100 | 88,2 | 33,3 | 100 | | 58,3 | | 100 | 83,3 | | 100 | |
| Южно-Курильск | 100 | 100 | | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | | 100 | | 97,1 | 100 | | 100 | |
| Итого /Г/: | 84,5 | 83.8 | | 95,8 | 59,4 | 80,1 | 79,7 | 88,4 | 87,4 | | 79,4 | | 40,3 | 91,0 | | 90,6 | |
| Оха | 97,5 | 97,4 | | 100 | 86,2 | 94,7 | 66,7 | 98,2 | 96,3 | | 100 | | 100 | 100 | | 77,4 | |
| Экимчан | 77,8 | 28,6 | | 96,2 | 2,9 | 33,3 | 100 | 97,1 | 100 | | 81,8 | | 100 | 87,5 | | 100 | |
| Итого /Д/: | 88,6 | 64,0 | | 97,2 | 62,2 | 63,2 | 81.3 | 97,5 | 97,1 | | 90,1 | | 100 | 93,2 | | 87,1 | |
| Аян | 83,3 | 100 | | 11,2 | 68,5 | 90,0 | 100 | 100 | 100 | | 37,0 | | 100 | 0 | | - | |
| Богородское | 81,3 | 84,6 | | 69,1 | 67,7 | 91,6 | 100 | 50,0 | 81,8 | | 38,7 | | 100 | 28,6 | | 100 | |
| Зея | 100 | 100 | | 89,3 | 83,9 | 100 | 25,0 | 77,8 | 100 | | 100 | | 100 | 100 | | 100 | |
| Херпучи | 71,4 | 100 | | 15,2 | 0 | 0 | - | 42,8 | 100 | | 71,4 | | 100 | 25,0 | | 100 | |
| Чумикан | 90,9 | 20,0 | | 22,0 | 100 | 65,0 | 100 | 76,7 | 100 | | 62,5 | | 100 | 16,7 | | 100 | |
| Итого /Е/: | 82.7 | 85,2 | | 40,5 | 62,2 | 49,7 | 79,6 | 67.5 | 95,6 | | 58,7 | | 100 | 46,4 | | 91,2 | |
| Всего 2017 г. | 87.4 | 89,1 | | 85,2 | 72,7 | 84,6 | 79,4 | 88,2 | 85,8 | | 83,1 | | 84,7 | 86,7 | | 98,3 | |
| Всего 2016 г. | 89.8 | 88,2 | | 92,2 | 96,1 | 68,7 | 88,2 | 74,4 | 86,0 | | 88,3 | | 98,3 | 93,8 | | 94,4 | |
|  | | | | | | | | | |  | |  | | | | |
|  | |  | | |  | |

Таблица № 4.1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Период | Количество  аэродромов | Обеспеченность служб | | |
| 80% - 100 % | 50,0 % - 80% | 0% - 50% |
| 2017 г. | 21 | 8 | 14 | 8 |
| 2016 г. | 22 | 8 | 19 | **-** |

Таблица № 4.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименьшая обеспеченность служб на аэродромах классов: | 2017 г. | 2016 г. |
| спецтранспортом и средствами механизации | Е | Е |
| производственными помещениями | Е | Г, Д |
| техническими сооружениями | Е, Г | В, Г, Е |
| технологическим оборудованием | Е | Г, Д |
| средствами связи | Е | Г, Е |
| оргтехникой | Е | Е |

Недостаток финансовых средств является основной причиной необеспеченности 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.

5. Состояние регулярности полетов.

Таблица № 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Аэропорты  (аэродромы) | Задержки рейсов  причины / количество / %  (2017 г./2016 г.) | | | | | | | | | | | Изменением регулярности полетов |
| По метеоусловиям | | | Позднее  прибытие воздушного судна | | По вине служб аэропорта  (аэродрома) | | Отказы  технических средств, оборудования | | Недостаточная техническая оснащенность аэропорта  (аэродрома) | |
| 2017г. | | 2016г. | 2017г. | 2016г. | 2017г. | 2016г. | 2017г. | 2016г. | 2017г. | 2016г. |
| Владивосток | 335 | | 295 | 648 | 657 | 22 | 22 | 7 | 4 | - | - | -3,5 |
| Хабаровск | 486 | | 380 | 827 | 601 | *-* | *-* | *-* | *-* | *-* | *-* | -25,3 |
| Южно-Сахалинск | 8 | | 16 | 167 | 42 | 19 | 20 | 1 | 9 | - | - | -55,4 |
| Итого /А/% | 829 | | 691 | 1642 | 1300 | 41 | 42 | 8 | 13 | - | - | -18,8 |
| -16,6 | | | -20,8 | | 2,4 | | 62,5 | | - | - |
| Благовещенск | 36 | | 57 | 160 | 158 | - | - | 32 | 16 | - | - | 1,3 |
| Комсомольск-на-Амуре | 2 | | 2 | 4 | 5 | - | - | - | - | - | - | 16,7 |
| Ясный | 45 | | 55 | 47 | 41 | 3 | 4 | 2 | 4 | 3 | - | 3,8 |
| Итого /В/% | 83 | | 114 | 211 | 204 | 3 | 4 | 34 | 20 | 3 | - | 2,4 |
| 37,3 | | | -3,3 | | 33,3 | | -41,2 | | -100 | |
| Николаевск-на-Амуре | 123 | | 112 | 183 | 155 | - | 1 | 5 | 8 | - | - | -11,3 |
| Ноглики | 16 | | 2 | 22 | 5 | - | - | - | - | - | - | -81,6 |
| Охотск | 23 | | 49 | 105 | 173 | - | - | 5 | - | 4 | - | 60,9 |
| Тукчи | Аэродром законсервирован, полеты не выполняются. | | | | | | | | | | | |
| Тында | 1 | | - | 9 | - | - | - | 9 | - | - | - | -100 |
| Ургалан | 3 | | 3 | 8 | 2 | - | - | - | - | - | - | -54, |
| Шахтерск | 13 | | 6 | - | - | - | - | 1 | - | - | - | -57,1 |
| Южно-Курильск | 81 | | 95 | 15 | 16 | - | - | 1 | 4 | 7 | 2 | 12,5 |
| Итого /Г/% | 260 | | 276 | 342 | 351 | - | - | 21 | 12 | 11 | 2 | 1,1 |
| 6,2 | | | 2,6 | | - | | -42,9 | | -81,8 | |
| Оха | 51 | | 37 | 32 | 37 | - | - | 6 | 27 | - | - | 13,5 |
| Экимчан | 9 | | 4 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | -20,2 |
| Итого /Д/% | 60 | | 41 | 33 | 38 | - | - | 6 | 27 | - | - | 7,1 |
| -31,7 | | | 15,2 | | - | | 100 | | - | |
| Аян | 23 | | 38 | 44 | 4 | - | - | - | - | 3 | - | -40,0 |
| Богородское | 1 | | - | 1 | - | *-* | *-* | - | *-* | 1 | *-* | -100 |
| Зея | 15 | | 30 | 6 | - | - | - | 1 | - | - | - | 36,4 |
| Чумикан | 33 | | 20 | 37 | - | - | *-* | 1 | *-* | 1 | *-* | -72,0 |
| Херпучи | 8 | | 9 | 1 | - | - | - | - | - | 4 | - | -30,7 |
| Итого/Е/% | 80 | | 97 | 89 | 4 | - | - | 2 | - | 9 | - | -43,9 |
| 21,3 | | | -95,5 | | - | | -100 | | -100 | |
| Итого 2017/2016 г. г. | 1312 | 1219 | | 2153 | 1897 | 44 | 46 | 71 | 72 | 23 | 2 | -10,2 |
| -7,1 | | | -11,9 | | 4,5 | | 1,4 | | -100 | |

Общая регулярность полетов за 2017 в сравнении с 2016 годом снизилась на 10,2%.

Таблица № 5.1

|  |  |
| --- | --- |
| Снижение регулярности полетов произошло на аэродромах классов: | 2016 г./2017 г. |
| - По метеоусловиям | А, Д |
| - Позднее прибытие воздушного судна | А, В, Е |
| - Отказы технических средств, оборудования | В, Г, Д, Е |
| Недостаточная техническая оснащенность аэропорта (аэродрома) | В, Г, Е |

6. На действующих аэродромах внедрена система управления безопасности полетов.

Таблица № 6

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №  п.п. | Аэродромы | Количество совещаний групп  по безопасности на ВПП |
| 1. | Владивосток (Кневичи) | 2 |
| 2. | Хабаровск (Новый) | 4 |
| 3. | Южно-Сахалинск (Хомутово) | 3 |
| 4. | Благовещенск (Игнатьево) | 5 |
| 5. | Комсомольск-на-Амуре (Хурба) | 10 |
| 6. | Итуруп | 10 |
| 7. | Южно-Курильск (Менделеево) | 2 |
| 8. | Аян (Мунук) | 6 |
| 9. | Богородское | 5 |
| 10. | Зея | 7 |
| 11. | Охотск | 6 |
| 12. | Тында | 5 |
| 13. | Херпучи | 5 |
| 14. | Чумикан | 5 |
| 15. | Экимчан | 7 |
| 16. | Николаевск-на-Амуре | 4 |
| 17. | Ноглики | 5 |
| 18. | Оха (Новостройка) | 9 |
| 19. | Шахтерск | 7 |
| 20. | Ургалан | 5 |
| 21. | Тукчи | Аэродром  законсервирован – полеты не выполняются |

7. Объем выполненных работ отделом АД и ВП за 2017 год.

Таблица № 7

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №  п/п | Перечень и количество выполненных работ | |
| 1. | Количество внесенных изменений в Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации. | 3 |
| 2. | Количество инспекционных проверок базовых объектов эксплуатантов коммерческой авиации. | 16 |
| 3 | Количество документов, подтверждающих соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил. | 6 |
| 4. | Количество выданных сертификатов соответствия аэродромов, используемых для гражданской авиации. | 2 |
| 5. | Количество выданных разрешений на строительство и разрешений на ввод в эксплуатацию объектов гражданской авиации. | 1 |
| 6. | Количество рассмотренных доказательных документаций для выдачи сертификата эксплуатантам, осуществляющим авиационные работы. | 6 |

**Выводы**

Для поддержания необходимого уровня обеспечения безопасности полетов по: аэродромному обеспечению; электротехническому и электросветотехническому обеспечению; авиатопливообеспечению воздушных перевозок; осуществлению контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов; обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов - руководству организаций необходимо:

1. Укомплектовать службы квалифицированным авиационным персоналом в соответствии с рассчитанным штатным расписанием.

2. Своевременно направлять персонал для прохождения обучения на курсах профессиональной подготовки и повышения квалификации.

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

4. Организовать качественный ремонт: спецтранспорта, средств механизации, производственных помещений, технических сооружений и технологического оборудования.

5. Обеспечить персонал современными средствами связи и оргтехникой.

6. Активизировать деятельность групп по безопасности на ВПП.

**Анализ**

**состояния безопасности полетов при организации**

**воздушного движения филиалами ФГУП ОрВД**

**в зоне ответственности за 2017 год**

В 2017 году комиссиями, назначенными приказами начальника Дальневосточного МТУ Росавиации проводились расследования по 27 авиационным событиям, нарушения порядка использования воздушного пространства РФ, по 1 случаю нарушение порядка использования воздушного пространства РФ не подтвердилось.

В таблице содержится информация о нарушениях порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за 2017 год, в сравнении с 2016 годом.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид нарушения порядка ИВП | Число нарушений | |
| 2016 год | 2017 год |
| а) Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы. | 8 | 22 |
| б) Несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства. | - | 2 |
| в) Невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения. | 2 | - |
| г) Несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы. | - | 2 |
| д)Несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений. | 1 | 1 |
| з) Посадка ВС на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку) | - | 2 |
| ж) Использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения. | 2 | - |
| к) Несанкционированное органом обслуживания воздушного движения отклонения ВС за пределы границы ВТ, МВЛ и маршрута. | - | 2 |
| л) Влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами)». | - | 10 |
| м) Полет в воздушном пространстве класса «G» без уведомления органов. | 2 | 1 |
| Всего | 15 | 42 |

Анализ данных, приведенных в таблице позволяет сделать вывод о том, что общее число нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за 2017 год, по сравнению с 2016 годом увеличилось.

Основными нарушителями порядка использования воздушного пространства в 2017 году являются частные лица, эксплуатирующие беспилотные летательные аппараты, а также выполняющие полетов неустановленными воздушными судами. В расследованиях по 7 авиационным событиям установлено нарушение порядка использования воздушного пространства по нескольким пунктам статьи 147 ФП ИВП – 138.

06.01.2017 в 07.50 (UTC), 17.50 (ХБР) персоналом ОВД дежурной смены АДЦ Хабаровской (базовой) службы движения филиала «Аэронавигация Дальнего Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», полёт неустановленного воздушного судна обнаружен средствами наблюдения.

Диспетчером ДПК Яковчук А.В. информация была доведена до органов ПВО, согласно п.145 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации 11 марта 2010 года № 138.

По полученной от органов ПВО устной информации (по телефону), неустановленное воздушное судно наблюдалось на экранах РЛС и выполняло полет со снижением с высоты 900 метров с северо-западного направления и пересекло посадочный курс на высоте 400 метров.

В 07.58 (UTC), 17.58 (ХБР) неустановленное воздушное судно пересекло посадочный курс с МКпос.= 234о аэродрома Хабаровск (Новый) на удалении 13 километров.

Неустановленное воздушное судно проследовало с дальнейшим снижением в направлении посадочной площадки «Калинка», где в 08.08 (UTC), 18.08 (ХБР) отметка на средствах наблюдения пропала (предположительно ВС произвело посадку на посадочной площадке «Калинка»).

В 08.08 (UTC), 18.08 (ХБР) и.о. руководителя полетов Катеба А.В. отправил формализованное сообщение АЛД согласно Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 года № 13.

Сигнал «Режим», согласно п.148 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации 11 марта 2010 года № 138, органами ПВО до оперативных органов ЕС ОрВД не доводился.

Информация о действиях по пресечению полета неустановленного воздушного судна, от органов ПВО не поступала.

Задокументированные органом ПВО, данные средств объективного контроля экранов РЛС, данные «проводки» маршрута полета неустановленного воздушного судна, в комиссию не представлены.

06.01.2017 на посадочной площадке «Калинка» выполнялись полёты воздушного судна Tecnam P2002 "Sierra", в соответствии с планом полета 2187Г, которые завершились в 07.30 (UTC), 17.30 (ХБР).

Из объяснений представителя руководства посадочной площадки «Калинка» В.Л. Левшина и пилота-инструктора Федерации авиационного спорта Дальнего Востока Т.С. Новиковской, к моменту предполагаемой посадки неустановленного воздушного судна, их на посадочной площадке уже не было, посадку они не видели, и кто бы это мог быть, не знают.

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

*л) –* *«Влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами)»*.

12.01.2017 01.47 накануне дня полета пользователем воздушного пространства АО «Авиашельф», в соответствии с п.109 ФП ИВП и Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, на 12.01.2017 был подан представленный план полёта воздушного судна на выполнение авиационных работ - ВЯ9242:

- вылет с посадочной площадки 5336С14258В;

- полет с задержками на маршруте ЛАЗАРЕВ5213С14130В, ПОГИБИ5213С 14139В, 9Б/П5212С14154В, ВАГИС5216С14202В, 8БЛОКПОСТ5221С14203В 6Б/П5237С14203В 5Б/П 249С14212В 4Б/П5256С14220В;

- прибытие на посадочную площадку назначения 5336С14258В.

*Справочно:*

*Согласно Реестру эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, Дальневосточного МТУ Росавиации - АО «Авиашельф» присвоен код для полетов «ВЯ». Сертификат эксплуатанта № АР-0311014.*

На посадочной площадке, с координатами 5336С14258В, спланированной пользователем воздушного пространства для вылета и окончания работы воздушного судна Ми-8 РЕГ/24683, аэродромное диспетчерское обслуживание не представляется.

Посадочная площадка находится в пределах горизонтальных границ диспетчерской зоны аэродрома Оха (Новостройка).

Воздушное пространство классифицируется как класс «С», что предполагает разрешительный порядок ИВП.

В соответствии с третьим абзацем п.51.5 ФАП «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 16 января 2012 года № 6 (далее по тексту ФАП ОПИВП РФ), командир воздушного судна перед вылетом c посадочной площадки на которой не представляется аэродромное диспетчерское обслуживание, должен был запросить разрешение и условия на использование воздушного пространства у диспетчера ПИВП по обеспечению Хабаровского РЦ ЕС ОрВД и получить их.

О данных требованиях третьего абзаца п.51.5 ФАП ОПИВП РФ командир воздушного судна Климкин О.А. не знал (объяснительная Климкина О.А.) и не выполнил их.

В 01.40 12.01.2017 Климкин О.А. произвел взлет c посадочной площадки, на которой не представляется аэродромное диспетчерское обслуживание, без разрешения на ИВП от Хабаровского РЦ ЕС ОрВД, тем самым нарушив Статью 70. «План полета воздушного судна» Воздушного кодекса Российской Федерации, от 19 марта 1997 года № 60 ФЗ.

*Справочно:*

*Статья 70. План полета воздушного судна*

*1. Полет воздушного судна выполняется в соответствии с планом полета, представленным пользователем воздушного пространства соответствующему* [*органу*](consultantplus://offline/ref=8C7A8CF393657F432F78342FDAE7812E69801FE2EBB7378A28008CC630739E0C2C4E23BFF3EF0A41A0CFD) *единой системы организации воздушного движения, при наличии разрешения на использование воздушного пространства,...*

О взлете экипаж доложил диспетчеру КДП МВЛ Оха.

В соответствии с п. 24 Приложения 1 «Перечень событий, подлежащих расследованию в эксплуатации» к «Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации», утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609, и п. 32.3 «Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации», утвержденного приказом Минтранса России от 24 января 2013 года № 13, старшим диспетчером КДП МВЛ Оха Курушиным А.И. подано сообщение АЛД.

Авиационное событие классифицируется как *авиационный инцидент в соответствии с требованиями п.1.2.1.1. Главы I, п.24 Приложения № 1 «Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами,* нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункты: *а) – «Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД»;*

04.03.2017 в 21.30 (UTC), 05 марта 2017 года в 07.30 (ХБР) персоналом ОВД дежурной смены АДЦ Хабаровской (базовой) службы движения филиала «Аэронавигация Дальнего Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» был обнаружен полёт неустановленного воздушного судна средствами наблюдения с намерениями входа в контролируемую зону.

Диспетчер ДПК Горяйнов Д.А. запросил информацию о возможных полетах в этом районе у диспетчеров КДП МВЛ, МДП и руководителя полетов аэродрома Хабаровск (Центральный) и получил информацию об отсутствии полетов в их зонах ответственности. Диспетчер ДПК Горяйнов Д.А. доложил о полете неизвестной метки старшему диспетчеру (ДПП, ДПК, ПДП, СДП) Катеба А. В. и руководителю полетов (ДПП, ДПК, ПДП, СДП) Сыроватскому В. В. Сменный инженер базы ЭРТОС доложил, что по его данным, это реальная метка от ВС. Эта информация была доведена до органов ПВО, согласно п.145 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации 11 марта 2010 года № 138, а также начальнику смены Хабаровского зонального центра ЕС ОрВД Шелковому К. П.

Оперативный дежурный ПВО майор Руденко сообщил, что на своих средствах они метку от ВС не наблюдают и будут включать дополнительные средства, но на это необходимо какое-то время.

В 21.35 (UTC), 07.35 (ХБР) неустановленное воздушное судно пересекло посадочный курс с МК пос. = 234о аэродрома Хабаровск (Новый) на удалении 25 километров с курсом 285° со скоростью 120-130 км/ч.

В 21.59 (UTC), 07.59 (ХБР) руководителем полетов (ДПП, ДПК, ПДП, СДП) Сыроватским В. В. было дано формализованное сообщение АЛД согласно Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013года №13.

Неустановленное воздушное судно наблюдалось на экранах РЛС устойчиво без пропадания отметки, следуя с курсом 285° со скоростью 120-130 км/ч и исчезло с экрана РЛС в 22.05 (UTC), 08.05 (ХБР) на удалении 60 км, на азимуте 306°.

Органами ПВО сигнал «Режим», согласно п.148 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации 11 марта 2010 года № 138, не объявлялся. Решение о дальнейшем использовании воздушного пространства, в соответствии с подпунктом «в» п.149 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации 11 марта 2010 года № 138, оперативным дежурным ТЦУ объединения ПВО не принималось. Информирование оперативных органов ЕС ОрВД, в соответствии с п.150 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации 11 марта 2010 года № 138, о решении, принятом органом ПВО в отношении нарушителя, не выполнялось.

Информация о действиях по пресечению полета неустановленного воздушного судна, от органов ПВО не поступала.

Задокументированные органом ПВО, данные средств объективного контроля экранов РЛС, данные «проводки» маршрута полета неустановленного воздушного судна, в комиссию по расследованию не представлены. Принадлежность и тип летательного аппарата установить не удалось.

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

*л) –* *«Влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами)»;*

*м) – «Полет в воздушном пространстве класса «G» без уведомления органов».*

21.04.2017 Пользователем воздушного пространства ООО «Трейс Эйр» 15.04.2017 подано представление на установление «Местного режима» для обеспечения безопасности полетов БЛА «Суперкам - 250» борт № 00225 в районе г. Свободный.

В соответствии с поданным пользователем воздушного пространства ООО «ТрейсЭйр» представлением, начальником Хабаровского ЗЦ ЕС ОрВД установлен «Местный режим №181», в ЦАИ ГА отправлено соответствующее представление и издан НОТАМ П1551/17.

19.04.2017 пользователем воздушного пространства ООО «ТрейсЭйр» на электронную почту Хабаровского ЗЦ ЕС ОрВД подан план полетов 00225 на 21.04.2017.

21.04.2017 Хабаровским ЗЦ ЕС ОрВД в соответствии с поступившим запросом выдано разрешение на ИВП и отправлено сообщение ПЛН (РД202233) на полет БЛА «Суперкам -250» борт № 00225 в соответствии с установленным МР181.

В 00.30 поступила информация от пользователя воздушного пространства ООО «ТрейсЭйр» о начале работы БЛА, органам ОВД отправлено сообщение ДЕП.

20.04.2017 пользователем воздушного пространства АО «Авиакомпания Алроса», в соответствии с п.109 ФП ИВП и Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, на 21.04.2017 был подан представленный план полёта воздушного судна ФПЛ ЯМ9908 (РД201415):

- вылет с аэродрома Благовещенск;

- полет по маршруту КД200 КАТАН КД51 НАГИК 5237С12645В НАГИК КД51 КАТАН КД200;

- прибытие на аэродром назначения Благовещенск.

В авиакомпании «Алроса» функции по подаче планов полета возложены на ПДСП, находящейся в г. Мирный (пояснения экипажа). Из чего можно сделать вывод, что взаимодействие между ПДСП и экипажами налажено неудовлетворительно (перед вылетом экипаж не имел информации о маршруте, указанном в плане полета, поданном ПДСП авиакомпании «Алроса».

В соответствии с Табелем сообщений в адреса, предусмотренные Табелем Хабаровским ЗЦ ЕС ОрВД отправлено сообщение ПЛН (РД201415).

*Справочно:*

*Воздушный кодекс, Статья 70. План полета воздушного судна*

*1. Полет воздушного судна выполняется в соответствии с планом полета, представленным пользователем воздушного пространства соответствующему* [*органу*](consultantplus://offline/ref=8C7A8CF393657F432F78342FDAE7812E69801FE2EBB7378A28008CC630739E0C2C4E23BFF3EF0A41A0CFD) *единой системы организации воздушного движения, при наличии разрешения на использование воздушного пространства,...*

Экипаж предполетную подготовку в штурманской комнате не проходил (пояснительная дежурного штурмана аэродрома Благовещенск).

Все Сборники аэронавигационной информации, свежие НОТАМы и лист предупреждений в полном объеме имелись на борту воздушного судна (Пояснительная КВС Ткаченко А.В.).

Информацию о местном режиме № 181, во время подготовки к вылету, экипаж мог получить на веб-сайте <https://www.ivprf.ru/> в сети Интернет.

Наличие сообщения ПЛН экипаж запросил у диспетчера КДП с борта ВС непосредственно перед вылетом с аэродрома Благовещенск (Игнатьево).

По запросу экипажа диспетчер КДП, убедившись в наличии сообщения ПЛН (РД201415) согласно п.118 Федеральных правил использования воздушного пространства РФ (утвержденных постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 года № 138), п. 5.1 Технологии работы диспетчера КДП, разрешил запуск двигателей.

В 00.34 экипаж произвел взлет с аэродрома Благовещенск, в соответствии планом полета воздушного судна ЯМ9908 и запросил у диспетчера следовать на 100 метров по маршруту, согласно плана, на что получил разрешение.

В 00.52 над ПОД ТИГОР экипаж вышел на связь с диспетчером МДП и запросил следовать на 100 метров по маршруту Свободный-Шимановск-Сиваки и обратно.

Диспетчер МДП разрешил следовать по маршруту и полагая что экипаж, в процессе подготовки к полету, имеет информацию о «МР№181» всё же напомнил об ограничениях: «25133, для информации: в районе Свободного работает тренировочный полет Ан-2 от 0 до 500 метров, а также беспилотник до 400», руководствуясь п.п. 3.18.3, 4.1.6, 4.1.8 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в РФ», утвержденных приказом Минтранса РФ от 25.11.2011 № 293.

Экипаж подтвердил: «133-й понял. Предупреждение принял. Пролет Свободного доложим».

В оборудование рабочего места диспетчера МДП не входит индикатор радиолокационной воздушной обстановки, в связи с этим он не осуществляет радиолокационный контроль за движением ВС.

Диспетчер МДП осуществляет контроль над полетами в своем районе ОВД по докладам экипажей ВС, с использованием радиопеленгатора и суточного плана полетов в районе ОВД МДП. Диспетчер при осуществлении диспетчерского обслуживания воздушного движения располагает информацией о предполагаемом движении каждого ВС и местоположении по последним докладам экипажей ВС (технология работы диспетчера МДП).

В 01.22 внешний пилот БПЛА Пустовой Р. А., обнаружил визуально полет вертолета в зоне действия режима, мешающий его работе, о чем сообщил по сотовому телефону в зональный центр.

Проанализировав воздушную обстановку, выяснилось, что экипаж вертолета рег. 25133 нарушил маршрут, указанный в сообщении ПЛН.

Диспетчер МДП согласно п.145 Федеральных правил использования воздушного пространства РФ (утвержденных постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138) уведомил об этом органы ПВО.

После запроса диспетчера о причине нарушения экипаж объяснил, что ПДС авиакомпании «Алроса» подала не тот ФПЛ, а они не обратили внимание.

Экипаж также сообщил что не имеет информации о режиме «МР№181» и признал свое нарушение (выписка радиообмена экипаж-диспетчер).

В 02.25 экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета.

В 02.43 было отправлено формализованное сообщение АЛД согласно «Табеля сообщений о движении воздушных судов в РФ», утвержденного приказом Минтранса РФ от 24.01.2013 № 13.

Авиационное событие классифицируется как *авиационный инцидент в соответствии с требованиями п.1.2.1.1. п.1.2.2.4* *Главы I, п.24 Приложения № 1 «Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами,* нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункты: *д) – «Несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений».*

09.05.2017в 10.31 (UTC), 20.31 (ХБР) от Хабаровского ЗЦ ЕС ОрВД в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации в адрес Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта поступило сообщение НР 091031 о нарушении порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, полет беспилотного летательного аппарата в районе н.п. Богородское.

В ходе расследования установлено:

информация о полёте беспилотного летательного аппарата 09.05.2017 в районе села Богородское поступила в 10.25 (UTC), 20.25 (ХБР) в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД от жителя села Богородское Ульчского района И.Б. Полосухина.

Воздушное пространство в районе села Богородское Ульчского района классифицируется как класс «G».

Уведомление о полете беспилотного летательного аппарата в воздушном пространстве класса «G» в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД не поступало, до органов ОВД не доводилось.

Сообщение ALD подано в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Информация о полете беспилотного летательного аппарата доведена в дежурную часть Ульчского отдела полиции.

В результате оперативно-розыскных мероприятий установить собственника дельтаплана не удалось.

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

09.05.2017 в 02.28 (UTC), 12.28 (ХБР.) в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД по телефону поступила информация от Дымова А.В. о полете БПЛА в районе спортивной арены «Ерофей», запущенного гражданином Ланкиным С.А.

В указанный период времени выполнялись демонстрационные полеты воздушными судами АОН в честь празднования 72 годовщины Победы в Великой Отечественной войне.

Информация о полете БПЛА в районе спортивной арены «Ерофей» была своевременно доведена до органов ФСБ и полиции.

Представители полиции на место авиационного события прибыли с задержкой более, чем на 01 час 30 минут.

К этому времени гражданин Ланкин С.А. место авиационного события покинул.

Задержать гражданина Ланкина С.А. представителям полиции не удалось.

Отделом полиции №3 УМВД России по Хабаровскому краю была проведена проверка по факту запуска БПЛА гражданином Ланкиным С.А. Материалы проверки представлены комиссии по расследованию авиационного события.

Из пояснений гражданина Ланкина С.А. запуск БПЛА осуществлялся с целью съёмки места отдыха, высота полета не превышала 30 метров и не могла помешать полету воздушных судов.

По пояснениям Дымова А.В. в районе спортивной арены «Ерофей» (г. Хабаровск) визуально наблюдал как водитель автомобиля Тойота Ленд Краузер гос. номер Н585СЕ запустил беспилотный летательный аппарат (БПЛА) в направлении строя самолетов, выполнявших демонстрационный полет в честь празднования 72 годовщины Победы в Великой Отечественной войне.

Высота полета самолетов составляла 150 метров.

Высота полета БПЛА определялась Дымовым А.В. визуально и равнялась приблизительно 100 метрам.

При определенном стечении обстоятельств это могло привести к столкновению БПЛА с самолетами, выполнявшими демонстрационный пролет бессмертная эскадрилья, в период проведения праздничных мероприятий по празднованию 72 годовщины Победы в Великой Отечественной войне.

В соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства РФ от 11.10.2010 № 138, гражданином Ланкиным С.А. нарушен п. 52 «Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов A, C и G осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства».

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

15.05.2017 в 04.48 (UTC), 14.48 (ХБР) диспетчеру МДП Хабаровской базовой службы движения Федорченко А.Г. поступила информация КВС вертолета Ми-8 РЕГ 24479 Шишова А.Н. о полете двух парапланах на высоте 250 метров в районе н.п. Корсаково. Диспетчер МДП Федорченко А.Г. довел информацию до РП РЦ Хабаровской базовой службы движения Сухинина А.С.

Далее информация была передана в ЗЦ ЕС ОрВД. Специалист ЗЦ ЕС ОрВД информировал Сухинина А.С. об отсутствии заявки на полеты парапланеристов. На основании данной информации диспетчером ПОП, по указанию Сухинина А.С. было передано формализованное сообщение ALD.

Информация о полете двух парапланов в районе н.п. Корсаково была доведена до органов ФСБ и полиции. Задержать владельцев парапланов не удалось.

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

27.05.2017 в 02.29 (UTC), 12.29 (ХБР.) в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД поступила информация от Кошевого Г.П. о полете БПЛА в районе площади Ленина запущенным гражданином Реутовым В.З.

В указанный период времени по заявке, согласованной с ЗЦ ЕС ОрВД выполнялись полеты квадрокоптерами принадлежащие инновационно-внедренческому центру «Орлан».

Полет квадрокоптера запущенного Реутовым В.З. выполнялся в районе гостевых трибун и препятствовал выполнению полетов квадрокоптеров ОВЦ «Орлан». После предупреждения Реутова В.З. о необходимости подачи заявки на выполнение данного полета Реутовым В.З. полет был прекращён. Пояснения о выполнении полета Реутовым В.З. не предоставлено.

Информация о полете БПЛА в районе площади Ленина была доведена до органов ФСБ и полиции.

В соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 11.10.2010 № 138 гражданином Реутовым В.З. нарушен п. 52 «Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов A, C и G осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства».

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

12.06.2017 в 08.28 (UTC), 18.28 (ХБР) руководителем полетов Долбиловым А.Н. был зафиксирован полёт неустановленного воздушного судна, предположительно мотопаралета.

В 08.42 (UTC), 18.42 (ХБР) отправлено формализованное сообщение АЛД согласно Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 года № 13.

Из объяснений руководителя полетов Долбилова А.Н. и выписки № 44 магнитофонной записи по каналу связи между руководителем полетов и транспортной полиции г. Артема следует:

- неустановленное воздушное судно неоднократно выполняло полеты в зоне видимости РП;

- РП трижды связывался с транспортной полицией г. Артема;

- никаких действенных мер по прекращению нарушения порядка использования воздушного пространства транспортной полицией г. Артема предпринято не было. Принадлежность и тип летательного аппарата установить не удалось.

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

*л) –* *«Влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами)».*

04.07.2017в 01:17 (UTC) 10:17 (местное время) от МДП Благовещенск, в

соответствии с требованиями п.13.3 Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утверждённого приказом Минтранса от 24 января 2013 года № 13, в адрес Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транс­порта поступило сообщение № 040117 о нарушении порядка использования воз­душного пространства Российской Федерации, экипажем самолёта Ан-2, который не санкционированно выполнял полёты на высоте до 50 метров в непосредствен­ной близости от государственной границы РФ и КНР в районе н.п. Сергеевка без разрешения органов ОВД.

Расследованием установлено:

04.07.2017 руководителю полётов Благовещенского Центра ОВД Фоменко Д.Н. позвонил оперативный дежурный Погранотряда подполковник Колпиков Д.В. и сообщил о том, что пограничный наряд в 00:33 UTC (09:33 местное время) в районе села Сергеевка (координаты 5043С12717В) обнаружил воздушное судно типа Ан-2, выполняющее полёты на высоте 50 метров в непосредственной близо­сти от государственной границы Российской Федерации с Китайской Народной Республикой. Этот район находится в приграничной полосе. Класс воздушного пространства «С», который предусматривает разрешительный порядок ИВП. Ру­ководитель полётов уточнил эту информацию в ЗЦ ЕС ОрВД Хабаровска и выяс­нил, что:

* план полёта на полёт этого ВС в ЗЦ ЕС ОрВД Хабаровска не поступал;
* разрешение на использование воздушного пространства не выдавалось;
* экипаж воздушного судна на связь с органами ОВД не выходил.

Информация по данному авиационному событию была доведена руководите­лем полётов, согласно схемы оповещения, до органов ЗЦ ЕС ОрВД, ПВО, ФСБ, ЛОВД на транспорте, транспортной прокуратуры. Отправлено сообщение индекса «АЛД» (040117 УХББЗТЗЬ). Органы ПВО сигнал «Режим» не объявляли.

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

08.07.2016 в 02.02 (UTC), 12.02 (ХБР) в Сахалинский центр ОВД поступила информация о полетах двух парапланов в районе посадочной площадки «Восточная» от КВС Беличенко вертолета Робинсон R-44 (RA-06309), выполнявшего полет в районе посадочной площадки «Восточная».

Запрос на использование воздушного пространства 08.07.2017 с посадочной площадки «Восточная» в не поступал.

Воздушное пространство в районе посадочной площадки «Восточная» классифицируется как класс «C»

Сообщение ALD подано в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Информация о полете двух БПЛА была доведена до правоохранительных органов. В результате оперативно-розыскных мероприятий установить собственников двух БПЛА не удалось Органами ПВО, полет двух БПЛА, воздушных судов-нарушителей порядка ИВП зафиксирован не был, сигнал «Режим» не подавался.

Изучив материалы расследования, информацию от КВС Беличенко вертолета Робинсон R-44 (RA-06309), комиссия пришла к выводу, что факт нарушения использования воздушного пространства имел место.

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

17.07.2017 в 09.48 (UTC), 19.48 (ХБР) в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД поступила информация от гр. Бредихина И.И., в районе набережной реки Амур г. Хабаровска выполняет полет мотопланер в направлении от Уссурийского бульвара к музейно-культурному центру «Амурский Утес». Полет выполнялся на высоте 8-10 метров над водой. Гр. Бредихин сфотографировал полет мотопланера, впоследствии передал снимки сотруднику полиции.

Запрос на использование воздушного пространства 17.07.2017 от КВС мотопланера в оперативные органы ОВД не поступал.

Воздушное пространство в районе набережной реки Амур г. Хабаровска классифицируется как класс «С»

Сообщение ALD подано в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Информация о полете мотопланера была доведена до правоохранительных органов. В результате оперативно-розыскных мероприятий установить собственника мотопланера не удалось.

Изучив материалы расследования, информацию от гр. Бредихина И.И., комиссия пришла к выводу, что факт нарушения использования воздушного пространства имел место.

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

18.07.2016 в 09.43 (UTC), 19.43 (ХБР) от Хабаровского ЗЦ ЕС ОрВД в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации в адрес Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта поступило сообщение № 180943 о нарушении порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, полет дельтаплана в районе села Петропавловское Сахалинской области без разрешения на ИВП.

В ходе расследования установлено:

информация о полёте дельтаплана в районе села Петропавловское поступила в 09.15 (UTC), 19.15 (ХБР) в Сахалинский центр ОВД, от оператора беспилотного воздушного судна регистрационный № 35390 (полеты выполнялись в соответствии с представленным планом и выданным разрешением на ИВП, в районе полигона «Успеновский»).

Воздушное пространство в районе села Петропавловское Сахалинской области классифицируется как класс «G».

Уведомление о плане полета дельтаплана в воздушном пространстве класса «G» в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД не поступало, до органов ОВД не доводилось.

Сообщение ALD подано руководителем полетов аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Информация о полете дельтаплана была доведена до дежурного УМВД по Сахалинской области.

В результате оперативно-розыскных мероприятий установить собственника дельтаплана не удалось.

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

22.07.2017 диспетчер-инструктор Горбунов С.А. осуществлял ОВД на ПДП. В 19.46 (ХБР) наблюдая взлет шаров-баллонов визуально обнаружил параплан в непосредственной близости с шарами-баллонами. Диспетчер-инструктор Горбунов С.А. доложил руководителю полетов о полете параплана в непосредственной близости с шарами-баллонами и запросил о наличии разрешения на ИВП для параплана. Получив от руководителя полетов информацию об отсутствии разрешения на ИВП для параплана Горбунов С.А. сообщил в ЗЦ ЕС ОрВД.

На основании данной информации диспетчером было передано формализованное сообщение ALD.

Информация о полете параплан в непосредственной близости с шарами-баллонами была доведена до органов ФСБ и полиции.

4. Изучив материалы расследования комиссия пришла к выводу, что факт нарушения порядка использования воздушного пространства имел место. Задержать владельцев парапланов не удалось.

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

30.07.2017в 03.27 (UTC), 13.27 (ХБР) от гражданина Порохина Алексея Владимировича поступило сообщение о полете двух БПЛА в районе Спортивной гавани г. Владивостока.

В 04.29 (UTC), 14.29 (ХБР) отправлено формализованное сообщение АЛД согласно Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 года № 13.

Из объяснений старшего диспетчера ДПП, МДП Луковенкова В.В. следует:

- информация о полете БПЛА получена им от начальника ДП МВЛ Пиляй К.П.;

- по указанию начальника ДП МВЛ Пиляй К.П., Луковенков В.В. произвел оповещение старшего сменного диспетчера ГО ПВД филиала «Аэронавигация Дальнего Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», ЗЦ ЕС ОрВД, оперативного дежурного ФСБ и линейный отдел транспортной полиции;

- органом ПВО «Режим» не объявлялся.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункт: *а) – «Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД», л) -  влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).*

30.07.2017в 09.20 (UTC), 19.20 (ХБР) начальнику смены ЗЦ ЕС ОрВД от Кошевого Георгия Петровича, руководителя ИВЦ «Орлан», по телефону поступило сообщение о полете мотопарапланериста в районе н.п. Владимировка в сторону Красной речки г. Хабаровска, визуально на высоте 500-600 метров.

Начальник смены ЗЦ ЕС ОрВД на основании полученной информации в 09.34 (UTC), 19.34 (ХБР) отправлено формализованное сообщение АЛД согласно Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 года № 13.

Из объяснений начальника смены ЗЦ ЕС ОрВД Чумаченко А.Г. следует:

- информация о полете мотопарапланериста получена им от Кошевого Георгия Петровича по телефону;

- согласно схемы оповещения информация была доведена транспортной полиции, органам ФСБ, ПВО;

- органом ПВО «Режим» не объявлялся.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункт: *а) – «Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД», л) -  влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).*

09.08.2017в 08.28 (UTC), 18.28 (ХБР) от сотрудника УФСБ по Приморскому краю Пригора Д.А. по телефону поступило сообщение о полете БПЛА в районе Спортивной гавани г. Владивостока.

В 09.01 (UTC), 19.01 (ХБР) отправлено формализованное сообщение АЛД согласно Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 года № 13.

Из объяснений руководителя полетов ДПИ, СДП Гуляйкина А.В. следует:

- информация о полете БПЛА получена им от начальника службы движения Колесника А.В.,

- произведено оповещение согласно схеме;

- органом ПВО «Режим» не объявлялся.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункт: *а) – «Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД», л) -  влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).*

18.08.2017в 22.50 (UTC), 19 августа в 08.50 (ХБР) от руководителя полетов на аэродроме Николаевка (Приморская) поступило сообщение о том, что на удалении 16 км от КТА на юго-западе на высоте 50-100 метров он наблюдает два мотодельтаплана.

В 23.31 (UTC), 09.31 (ХБР) отправлено формализованное сообщение АЛД согласно Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 года № 13.

Из объяснений начальника смены ЗЦ ЕС ОрВД А.Г. Чумаченко следует:

- произведено оповещение согласно схеме;

- органом ПВО «Режим» не объявлялся.

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункт: *а) – «Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД», л) -  влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).*

1. на вертолете R66 RA-05786 частным пилотом АОН Жадновым Иваном Валерьевичем, являющимся собственником данного вертолета, выполнялся полет по маршруту: аэродром Южно-Сахалинск (Хомутово) - посадочная площадка Кавалерово. Наличие пассажиров на борту не известно.

Вылет с аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) в 00.55 UTC (11.55 местное время) днем в простых метеоусловиях. Совершил посадку на посадочную площадку Терней Приморского края в 06.10 UTC (16.10 местное время).

Посадка вертолета благополучно. Частный пилот не пострадал, вертолет повреждений не имеет.

По результатам проведенного расследования установлено:

1. 23:29 (здесь и далее по тексту время UTC) в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД, через «Систему представления планов полетов по сети Интернет и телефонной сети» поступил представленный план полёта воздушного судна ФПЛ-РА05786, предусматривавший выполнения полета 22.08.2017 двумя вертолетами Р66 с национальными и регистрационными знаками RA-05786 (пилот Жаднов И.В.) RA-06360 (пилот Кабанов Е.А.):

* вылет с аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово);
* полет по маршруту АРАНИ 4642С14228В УТАГИ ДЦТ РИПЛО 4430С13608В;
* прибытие на посадочную площадку Кавалерово.

В соответствии с поступившим планом полета ВС, 21.08.2017 в 23:36 диспетчером ПИВП по обеспечению Хабаровского РЦ ЕС ОрВД, в адреса органов ОВД, отправлено сообщение ПЛИ.

*Маршрут полета, в том числе, предусматривал полет в границах контролируемого воздушного пространства класса «С», а именно:* диспетчерской зоны аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) *(протяженность участка маршрута составляет 24 километра),*

приграничной полосы (вдоль побережья Татарского пролива о. Сахалин) в границах Южно-Сахалинского РПИ, с пересечением государственной границы в точке с координатами 4643С14133В *{протяженность участка маршрута составляет 25 километров),*

приграничной полосы (вдоль побережья Японского моря в Приморском крае) в границах Владивостокского РПИ, с пересечением государственной границы в точке с координатами 4547С13759В *(протяженность участка маршрута составляет 200 километров).*

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункт: *б) несоблюдение условий, доведенных центром Единой* *системы в разрешении на использование воздушного пространства;*

*г) несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;*

*з) посадка воздушного судна на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку), кроме случаев вынужденной посадки, а также случаев, согласованных с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);*

*к) несанкционированное органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) отклонение воздушного судна за пределы границ воздушной трассы, местной воздушной линии и маршрута, за исключением случаев, когда такое отклонение обусловлено соображениями безопасности полета (обход опасных метеорологических явлений погоды и др.);*

*л) влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами);*

1. на вертолете R66 RA-06360 принадлежащий ООО «КИМ», частным пилотом АОН Кабановым Евгением Александровичем с пассажиром на борту Кабановым А.Е. (ребенок - как член экипажа), выполнялся полет по маршруту: аэродром Южно-Сахалинск (Хомутово) - посадочная площадка Кавалерово.

Вылет с аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) в 00:55 UTC (11:55 местное время) днем в простых метеоусловиях. Совершил посадку на посадочную площадку Терней Приморского края в 06:11 UTC (16:11 местное время).

По результатам проведенного расследования установлено:

1. 23:29 (здесь и далее по тексту время UTC) в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД, через «Систему представления планов полетов по сети Интернет и телефонной сети» поступил представленный план полёта воздушного судна ФПЛ-РА05786, предусматривавший выполнения полета 22.08.2017 двумя вертолетами R66 с национальными и регистрационными знаками RA-05786 (пилот Жаднов И.В.) RA-06360 (пилот Кабанов Е.А.):

* вылет с аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово);
* полет по маршруту АР АНИ 4642С14228В УТАГИ ДЦТ РИПЛО 4430С13608В;
* прибытие на посадочную площадку Кавалерово.

В соответствии с поступившим планом полета ВС, 21.08.2017 в 23:36 диспетчером ПИВП по обеспечению Хабаровского РЦ ЕС ОрВД, в адреса органов ОВД, отправлено сообщение ПЛН.

Маршрут полета, в том числе, предусматривал полет в границах контролируемого воздушного пространства класса «С», а именно:

*диспетчерской зоны аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) (протяженность участка маршрута составляет 24 километра),*

приграничной полосы (вдоль побережья Татарского пролива о. Сахалин) в границах Южно-Сахалинского РПИ, с пересечением государственной границы в точке с координатами 4643С14133В *{протяженность участка маршрута составляет 25 километров),*

приграничной полосы (вдоль побережья Японского моря в Приморском крае) в границах Владивостокского РПИ, с пересечением государственной границы в точке с координатами 4547С13759В *(протяженность участка маршрута составляет 200 километров).*

Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункт: *б) несоблюдение условий, доведенных центром Единой* *системы в разрешении на использование воздушного пространства;*

*г) несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;*

*з) посадка воздушного судна на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку), кроме случаев вынужденной посадки, а также случаев, согласованных с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);*

*к) несанкционированное органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) отклонение воздушного судна за пределы границ воздушной трассы, местной воздушной линии и маршрута, за исключением случаев, когда такое отклонение обусловлено соображениями безопасности полета (обход опасных метеорологических явлений погоды и др.);*

*л) влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).*

27.08.2017в 09.28 (UTC), 19.28 (ХБР) руководителю полетов аэродрома Владивосток (Кневичи) от сотрудника ФСО Алпатова Д.Н. по телефону поступило устное сообщение о том, что в период 08.30-08.45 по при проезде по автомобильному мосту на остров Русский г. Владивостока он наблюдал полет дельтапланериста и трех-четырех парашютистов с левой стороны моста, высота полёта ориентировочно 100 метров.

В 09.46 (UTC), 19.46 (ХБР) диспетчер ГО ПВД по указанию руководителя полётов передал формализованное сообщение АЛД согласно Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 января 2013 года № 13.

Из материалов расследования следует:

* старшим диспетчером МДП Кириченко Ю.В. и руководителем полетов Гульбиновым А.Г. своевременно произведено оповещение транспортной полиции, органа ФСБ, оперативного дежурного ПВО согласно схеме;
* органом ПВО после получения информации в 09.47 (UTC), 19.47 (ХБР), в 10.00 (UTC), 20.00 (ХБР) объявлен сигнал «Режим»;
* транспортная полиция после оповещения выехала к месту предполагаемого вылета дельтаплана и парапланеристов (бухта Аякс).

Принятыми мерами представителям транспортной полиции задержать нарушителей порядка ИВП не удалось.

* Авиационное событие классифицируется как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункт: *а) – «Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра ЕС ОрВД», л) -  влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).*

09.09.2017в 09.33 (UTC), 19.33 (ХБР) от Хабаровского ЗЦ ЕС ОрВД в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации в адрес Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта поступило сообщение НР 090933 о нарушении порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, полет квадрокоптера в районе н.п. Богородское.

В ходе расследования установлено:

информация о полёте квадракоптера 09.09.2017 в районе села Богородское поступила в 09.00 (UTC), 19.00 (ХБР) в Зональный центр Единой системы организации воздушного движения, от жителя села Богородское Ульчского района И.Б. Полосухина.

Воздушное пространство в районе села Богородское Ульчского района классифицируется как класс «G».

Представленный план полёта от пользователя воздушного пространства (собственника БПЛА) о полете квадракоптера в воздушном пространстве класса «G», в нарушение требований статьи 52 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, в Зональный центр Единой системы организации воздушного движения, не подавался, разрешение на использование воздушного пространства пользователь от органов ЕС ОрВД не получал.

Оперативным дежурным ВВС и ПВО объявлялся сигнал «Режим».

Сообщение ALD подано в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Информация о полете квадракоптера аппарата доведена в отдел МВД России по Ульчскому району.

В результате оперативно-розыскных мероприятий установить собственника квадракоптера не удалось.

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

10.09.2017в 03.37 (UTC), 13.37 (ХБР), днем в простых метеоусловиях, в районе ответственности МДП Благовещенск с посадочной площадки Серко (Черемхово) воздушное судно Cessna 172 RA1907G выполнило взлет без действующего плана.

Зональным центром ЕС ОрВД на данный вылет был выдан утвержденный план на 01.00 (UTC), 11.00 (ХБР). Фактически данный план на момент вылета не уточнялся и являлся недействительным.

По результатам расследования установлено: 09.09.2017 пользователем воздушного пространства в 23.52 (UTC), 09.52 (ХБР) был подан план полета на 10.09.2017 01.00 (UTC), 11.00 (ХБР).

10.09.2017 Хабаровским ЗЦ ЕС ОрВД в соответствии с поступившим запросом выдано разрешение на ИВП и отправлено сообщение ПЛН (РД100027) на полет ВС Cessna 172 RA-1907G.

Из объяснительной РП Фоменко Д.Н. и выписки № 361 из магнитофонной записи радиообмена «диспетчер-экипаж» следует:

- в 03.32 (UTC), 13.32 (ХБР) КВС воздушного судна с позывным «1907» доложил о начале работы на посадочной площадке Серко (Черемхово) и запросил разрешения на набор высоты 600 метров;

- диспетчер Ипатов А.И. сообщил на борт ВС информацию об отсутствии плана на вылет, дал команду занять высоту 600 метров и работать по команде до выяснения обстоятельств;

- в 03.43 (UTC), 13.43 (ХБР) диспетчер после уточнения всей информации подтвердил экипажу отсутствие плана и дал команду на выполнение посадки на площадке вылета;

- экипаж подтвердил команду на выполнение посадки, доложил расчетное время посадки в 03.47 (UTC), 13.47 (ХБР), после чего на связь не выходил, несмотря на неоднократные запросы диспетчера.

Из объяснительной старшего авиационного начальника посадочной площадки Серко (Черемхово) Касьян Л.А. следует:

- 10.09.2017 Касьян Л.А. подала план на вылет ВС Цессна 172 RA-1907G, но план отменила по метеоусловиям;

- в плане помимо нее было заявлено еще два пилота, но никто из них, по ее словам, в этот день не летал.

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

22.09.2017в 21.33 (UTC), 07.33 (ХБР) 23.09.2017, от Сахалинского центра ОВД в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации в адрес Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта поступило сообщение НР 222133 о нарушении порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, полет двух дельтапланов в районе н.п. Старорусское Сахалинской области без разрешения на использование воздушного пространства.

По результатам расследования установлено: 22.09.2017 в 21.05 (UTC), 07.05 (ХБР) 23.09.2017 в Сахалинский центр ОВД поступила информация от гр. Козлова В.О., и руководителя полетов, а\д Сокол, о полете двух дельтапланов в районе н.п. Старорусское в северном направлении, высота полета от 50 м до 200 м.

Воздушное пространство в районе н.п. Старорусское Сахалинской области классифицируется как класс «C».

Запрос на использование воздушного пространства 22.09.2017 в районе н.п. Старорусское от собственников дельтапланов на поступал, разрешение на использование воздушного пространства пользователи от центра ЕС ОрВД не получали.

Оперативным дежурным ВВС и ПВО был объявлен сигнал «Режим».

Сообщение ALD подано в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Информация о полете двух дельтапланов была доведена до правоохранительных органов.

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

23.09.2017 в 04.04 (UTC), 14.04 (ХБР), днем воздушное судно Cessna 172 RA 2294G выполнило взлет с посадочной площадки Старорусское вместо заявленной посадочной площадки Орел.

По результатам расследования установлено:

- 23.09.2017 пользователем воздушного пространства в 01.00 (UTC), 11.00 (ХБР) был подан план полета на 23.09.2017 03.00 (UTC), 13.00 (ХБР)

23.09.2017 Хабаровским ЗЦ ЕС ОрВД в соответствии с поступившим запросом выдано разрешение на ИВП и отправлено сообщение ПЛН (РД230259) на полет ВС Cessna 172 RA-2294G;

- по информации от пользователя воздушного пространства план был перенесен на 03.45 (UTC), 13.45 (ХБР).

Из объяснительных РП Щурова В.А. и начальника смены ЗЦ Шаревича Ю.А. следует:

- в 04.20 (UTC), 14.20 (ХБР) от начальника Сахалинского аэроклуба ДОСААФ Гаспарянца Г.Г. поступил телефонный звонок, что с посадочной площадки Старорусское, принадлежащей аэроклубу, произвело взлет ВС Cessna 172 RA-2294G в нарушение правил ИВП, так как в заявленном плане указана посадочная площадка Орел для взлета и посадки;

- в 04.24 (UTC), 14.24 (ХБР) было подано АЛД 230424 и произведено оповещение согласно схемы;

- «Режим» не объявлялся, полет ВС продолжился согласно поданного плана.

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

14.10.2017 руководитель полетов аэродрома Южно-Сахалинск (Хомутово) О Виктор Чельгенович визуально при помощи бинокля наблюдал полёт 4-х парапланов в районе н.п. 3-я Падь на высоте примерно 200 метров. По локатору полеты парапланов не наблюдались. Разрешение на использование воздушного пространства отсутствовало. Полеты парапланов продолжались с 05.50 до 06.50 (UTC). Данная информация доведена руководителем полетов О В.Ч. лицам Сахалинского центра ОВД, оперативному дежурному филиала «Аэронавигация Дальнего Востока», дежурному УМВД по городу Южно-Сахалинску, ЛОП аэропорта, дежурному УФСБ по Сахалинской области. На основании данной информации в 05.57 (UTC) было передано формализованное сообщение ALD. В 06.06 (UTC) от Хабаровского ЗЦ ЕС ОрВД поступила информация об объявлении органами ПВО сигнала «РЕЖИМ». В связи с возможной угрозой безопасности полетов заходящих на посадку воздушных судов с МК=12, принято решение об изменении посадочного курса. Изменены маршруты прибытия рейсов СХУ 5628, СХУ 4618, СХУ 5497. Сигнал «РЕЖИМ» был отменен в 07.12 (UTC).

Изучив материалы расследования, комиссия пришла к выводу, что факт нарушения порядка использования воздушного пространства имел место. Задержать владельцев парапланов не удалось.

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

При расследовании авиационных событий комиссиями давались рекомендации:

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

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

**Анализ**

**работы отдела организации АКПС за 2017 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 22 воздушных судна на 20 аэродромах. Из них 9 самолётов и 13 вертолётов.

Круглосуточное дежурство проводилось на 19 аэродромах, дежурство по регламенту на 1 аэродроме.

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.

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

За 2017 год проведено 214 проверок оперативной готовности авиакомпаний и региональных поисково-спасательные баз к выполнению поисково-спасательных работ (операций). В том числе было проведено 49 ночных и 8 внеплановых проверок оперативной готовности.

1. **Организация обеспечения запуска космических объектов**

По отдельно разработанным планам осуществляется контроль проведения мероприятий по ПСО запусков транспортных пилотируемых кораблей «Союз МС». За 2017 года проведено 4 ПСО запуска космического объекта в зоне.

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

В отчётный период проведено 5 поисково-спасательные работ:

19.04.2017 – ПСР по авиационному происшествию вертолета Ми-8 авиакомпании «Витязь Аэро» в районе вулкана Мутновский Камчатского края, эвакуировано 3 члена экипажа и 16 пассажиров;

27.05.2017 – ПСР по авиационному происшествию вертолета Ми-8 авиакомпании «Дальнереченск Авиа» в районе пп Охотничий Приморского края, эвакуировано 3 члена экипажа и 6 пассажиров;

10.07.2017 – ПСР по авиационному происшествию вертолета Ми-8 авиации ФСБ в районе аэродрома Залив Лаврентия, эвакуировано 3 члена экипажа;

22.09.2017 – ПСР по авиационному происшествию вертолета Ми-8 авиакомпании «Полярные авиалинии» в районе аэродрома Маган, эвакуировано 3 члена экипажа и 2 пассажира;

11.10.2017 – ПСР по эвакуации больного с борта морского судна «Николай Трубятчинский» на аэродром Тикси.

1. **Работа аттестационной комиссии**

Работа Территориальной аттестационной комиссии (ТАК) осуществлялась согласно плану. В 2017 году проведено 18 заседаний комиссии ТАК, на которых рассмотрены документы на присвоение и подтверждение класса квалификации на 278 человек, в том числе 208 человек личного состава служб ПАСОП с целью определения готовности к выполнению своих обязанностей.

Выдано 6 Свидетельств об аттестации аварийно-спасательных формирований – служб ПАСОП АО «Комсомольский-на-Амуре аэропорт», филиал ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» - Аэропорт Охотск, аэропорт Николаевск-на-Амуре КГУП «Хабаровские авиалинии», филиал «Аэропорт Оха» АО «Аэропорт Южно-Сахалинск», из них 2 - по решению Управления организации АКПС Росавиации - филиал «Аэропорт Ноглики» АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» (до исключения данного аэродрома из перечня аэропортов федерального значения), КнААЗ им. Ю.А. Гагарина, проведено 4 аттестационных проверки Региональных поисково-спасательных баз с целью определения готовности к выполнению возложенных на них задач.

Совместно с Управлением организации авиационно-космического поиска и спасания Росавиации проведена аттестация служб ПАСОП международных аэропортов – Хабаровск, Благовещенск, Владивосток.

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

За отчетный период Дальневосточным МТУ Росавиации в области аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов проведены следующие основные мероприятия.

В соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 25.09.2015 № 286 (далее – ФАП-286) продолжается работа по сертификации и проведению проверок деятельности операторов аэродромов гражданской авиации в части поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов:

- выполнено 7 сертификационных проверок операторов аэродромов гражданской авиации в части ПАСОП – филиалов ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» аэродромов Чумикан, Аян, Зея, Херпучи, Экимчан; филиала КП «Аэропорты Курильских островов» аэродром Итуруп; Ноглики (по решению Управления организации АКПС Росавиации, до исключения данного аэродрома из перечня аэропортов федерального значения);

- выполнено 9 проверок деятельности операторов аэродромов в части ПАСОП на соответствие требованиям ФАП-286 - Комсомольск-на-Амуре (Хурба), Охотск, Николаевск-на-Амуре, Оха (Новостройка), Тында, Шахтерск, Богородское, Южно-Курильск (Менделеево), Южно-Сахалинск (Хомутово) (по решению Управления организации АКПС Росавиации).

На аэродроме Благовещенск (Игнатьево) повышена категория по уровню требуемой пожарной защиты (далее – УТПЗ) с седьмой до восьмой.

На аэродроме Николаевск-на-Амуре в связи с невозможностью обеспечения четвертой категории ИВПП по УТПЗ, категория по УТПЗ снижена до третьей.

Продлен срок эксплуатации 20 аэродромным пожарным автомобилям (далее – ПА), находящимся на эксплуатации в аэропортах.

С 2013 года в аэропортах отмечается тенденция обновления парка аэродромных пожарных автомобилей. Например, за последние 3 года авиапредприятиями приобретено и введено в эксплуатацию 10 новых аэродромных пожарных автомобилей:

в 2015 году приобретено 4 ПА (аэропорты Зональное, Шахтерск, Итуруп – 2 ед.);

в 2016 году – 2 ПА (аэропорты Южно-Сахалинск, Южно-Курильск);

в 2017 году – 4 ПА (аэропорты Владивосток – 2 ед., Николаевск-на-Амуре, Комсомольск-на-Амуре (Хурба)).

По состоянию на 30.12.2017 в авиапредприятиях, подконтрольных Дальневосточному МТУ Росавиации, на вооружении служб ПАСОП находится 51 ПА, из них 20 ПА (39% от общего числа ПА) имеют срок эксплуатации более 10 лет и 31 ПА (61% от общего числа ПА) - срок эксплуатации менее 10 лет.

В авиапредприятиях, подконтрольных Дальневосточному МТУ Росавиации, аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов осуществляется службами поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (далее - служба ПАСОП) в соответствии с требованиями нормативных документов в сфере гражданской авиации.

В 2017 году в аэропортах по сигналам «Тревога», «Готовность» проведено 250 учебных тренировок служб ПАСОП и аварийно-спасательных команд (далее – АСК). Регулярно проводятся занятия по пожарно-строевой подготовке личного состава ВПО служб ПАСОП, тренировки в дыхательных аппаратах на свежем воздухе и в дымокамере, проводятся занятия по отработке приемов тушения пожаров, эвакуации пострадавших и оказания первой помощи.

#G

1. **Подготовка к работе в весенне-летний период**

Мероприятия по подготовке поисково-спасательных формирований (РПСБ) к работе в весенне-летний период (ВЛП) 2017 года осенне-зимний период (ОЗП) 2017-2018 годов отработаны. Составлялся план проверок готовности РПСБ к работе в указанный период. Проверки РПСБ проводились согласно плану и в соответствии с распоряжениями начальника Дальневосточного МТУ Росавиации. Были проведены выездные проверки ФКУ «Анадырская РПСБ», ФКУ «Камчатская РПСБ», ФКУ «Хабаровская РПСБ» и филиала ФКУ «ДВ АПСЦ» Магаданская 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.

**Выводы**

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

**Анализ**

**обеспечения безопасности полетов службами ЭРТОС филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в Хабаровской зоне ЕС ОрВД за 2017 год**

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

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

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

В 2017 году авиационных происшествий и инцидентов, связанных с нарушениями в работе средств РТО и связи не было.

В течении года выявлено 13 отказов средств РТОП продолжительностью -412,5 часов (за аналогичный период 2016 года было 16 отказов средств РТОП).

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

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

В 2017 году зафиксировано 123 отключения каналов связи и 197 отключений электроэнергии (что 7% меньше чем в аналогичный период 2016 года).

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

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

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

Проводились работы по подготовке и подаче доказательной документации для получения Свидетельств соответствия юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание.

За отчётный период введено в эксплуатацию 19 объектов РТОП и 398 комплектов оборудования РТОП и авиационной электросвязи, списано 364 комплекта оборудования.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Филиал | Всего средств РТОП и авиационной электросвязи | Из них с продлённым ресурсом | | Укомплектован  обслуживающим персоналом, % |
| Количество | % |
| Аэронавигация Дальнего Востока | 2258 | 1262 | 56 | 98 |
| Аэронавигация Северо-Восточной Сибири | 831 | 524 | 63 | 91 |
| Аэронавигация Северо-Востока | 1163 | 437 | 38 | 93 |
| Камчатаэронавигация | 634 | 221 | 35 | 96 |
| Итого: | 4877 | 24870 | 48 | 94,5 |

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

1. **Ремонт средств РТОП и связи**

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

1. **Метрологическое обеспечение ТО**

В первом полугодии было поверено 786 средств измерений. Отремонтировано 59 приборов. Для проведения измерений выходных параметров средств РТОП и связи, для проведения регламентов технического обслуживания средств измерений достаточно. Составлены графики поверки измерительных приборов на 2018 год и заключены договора.

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

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

1. **Проблемные вопросы**

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

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

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

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

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

|  |
| --- |
|  |