

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**(РОСАВИАЦИЯ)**

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**П Р И К А З**

« 22 » июля 2013г. № 205

г. Хабаровск

**О состоянии безопасности полетов в авиапредприятиях,**

**подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному**

**управлению воздушного транспорта Федерального агентства**

**воздушного транспорта, за первое полугодие 2013 года**

В первом полугодии 2013 года подконтрольные Управлению авиапредприятия справились с основной задачей – выполнили авиационные перевозки и авиационные работы без авиационных происшествий, но общее состояние уровня безопасности полетов ухудшилось.

Общее количество авиационных событий в 1 полугодии 2013 года увеличилось с 23 до 30 или на 23 %.

Общее количество авиационных инцидентов увеличилось с 22 до 27 или на 19 %.

К первой категории относятся, авиационные события причинами, которых стали нарушения или упущения авиационного персонала при эксплуатации и обслуживании авиационной техники, а так же служб обеспечивающих полеты, 9 событий - 30% от общего числа авиационных событий, это:

– 3 события-10% от общего числа событий, повреждения воздушных судов по вине обслуживающего персонала, за аналогичный период прошлого года подобных событий не было;

– по вине летного состава произошло увеличение АИ с 2-х до 4-х событий (2-ОАО «АК «Восток», 1-ГАУ Амурской обл. «Амурская авиабаза», 1- ОАО «АК «Сахалинские авиатрассы»), что составляет 15%, нарушений инструкций и наставлений по летной работе 20 (13), грубые дисциплинарные проступки 10 (2);

– 2 АИ связаны с проникновением на летное поле животных (аэропорт Благовещенск, и аэропорт Южно-Сахалинска), что составляет 7%;

– 1 АИ связанное с уходом на второй круг, из-за отказа курсового радиомаяка КРМ-192 системы посадки СП-90 в результате невыполнения бюллетеня предприятия-разработчика по защите курсовых антенн систем посадки от мокрого снега, обледенения.

Ко второй категории относятся, авиационные инциденты, связанные с отказами авиационной техники, зафиксировано 16 (15) или 59%.

Наибольшее количество событий связано с отказами на воздушных судах типа DHC-8 ОАО «АК «Сахалинские авиатрассы» 6 (5), или 37% от общего числа всех отказов.

Наблюдаются часто повторяющиеся отказы на воздушных судах типа Як-40 (КГУП «Хабаровские авиалинии») связанные с отказами силовой установки в отчетном периоде зафиксировано 2 таких случая, расследования по ним продолжаются.

Были зафиксированы 7 случаев нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, 3 из них подтвердилось.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Сводный анализ состояния безопасности полетов в авиапредприятиях, подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, за первое полугодие 2013 года (Приложение № 1).

2. Руководителям авиапредприятий:

2.1. Сводный анализ состояния безопасности полетов в авиапредприятиях, подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, за первое полугодие 2013 года изучить с командно-руководящим, командно-летным составом, личным составом служб обеспечения полетов.

3. Контроль реализации мероприятий к Сводному Анализу возложить на начальников отделов Управления по направлениям деятельности. Общий контроль возложить на отдел инспекционного контроля по безопасности полетов Управления.

4. Приказ довести до личного состава авиапредприятий, подконтрольных Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта.



Начальник управления С.В. Тараненко

**Приложение № 1**

к приказу Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации

от 22.07.2013г . № 205

**СВОДНЫЙ АНАЛИЗ**

**СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

**В АВИАПРЕДПРИЯТИЯХ ПОДКОНТРОЛЬНЫХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОМУ ТЕРРИТОРИАЛЬНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ЗА 1 ПОЛУГОДИЕ 2013 ГОДА**

**г. Хабаровск**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№**  **п/п** | **Содержание** | **Стр.** |
| **1** | Приказ начальника ДВ МТУ ВТ Росавиации от ,,22,, июля 2013г. № 205 | 3-4 |
| **2** | Общая характеристика состояния безопасности полетов. (Оценка статистических данных отдела ИК по БП Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации) | 5-28 |
| **3** | Анализ организации летной работы. | 29-53 |
| **4** | Анализ обеспечения безопасности полетов, связанный с поддержанием летной годности ВС и обеспечения качества ТО ВС эксплуатантов. | 54-69 |
| **5** | Анализ состояния безопасности при аэродромном, авиатопливном, электро-светотехническом обеспечении полетов, при выполнении перевозок, обслуживании пассажиров, багажа, грузов, почты и выполнения авиационных работ. | 70-76 |
| **6** | Анализ обеспечения авиационной безопасности в подконтрольных предприятиях, оценка влияния на уровень безопасности полетов. | 77-79 |
| **7** | Анализ поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов. | 80-82 |
| **8** | Обеспечение безопасности полетов службами ЭРТОС филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в Хабаровской зоне ЕС ОрВД. | 83-85 |
| **9** | Состояние безопасности полетов при организации воздушного движения филиалами ФГУП ОрВД в зоне ответственности. | 86-89 |

**Анализ состояния безопасности полетов**

**в предприятиях и авиакомпаниях подконтрольных**

**Дальневосточному межрегиональному территориальному**

**управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта за 1 полугодие 2013 года**

(Оценка статистических данных отдела ИК по БП Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации)

В первом полугодии 2013 года на территории подконтрольной Дальневосточному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Управление) было зарегистрировано восемь эксплуатантов воздушного транспорта. В Реестрах, подконтрольных Управлению, включены восемнадцать эксплуатантов допущенных к выполнению авиационных работ, зарегистрированы двенадцать эксплуатантов авиации общего назначения (АОН).

Четыре эксплуатанта воздушного транспорта имеют право выполнения международных полетов, в том числе два (ОАО “Владивосток Авиа” и ОАО “Авиакомпания “Сахалинские Авиатрассы”) имеют право выполнения регулярных пассажирских перевозок на международных авиалиниях, остальные эксплуатанты, допущенные к международным полетам, выполняют чартерные полеты и авиационные работы за рубежом.

В Государственные Реестры гражданских аэродромов и аэропортов Российской Федерации включены, соответственно, тридцать один аэродром и двадцать шесть аэропортов подконтрольные Управлению.

В анализируемом периоде и аналогичном периоде прошлого года (АППГ 2012) авиационных и чрезвычайных происшествий не было.

Имели место 30 (23) авиационных событий, из них:

- авиационные инциденты – 27 (22);

- серьезные авиационные инциденты – нет (2);

- недопустимое повреждение лопаток газовоздушных трактов (ГВТ) двигателей посторонними предметами – нет (1);

- повреждение воздушных судов – 3 (нет).

**Количество авиационных событий за 1 полугодие 2013 – 2012 годов**

Таблица № 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид авиационного события | Количество | | ± | Примечания |
| 2013 | 2012 |
| Авиационное происшествие | - | - |  |  |
| Авиационный инцидент | 27 | 22 | +5 |  |
| Серьезный авиационный инцидент | - | - |  |  |
| Повреждение воздушного судна на земле | 3 | - | +3 |  |
| Недопустимое повреждение лопаток ГВТ двигателя | - | 1 | -1 |  |
| Всего событий | 30 | 23 | +7 |  |

**Общие сведения состояния безопасности полетов в подконтрольных авиапредприятиях за 1 полугодие 2013 – 2012 годов** Таблица № 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| КЛАССИФИКАЦИЯ  СОБЫТИЯ | | | ½  ГОДА | АП | ± | ТИПЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ | |
| ВСЕГО | САМОЛЕТЫ | ВЕРТОЛЕТЫ |
| АВИАЦИОННЫЕ  ПРОИСШЕСТВИЯ | | | 2013 | - | - | - | - |
| 2012 | - | - | - |
| В ТОМ ЧИСЛЕ | КАТАСТРОФЫ | | 2013 | - | - | - | - |
| 2012 | - | - | - |
| АВАРИИ | | 2013 | - | - | - | - |
| 2012 | - | - | - |
| ЧИСЛО ПОГИБШИХ | ВСЕГО | | 2013 | - | - | - | - |
| 2012 | - | - | - |
| В том  числе | Членов  экипажа | 2013 |  | - | - | - |
| 2012 | - | - | - |
| Пассажиров | 2013 | - | - | - |
| 2012 | - | - | - |
| СПИСАНО ВОЗДУШНЫХ  СУДОВ | | | 2013 | - | - | - | - |
| 2012 | - | - | - |
| ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ  ПРОИСШЕСТВИЯ | | | 2013 | - | - | - | - |
| 2012 | - | - | - |
| АВИАЦИОННЫЕ  ИНЦИДЕНТЫ | | | 2013 | 27 | +5 | 24 | 3 |
| 2012 | 22 | 22 | – |
| ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС  НА ЗЕМЛЕ | | | 2013 | 3 | + 3 | 3 | - |
| 2012 | - | - | - |
| Недопустимые  повреждения лопаток ГВТ двигателя | | | 2013 | - | - 1 | - | - |
| 2012 | 1 | 1 | - |
| Всего событий | | | 2013 | 30 |  | - | - |
| 2012 | 23 |  | - | - |
| Сравнение 2013  и 2012 года | | | 2013 | +7 |  |  |  |
| 2012 |

Общее количество авиационных событий в 1 полугодии 2013 года увеличилось с 23 до 30 или на 23 %.

Общее количество авиационных инцидентов увеличилось с 22 до 27 или на 19 %.

Имеют место 3 события повреждения воздушных судов, за аналогичный период прошлого года подобных событий не было.

Подтверждено 3 случая нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за аналогичный период прошлого года 2.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Типы воздушных судов на которых в 1 полугодии 2013 (2012) году произошли авиационные инциденты у подконтрольных эксплуатантов** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| **№ п/п** | **6 МЕСЯЦЕВ** | **Год** | **Типы воздушных судов** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| **А-330** | **А-320** | **Ту-204** | **Б-737** | **Ан-12** | **ДНС-8** | **Ан-24** | **Ан-26** | **Ан-28** | **Ан-38** | **Ан-2** | **Як-40** | **Самолеты** | **Ми-8 МТВ** | **Ми-8** | **Ми-2** | **Ка-32** | **Вертолеты** | **Итого** |  |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17** | **18** | **19** | **20** | **21** | **22** |  |
| **1** | **ОАО “Владивосток Авиа”** | **2013** |  | **2** | **3** |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **5** |  |  |  |  |  | **5** |  |
| **2012** | **1** | **3** | **2** |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **6** |  |  |  |  |  | **6** |  |
| **2** | **ОАО “Авиакомпания “Восток”** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **2** |  |  | **2** |  |  |  |  |  | **2** |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **2** |  |  | **2** |  |  |  |  |  | **2** |  |
| **3** | **КГУП “Хабаровские авиалинии”** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  | **1** |  |  |  | **2** | **3** |  |  |  |  |  | **3** |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **1** | **1** |  |  |  |  |  | **1** |  |
| **4** | **ОАО ”Артель старателе ”“Амур“** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **0** |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **0** |  |
| **5** | **ОАО “Авиакомпания “САТ”** | **2013** |  |  |  | **1** |  | **6** |  |  |  |  |  |  | **7** |  |  |  |  |  | **7** |  |
| **2012** |  |  |  | **4** |  | **5** | **1** |  |  |  |  |  | **10** |  |  |  |  |  | **10** |  |
| **6** | **ГБУ Амур. обл “Амурская авиабаза“** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **3** |  | **3** |  |  |  |  |  | **3** |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **0** |  |  |  |  |  | **0** |  |
| **7** | **ЗАО СП “Авиашельф”** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **1** | **2** |  |  | **3** | **3** |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **3** |  |  |  | **3** | **3** |  |
| **8** | **ЗАО “Авиалифт Владивосток”** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **0** |  |  |  |  |  | **0** |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **0** |  |  |  |  |  | **0** |  |
| **9** | **Итого** | **2013** | **0** | **2** | **3** | **1** |  | **6** | **0** | **1** |  | **2** | **3** | **2** | **20** | **1** | **2** |  |  | **3** | **23** |  |
| **2012** | **1** | **3** | **2** | **4** |  | **5** | **1** | **0** |  | **2** | **0** | **1** | **19** | **3** | **0** |  |  | **3** | **22** |  |
| 10 | **Сравнение 2013 с 2012 годом** | | **-1** | **-1** | **+1** | **-3** |  | **+1** | **-1** | **+1** |  | **0** | **+3** | **+1** | **-1** | **-2** | **+2** |  |  | **0** | **+1** |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Авиационные события в подконтрольных авиапредприятиях за 1 полугодие 2013 (2012) года** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| **Предприятия, авиакомпании** | **год** | **АП** | | | | **ЧП** | | **ПВС** | | **Инцидент** | | **Факторы личного состава авиапредприятий** | | | | | | | | **Прочие факторы** | | | | | | **Событие расследуется** |  |
| **Всего** | **Катастроф** | **Аварий** | **фактор л.с.** | **Всего** | **фактор л.с.** | **Всего** | **фактор л.с.** | **Всего** | **фактор л.с.** | **Летная** | **ИАС** | **Аэродром** | **ЭСТОП** | **ГСМ** | **ССТ** | **СОП** | **Режим** | **Отказы АТ** | **Метео** | **Эл. разряд** | **Птицы** | **Прочие** | **УВД** |
| **ОАО "Владивосток Авиа“”** | **2013** |  |  |  |  |  |  | **3** | **3** | **5** |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **4** |  |  |  |  |  | **1** |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  | **6** | **1** | **1** |  |  |  |  |  |  |  | **5** |  |  |  |  |  |  |
| **ОАО "АК "Сахалинские Авиатрассы"** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  | **8** |  | **1** |  |  |  |  |  |  |  | **7** |  |  |  |  |  |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  | **10** | **4** | **1** | **3** |  |  |  |  |  |  | **7** |  |  |  | **1** |  |  |
| **КГУП “Хабаровские авиалинии”** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  | **3** |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **1** |  |  |  |  |  | **2** |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  | **1** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **1** |  |  |
| **ОАО "Авиакомпания "Восток"** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  | **2** | **2** | **2** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  | **2** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **2** |  |  |
| **ЗАО "Артель старателей "Амур"** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **ГБУ Амурской обл. ”Амурская авиабаза“** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  | **3** | **2** | **1** |  | **1** |  |  |  |  |  | **1** |  |  |  |  |  |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **ЗАО СП "Авиашельф“** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  | **3** |  |  | **1** |  |  |  |  |  |  | **2** |  |  |  |  |  |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  | **3** |  |  |  |  |  |  |  |  |  | **3** |  |  |  |  |  |  |
| **ЗАО “Авиалифт Владивосток”** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Итого** | **2013** |  |  |  |  |  |  |  |  | **24** | **4** | **4** | 1 | **1** |  |  |  |  |  | **15** |  |  |  | **0** |  |  |
| **2012** |  |  |  |  |  |  |  |  | **22** | **5** | **2** | **3** |  |  |  |  |  |  | **15** |  |  |  | **4** |  |  |
| **Сравнение 2013 с 2012годом** | **±** |  |  |  |  |  |  | +3 | +3 | **+2** | **+1** | **+2** | **-2** | **+1** |  |  |  |  |  | **0** |  |  |  | **-4** |  |  |

Большее количество авиационных событий по-прежнему происходит из-за отказов и поломки авиационной техники, но имеют место авиационные события причинами которых стали нарушения или упущения авиационного персонала при эксплуатации и обслуживании авиационной техники, а так же служб обеспечивающих полеты, увеличение которых произошло в анализируемом периоде.

Все авиационные события за анализируемый и сравниваемый период, происшедшие в подконтрольных Управлению авиапредприятиях и авиакомпаниях, представлены в Таблице № 3, а типы воздушных судов, на которых они произошли, представлены в Таблице № 4.

Авиационных событий с воздушными судами авиации общего назначения в анализируемом периоде не было.

**Состояние безопасности полетов в авиапредприятиях, подконтрольных Управлению, по субъектам РФ**

**Хабаровский край**

На территории Хабаровского края базируются следующие эксплуатанты

и авиационные предприятия:

*- ОАО “Авиакомпания “Восток”;*

*- КГУП “Хабаровские авиалинии”;*

*- ОАО “Артель старателей ”Амур”;*

*- ОАО “Компания”Сухой “;*

*- ОАО “КНААПО”;*

*- ООО “шТурМан -2“;*

*- ООО “Авиакомпания ”Восток-Чукотка“(деятельность не ведётся);*

*- ООО “Авиалифт ДВ“;*

*- ООО “Восточный Авиа Альянс“;*

*- ООО “Авиакомпания Дальневосточная“;*

*- ООО “Авиакомпания ”Орлан“;*

*- ОАО “Комсомольский аэропорт“;*

*- ОАО “Хабаровский аэропорт“;*

*- ИП Чернов М.Н.*

В первом полугодии 2013 года в авиапредприятиях коммерческой гражданской авиации и у эксплуатантов АОН авиационных, чрезвычайных происшествий не было. Имели место авиационные следующие авиационные события.

***КГУП “Хабаровские авиалинии”***

26.02.2013 при выполнении рейса НИ401, на самолете Ан-26-100 RA-26105, в наборе высоты, на Н=80…100м, произошло растрескивание внешнего слоя обогреваемого стекла.

Причиной авиационного инцидента с самолетом Ан-26-100 RA-26105, явился конструктивно-производственный недостаток электрообогреваемого стекла А-10 заводской №10340070504.

15.03.2013 аэродром Хабаровск (Новый) при выполнении подконтрольного рейса по заявке Правительства Хабаровского края НИ 9211 на самолете Як-40 RA-88251, после взлета на высоте 200 метров, отказ левого двигателя.

Продлено до завершения исследования отказавшего двигателя.

17.05.2013 при выполнении рейса НИ465 на самолете Як-40 RA-88231, на исполнительном старте после вывода двигателей на взлетный режим, послышались хлопки, температура среднего двигателя повысилась до 700 град, с загоранием табло «перегрев двигателя».

Проводиться исследование.

***ОАО “Авиакомпания “Восток”***

05.03.2013 при выполнении рейса ДХ9240 на самолете Ан-38 RA-41901, посадка в аэропорту Владивосток на РД (Магистральная) 200 м левее ВПП.

Причиной авиационного инцидента, явилось посадка на магистральную РД, из-за нарушением КВС технологии работы на предпосадочной прямой в части контроля за положением самолета по курсу и глиссаде, и не комплексное использование средств самолетовождения при заходе на посадку.

Рекомендации:

1. Вопрос о дальнейшем использовании КВС Ан-38-100 администрации АК «Восток» решить после подтверждения квалификации в подкомиссии ТКК Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации. Второго пилота допустить к полётам после сдачи зачетов, проведения предварительной подготовки и выполнения внеочередной квалификационной проверки.

2. Направить руководителя полётов на заседание ТКК для подтверждения допуска к самостоятельной работе в качестве руководителя полётов.

3. Методическому совету Филиала рассмотреть возможность включения в технологии работы обязательном использовании диспетчерами режима формуляра сопровождения при котором в третьей строке формуляра отображается азимут и дальность ВС.

4. Руководителям полётов, старшим диспетчерам распределять персонал ОВД подчинённой дежурной смены в зависимости от наличия допуска к самостоятельной работе. Исключить случаи самостоятельной работы персонала ОВД, не имеющего допуск к самостоятельной работе на данном рабочем месте.

5. Провести занятия с летным составом по изучению особенностей технологии работы экипажей при выполнении инструментального захода на посадку.

6. Провести занятия с летным составом по изучению главы 3. «Маркировки

аэродромов (вертодромов) и препятствий» РЭГА-94.

7. С летным составом и персоналом ОВД повторно изучить материалы, связанные с посадками на магистральные РД ВС Ту-154м в Барселоне 27.05.2005, Як-40 в Челябинске 14.03.2006, попыткой посадки на МРД Ан-24 в Екатеринбурге 25.10.2012.

Недостатки, выявленные при расследовании:

1. Руководитель полётов, в нарушение требований п. 5.2.1 Должностной инструкции руководителя полётов (ДПК, СДП), работу подчиненной дежурной смены организовал неудовлетворительно, назначил на рабочее место диспетчера СДП+ДПК, не имеющего допуска к самостоятельной работе на диспетчерском пункте СДП+ДПК.

2. Несовершенство средств радиотехнического обеспечения полётов и нормативных правовых документов, регламентирующих обслуживание воздушного движения, не предоставляющие возможность персоналу ОВД исправлять возможные ошибки по выдерживанию установленных курса и глиссады снижения, допускаемые экипажами ВС на предпосадочной прямой.

09.04.2013 при выполнении рейса ДХ9245 на самолете Ан-38 RA-41903, на разбеге произошло самопроизвольное отделение передней аварийной двери по правому борту, экипаж взлет прекратил.

Причиной авиационного инцидента явилось не полное закрытие замка правой служебной двери и как следствие не установка фиксатора замка членом экипажа, ответственным за выполнение данной процедуры. Вследствие чего произошло полное открытие правой служебной двери на разбеге с последующим её отделением и попаданием в плоскость вращения воздушного винта правого двигателя.

Как сопутствующий фактор причины данного авиационного события является сбойная ситуация в а/п Омсукчан при подготовке к вылету вызванная несоответствием количества пассажиров доставленных на борт (опоздание пассажиров), и переоформление 2-м пилотом, по этой причине, сводно-загрузочной ведомости непосредственно перед вылетом. Данный фактор повлиял на ослабление внимания экипажа (спешка), что привело к сбою алгоритма (последовательности действий) при подготовке к вылету.

Недостатки, выявленные комиссией:

1. Не внимательность экипажа и технического персонала при предполетном осмотре самолета (отсутствие контроля полного закрытия замка правой служебной двери) и формальное отношение экипажа к выполнению контрольных проверок РЛЭ Ан-38-100 4.12.2 раздел карты «Перед запуском двигателей» п.3.
2. Размещение багажа (ручной клади) в районе служебной двери на посадочном месте № 2 (нарушение п. 1.2.8 «Руководства по багажным перевозкам…» РБП-85 «… незарегистрированный багаж (ручная кладь) размещается у пассажирского кресла (под креслом), на руках у пассажира или в специально отведенном месте салона воздушного судна»).
3. Нарушение правил фразеологии и радиообмена в части отсутствия доклада руководителю полетов о причине прерванного взлета.
4. Экипаж не указывает в карте-наряде количество принимаемого топлива.
5. Оформление бортжурнала ведется с нарушением предъявляемых к нему требований.

Рекомендации:

1. Изучить с летным составом технологию работы экипажа ВС, процедуры выполнения карт контрольных проверок и требований РЛЭ по предполетной подготовке.
2. Экипажам на борту которых не предусмотрен кабинный экипаж (бортпроводники, бортоператоры) усилить контроль за размещением ручной клади и груза в соответствии с требованиями нормативных документов.
3. Экипажам ВС, состоящих из 2-х (при отсутствии бортмеханика, бортинженера, кабинного экипажа) особое внимание уделять контролю закрытия дверей и аварийных люков перед запуском двигателей для выполнения полетов.

У ниже перечисленных эксплуатантов и авиапредприятий:

*- ОАО “Артель старателей ”Амур”;*

*- ОАО ”Компания”Сухой “;*

*- ОАО ”КНААПО”;*

*- ООО ”шТурМан -2“;*

*- ООО ”Авиакомпания ”Восток-Чукотка“(деятельность не ведеться);*

*- ООО ”Авиалифт ДВ“;*

*- ООО ”Восточный Авиа Альянс“;*

*- ООО ”Авиакомпания Дальневосточная“;*

*- ООО “Авиакомпания ”Орлан“;*

*- ОАО ”Хабаровский аэропорт“;*

*- ОАО ”Комсомольский аэропорт“;*

*- ИП Чернов М.Н.*

В первом полугодии 2013 года авиационных событий не зафиксировано.

**Приморский край**

На территории Приморского края базируются следующие эксплуатанты

и авиационные предприятия:

*- ОАО “Владивосток Авиа”;*

*- ЗАО “Авиалифт Владивосток”;*

*- ООО ”Дальнереченск Авиа“;*

*- ООО ”Гранат“;*

*- ОАО ”Спасскцемент“;*

*- АОН Перемежко А.В.;*

*- ИП Титов Н.А.;*

*- КГУАП ”Пластун Авиа“;*

*- ОАО ”Международный аэропорт Владивосток“.*

В первом полугодии 2013 года в авиапредприятиях коммерческой гражданской авиации и у эксплуатантов АОН авиационных, чрезвычайных происшествий не было. Имели место авиационные события.

***ОАО “Владивосток Авиа”***

01.02.2013 самолет А-320 VQ-BFM, выполнялся рейс XF4652, при посадке в аэропорту Иркутск, на пробеге после выключения реверса створки реверса не переложились в режим прямой тяги 1 СУ.

Причиной авиационного инцидента, явилось нештатная работа реверсного устройства силовой установки №1 (не перекладка створок реверса в положение прямой тяги после перевода экипажем рукояток управления реверсом в выключенное положение) в результате неисправности гидроагрегата управления створками реверса HCU.

17.02.2013 при выполнении рейса XF-4614, самолет Ту-204 RA-64044, через 1 час 20 мин. полета, произошел отказ первой гидросистемы.

Причиной авиационного инцидента явилось:

- падение давления в 1 гидросистеме из-за утечки жидкости из гидробака, вследствие нарушения герметичности соединения штуцера 74.80.5610.934.000 и трубопровода 74.00.5610.610.012 питания ГС 1.

Причина нарушения герметичности:

– деформация трубопровода под воздействием авиашины заднего правого колеса левой основной опоры шасси после уборки;

– воздействия авиашины заднего правого колеса левой основной опоры шасси на трубопровод произошло вследствие неполного поворота тележки в штатное убранное положение;

– неполный поворот тележки левой основной опоры шасси в штатное убранное положение, произошел из-за отказа левого амортизатора 74.00.4107.100.000, связанного с увеличением длинны амортизатора из-за смещения гильзы 74.00.4107.071.000.

– нарушение герметичности произошло из-за переполнения полости между гильзой и крышкой амортизатора смазкой ЭРА, вследствие разрушения уплотнительного кольца 058-064-36-1-013 и защитного кольца 580-636 амортизатора.

22.02.2013 в ходе технического обслуживания самолета А-320 VQ-BFM, в аэропорту Хабаровск, при выполнении заправки топливом при помощи сервисера ГН-133, произошел обрыв штуцера заправочной горловины правого полукрыла, что привело к рассоединению шланга топливозаправщика с воздушным судном и проливу топлива.

Причина разрушения заправочной горловины самолета, явилось образование трещин из-за чрезмерных нагрузок, приложенных к замковой части горловины в предыдущей эксплуатации.

22.03.2013 в аэропорту Благовещенск, на самолете ТУ-204 RA-64039, выполнялся рейс ЖЛК 4691. При взлете, на разбеге на скорости 190-195 км/ч в кадре «ДВ-СИГН» высветилась сигнализация «НЕ ГОТОВ К ВЗЛЕТУ», «ДВЕРИ НЕ ЗАКРЫТЫ».

Причиной авиационного инцидента, явилось прекращение взлета самолета из-за срабатывания сигнализации «НЕ ГОТОВ К ВЗЛЕТУ» и «ДВЕРИ НЕ ЗАКРЫТЫ», вследствие отказа концевого выключателя АМ-800К сигнализации положения замка задней правой служебной двери.

Рекомендации:

1. Организовать разовые проверки на всех воздушных судах типа Ту-204 концевых выключателей АМ-800К сигнализации положения замков служебных дверей.

2. С летным персоналом ОАО «Владивосток Авиа» провести занятия по изучению приложения №1 «Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами».

06.04.2013 при запуске двигателя № 2 на ВС Ту-204-300 RA-64026, произошло локализованное разрушение воздушного стартера, с повреждением капотов двигателя. По указанию начальника инспекции по безопасности полетов Росавиации проводилось расследование. Отказавший агрегат был отправлен на исследование.

Причина поломки корпуса переднего СтВ5-40-879, явилась следствием перегрева деталей при заклинивании ротора турбины стартера.

07.06.2013 на самолете А-320 VQ-BFX, при выполнении рейса XF-4664, на девятой минуте полета произошел отказ вспомогательной силовой установки.

Причиной авиационного инцидента, явилось самопроизвольное выключение ВСУ из-за отказа привода регулируемых лопаток компрессора (IGV ACNUATOR), в следствие эксплуатации ВС с одним неработающим генератором (согласно перечня Минимального оборудования).

16.06.2013 на самолете Ту-204-300 RA-64040, при выполнении рейса XF-4645, при заходе на посадку на Н=1060м, по докладу экипажа произошел кратковременный отказ автопилота.

Расследование проводит Восточно-Сибирское МТУ ВТ Росавиации.

***ОАО ”Международный аэропорт Владивосток“***

30.04.2013 при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, на самолете А-320 VQ-BCG, при работе автолифта воздушное судно получило повреждение в районе второй правой двери, лакокрасочного покрытия размером 15х150 мм.

Причиной повреждения воздушного судна явилось:

- установка автолифта на расстояние от ВС менее 0,5 м;

- отсутствие контроля, за подъездом (отъездом) автолифта;

- нарушение технологии приведения грузовой площадки в исходное состояние после завершения работ;

- использование поврежденных амортизирующих защитных устройств грузовой площадки.

Рекомендации по результатам расследования события:

1. Материалы расследования изучить с инженерно-техническим персоналом ОАО "Владивосток Авиа", персоналом ЗАО «АэроМар-ДВ».

2. Руководству ЗАО «АэроМар-ДВ» привести в соответствие с требованиями приказа Минтранса РФ от 13.07.2006 № 82, РОРОС-95 «Технологию обеспечения бортовым питанием воздушных судов в аэропорту Владивосток».

3. Начальнику отдела доставки бортового питания ЗАО «АэроМар-ДВ» усилить контроль за подготовкой и выпуском на линию спецмашин в соответствии с требованиями приказа Минтранса РФ от 13.07.2006 № 82, РОРОС-95.

4. ОАО "Владивосток Авиа" назначить старшего из числа инженерно-технического персонала, осуществляющего общий контроль за подъездом/отъездом спецавтотехники при коммерческом обслуживании ВС в аэропортах Хабаровска и Владивостока.

24.05.2013 при выполнении погрузочных работ на самолете А-320 VP-BEQ, допущено повреждение воздушного судна в районе заднего багажника, размером 70х130 мм, машиной ОАО «Аэрогруз».

Причина повреждения воздушного судна явилось столкновение грузового ящика, находящегося на автомобиле КАМАЗ 4308, с фюзеляжем ВС в следствии нарушения п.7.11 «Инструкции по организации движения спецавтотранспорта и средств механизаций в аэропорту Владивосток» от 06.09.2012 №934.

У ниже перечисленных эксплуатантов и авиапредприятий:

*- ЗАО “Авиалифт Владивосток”;*

*- ООО ”Дальнереченск Авиа“;*

*- ООО ”Гранат“;*

*- ОАО ”Спасскцемент“;*

*- АОН Перемежко А.В.;*

*- ИП Титов Н.А.;*

*- КГУАП ”Пластун Авиа“.*

В первом полугодии 2013 года авиационных событий не зафиксировано.

**Сахалинская область**

На территории Сахалинской области базируются следующие эксплуатанты и авиационные предприятия:

*- ОАО “Авиакомпания “Сахалинские Авиатрассы”;*

*- ЗАО СП “Авиакомпания "Авиашельф-Aviashelf”;*

*- ОАО “Авиапредприятие “Зональное”;*

*- ОАО ”Аэропорт Южно- Сахалинск“;*

*- ОАО ”Аэропорт Ноглики“;*

*- ОАО ”Сахалинский аэропорт Оха“;*

*- ОАО ”Аэропорт Шахтерск“;*

*- ФКП ”Аэропорт Сахалина“(Южно-Курильск);*

*- МАП ”Буревестник“.*

В первом полугодии 2013 года в авиапредприятиях авиационных, чрезвычайных происшествий не было. Имели место авиационные события.

***ОАО “Авиакомпания “Сахалинские Авиатрассы”***

04.01.2013 на самолете DHC-8-311 RA-67259 при выполнении внутреннего, чартерного рейса СХУ 9240. После взлета на 16 мин. полета загорелась сигнализация WARNING LIGHT, без указания отказавшей системы, через 30 сек. загорелась сигнализация PASS DOOR, при этом фиксатор входной двери пытался открыться.

Причиной авиационного инцидента явилось, открытие в полете двери с нарушением герметичности кабины п. 1 ПРАПИ-98.

Причиной открытия и разгерметизации кабины ВС явилось, не возможность зафиксировать механизм закрытия входной двери в закрытом положении из-за ослабления тросовой проводки механизма рукоятки открытия-закрытия входной двери, вследствие длительной эксплуатации воздушного судна.

Рекомендации по результатам расследования события.

1. Обстоятельства авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим персоналом ОАО ”Авиакомпания ”Сахалинские Авиатрассы“.

2. Выполнить разовый контроль натяжения тросовой проводки механизма рукоятки открытия-закрытия входной двери на всех ВС DHC-8.

3. ТД ОАО ”Авиакомпания ”Сахалинские Авиатрассы“ внести дополнение в программы ТО ВС DHC-8 по дополнительному промежуточному контролю натяжения тросовой проводки механизма рукоятки открытия-закрытия входной двери и проверки открытия – закрытия двери согласно АММ TASK 52-10-00-820-801. Данную работу выполнять совместно с существующим в Программе ТО осмотром механизма входной двери согласно TASK 5210/01, имеющей периодичность «5А-chek».

4. ОАО ”Авиакомпания ”Сахалинские Авиатрассы“ переработать обязанности кабинного экипажа и инженерно-технического персонала по дополнительному контролю за закрытием и состоянием входной двери в закрытом положении.

5. ОАО ”Авиакомпания ”Сахалинские Авиатрассы“ с бортпроводниками выполняющими полеты на ВС типа DHC-8 провести занятия с повторным изучением Должностной инструкции, (РПП авиакомпании «Руководство бортпроводников компании») с последующим принятием зачетов.

6. ОАО ”Авиакомпания ”Сахалинские Авиатрассы“ в Программах ТО ВС типа DHC-8 четко определить распределение оперативных видов работ на внебазовом аэродроме по фактическим исполнителям в случаях:

– при транзитном обслуживании полностью наземным персоналом аэропорта;

– и при совместном обслуживании с наземным персоналом включенным в задание на полет.

19.01.2013 аэродром Южно-Сахалинск DHC-8-311 RA-67251. Выполнялся внутренний, регулярный рейс, СХУ 800. На снижении экипаж доложил об отказе второй гидросистемы.

Причиной авиационного инцидента, явилось срабатывание световой сигнализации отключение гидронасоса №2 «#ENG HYD P1ЖР» на «CAUTION LIGHTS PANEL» с одновременным падением давления и уровня гидрожидкости в гидросистеме №2 явилось разгерметизация гидросистемы №2 из-за усталостного разрушения соединительных болтов «SEQUENCE SOLENOID VALVE HYDR» (Клапана управления открытия-закрытия створок ниши передней стойки шасси) вследствие не выполнения ОАО «САТ» доработки данного клапана в части замены соединительных болтов имеющих конструктивно-производственный недостаток согласно сервисного письма Service Letter «T ACT AIR FLUID CONTRJLS INC» #TFC-SL-2009-1.

Рекомендации:

1. Эксплуатантам эксплуатирующим ВС типа DHC-8 проверить выполнение доработок «SOLENOID SEQUENCE HYDRAULIC VALVES» согласно сервисного письма Service Letter «T ACT AIR FLUID CONTRJLS INC» #TFC-SL-2009-1.

06.02.2013 самолет DHC-8 RA-67251 выполнялся рейс СХУ 799, через 8 минут после взлета при пересечении высоты 5000 футов произошел отказ пилотажно – навигационного оборудования.

Расследование продлено в связи с отправкой на исследование отказавшего агрегата.

23.02.2013 при выполнении рейса HZ8515, на самолете DHC-8 RA-67253 ОАО «АК «Сахалинские авиатрассы» по маршруту Южно-Сахалинск – Саппоро, через 5 мин. после взлета в наборе высоты экипаж по приборам обнаружил, что герметизации кабины не происходит. Экипаж принял решение на возврат на аэродром вылета, посадка благополучно.

Причиной авиационного инцидента, явилось не герметизация кабины в полете, из-за отсутствия наддува пневматического уплотнения переднего аварийного выхода, в следствие скопления и замерзания конденсата в районе изгиба трубопровода на выходе из воздушного резервуара пневматической системы уплотнения двери.

Рекомендации:

1. ИТС при выполнении ТО по подготовке к рейсам после шторма, то после хранения на всех ВС типа DHC-8 дополнительно выполнять проверку пневматической системы герметизации кабины дверей. Для поверки работоспособности производить наддув системы:

- для ВС с установленным ВСУ – отбором воздуха от ВСУ;

-для ВС с неисправной, либо не установленной ВСУ- отбором от двигателей при техническом запуске.

01.03.2013 при выполнении рейса СХУ9240 на самолете DHC-8-201 RA-67257, после взлета не убрались стойки шасси, после дополнительных проверок экипажем, стойки убрались, КВС принял решение о продолжении полета. В наборе высоты, при пересечении 15000 футов, в кабине загорелась сигнализация “WARNING LIGHT“ и одновременно “CABIN PRESS”(ДАВЛЕНИЕ В КАБИНЕ). Экипаж снизился до безопасной высоты 14000 футов, восстановил работу системы герметизации кабины в ручном режиме согласно QRH.

Причина события:

1. Причиной неуборки всех стоек шасси самолета, явилась не закрытие «Landing Gear ALT Release Access Door» (Створки рукоятки альтернативной системы уборки-выпуска шасси) вследствие невыполнения КВС раздела «BEFORE START CHECKS» «NORMAL CHECKLIST DHC-8-200» «Перед запуском» «Карты контрольных проверок DHC-8-200», в части закрытия «Landing Gear ALT Release Access Door» (Створки рукоятки альтернативной системы уборки-выпуска шасси).

2. Причиной превышения высоты в кабине в режиме «AUTO» явилось недостаточное количество подаваемого для наддува кабины воздуха в полете.

Рекомендации по результатам расследования события:

1. Материалы расследования авиационного инцидента с самолетом DHC-8-200 RA-67257 ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» изучить с летным и инженерно-техническим составами, эксплуатирующими ВС типа DHC-8.

2. ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» совместно с разработчиком ВС типа DHC-8-200/300 доработать «Перечень регистрируемых параметров SSFDR» в части добавления каналов регистрации параметров «Выпуска-уборки всех створок и стоек шасси», а также параметра «Работы кранов отбора воздуха от двигателей».

3. ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» по согласованию с производителем самолета DHC-8 дооборудовать пилотскую кабину видеорегистратором.

4. ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» внести в п.3.8 «Процедуры после взлета (After take-off check)» «STANDARD OPERATING PROCEDURES (SOP) DHC-8 ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» (Технологии работы), утв. Начальником УЛЭ Росавиации от 31.05.2010г. следующее дополнение: «При достижении высоты 7000 футов в процессе набора высоты, экипаж контролирует процесс герметизации самолета. СРТ информирует экипаж фразой: «7000 футов, перепад растет». Это означает, что идет герметизация кабины (перепад и высота в кабине растет, скорость изменения высоты в кабине ~ 500 ф/мин)».

5. Инструкторскому составу DHC-8 ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» во время проведения проверок на самолете и на тренажерной сессии обращать внимание на выполнение летным составом разделов «СНЕСК LIST DHC-8-200/300».

6. С летным составом ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» DHC-8 повторно изучить с принятием зачетов следующие разделы «AIRPLANE FLIGHT MANUAL (AFM) DHC-8-200/300»:

- «Landing Gear»

- «Air conditioning and pressurization».

7. ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» в целях повышения уровня

подготовки обеспечить летный состав Авиакомпании индивидуальными рабочими экземплярами РПП Авиакомпании в электронном виде с обеспечением рассылки ревизий.

Недостатки, выявленные при расследовании.

В Перечне регистрируемых параметров SSFDR на DHC-8-200 отсутствуют параметры «Выпуска-уборки всех створок и стоек шасси», а также параметра «Работы кранов отбора воздуха от двигателей».

07.05.2013 на самолете DHC-8-315 RA-67255 выполнялся внутренний регулярный рейс СХУ 799 на предварительном старте произошел отказ генератора постоянного тока СУ №1 с интенсивным, периодическим загоранием светового табло ”DC Gen#1“, колебанием стрелки левого указателя расхода топлива (№1 Fuel Flow lndicator), срабатыванием звуковой сигнализации отключения автопилота, сопровождавшаяся сильным треском в наушниках и понижением напряжения на левой основной шине (Left Mail Bus) до 15,9V.

Причиной авиационного инцидента с самолетом DHC-8-315 RA-67255 явилось недопустимое нарушение характеристик электропитания постоянным током, из-за отказа стартер-генератора СУ №1.

31.05.2013 воздушное судно Боинг 737-200 RA-73005. При выполнении регулярного внутреннего рейса СХУ 75 по перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск экипаж доложил руководителю полетов аэропорта Южно-Сахалинск о нехарактерном шуме, предположительно в районе передней стойки шасси и необходимости осмотра с земли створок шасси. Далее экипаж произвел пролет над ВПП аэропорта Южно-Сахалинск на высоте 60 метров для осмотра шасси с земли. По результатам осмотра с земли доложили, что видимых повреждений нет, шасси и створки выпущены. Экипаж благополучно совершил посадку. При послеполетном осмотре самолета обнаружено разрушение звена механизма управления левой створкой переднего шасси между кронштейном переднего подкоса и промежуточной качалкой.

Причиной авиационного инцидента, явилось появление нехарактерного шума в районе переднего шасси в полете вследствие открытия створки при убранном шасси в полете. Открытие створки произошло из-за рассоединения механизма управления левой створкой переднего шасси. Рассоединение механизма управления левой створкой переднего шасси произошло вследствие усталостного разрушения нижней проушины звена ”Link Assy“, соединяющего рычаг переднего подкоса шасси и промежуточную качалку механизма управления.

*З****АО СП “Авиакомпания "Авиашельф-Aviashelf”***

12.01.2013 аэродром Ноглики, Ми-8 RA-25738, выполнялся рейс ЮШ9238, после взлета и выполнения первого разворота в наборе заданной высоты 450 м на скорости более 150 км/ч возникла вибрация сопровождаемая посторонним шумом снаружи пилотской кабины, параметры работы су не изменились.

Причиной авиационного инцидента явилось возникновение вибрации, сопровождающейся посторонним шумом в полете, что обусловило возврат и посадку вертолета на аэродроме вылета.

Вибрация, с посторонним шумом в полете, возникла из-за повышенного люфта рычага ручки открытия блистера левого лётчика (по сравнению с состоянием аналогичного узла на других ВС), а также недостаточной натяжки троса лебедки ЛПГ-150М.

Рекомендации:

1. Обстоятельства и причины авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим составом, эксплуатирующим вертолеты.

2. ИАС провести работу по уточнению пункта 2, технологической карты 52.20.00а требованием состояния механизма фиксации сдвижных блистеров.

3. Отделу технического контроля усилить контроль за выполнением и качеством работ при производстве периодического ТО.

4. ИАС включить в план технической учебы изучение особенностей технического обслуживания лебедки ЛПГ-150М.

5.Провести разовый профилактический осмотр натяжения тросов лебедки ЛПГ-150М в походном положении на всем парке вертолетов Ми-8.

19.01.2013 аэродром Ноглики, Ми-8 RA-25738 выполнялся рейс ЮШ9285, при заходе на посадку на высоте 50 м речевой информатор выдал сообщение об отказе основной гидросистемы.

Причиной авиационного инцидента явилось:

- кратковременный отказ одного из агрегатов гидросистемы ГА-74М/5, ГА-77В или ГА-59/1, проявившееся в повышении давления в дублирующей гидросистеме с последующим отключением основной гидросистемы при достижении давления в гидросистеме 25+1,6 кгс/см.кв. вследствие недостатка в электрической схеме гидросистемы данного вертолета.

Рекомендации:

1. Материалы расследования изучить с летным и инженерно-техническим персоналом ЗАО СП «Авиакомпания Авиашельф».

2. Разработчику вертолетов Ми-8 ускорить выпуск бюллетеня для вертолетов гражданской авиации, аналогично бюллетеню № ТМ2713-БУ-В, принятому в Государственной авиации РФ.

3. Внести в руководство по летной эксплуатации рекомендации по действиям экипажа при возникновении признаков отказа основной гидросистемы без падения давления в системе, так как подобные отказы основной гидросистемы происходили неоднократно.

11.02.2013 вертолет Ми-8 МТВ-1 RA-25185 выполнялся рейс ЮШ9285 , после взлета на шестой минуте полета произошел рывок вертолета по тангажу. Экипаж включил автопилот и после поверки приборов выявил отказ третьего дополнительного авиагоризонта. При повторном включении автопилота вновь произошел рывок вертолета по тангажу, бленкер тангажа ушел вниз.

Причиной авиационного инцидента, явилось временное заклинивание золотника распределительного клапана автопилота комбинированного агрегата управления КАУ-30Б в следствии попадания посторонней частицы в зазоры золотниковых пар.

Причиной отказа дополнительного АГБ-3К стал обрыв провода питающего контактор, коммутирующего питание дополнительного авиагоризонта. обрыв провода произошел вследствие некачественной пайки и вибрации вызванной рывком по тангажу вертолета, вследствие временного заклинивания золотника распределительного клапана автопилота комбинированного агрегата управления.

Рекомендации:

1. Изменить периодичность промывки фильтроэлементов агрегатов управления КАУ-30Б, РА-60Б, КАУ-115М с 500 на 300 часов.

***ОАО ”Аэропорт Южно- Сахалинск“***

02.02.2013 самолет А-320 VP-BDT, принадлежности ОАО «АК «Сибирь», выполнялся рейс СБИ3503, по маршруту Новосибирск-Хабаровск-Южно-Сахалинск, при выполнении посадки в аэропорту Южно-Сахалинск, выполнил уход на второй круг с ВПР из-за отказа курсового маяка с МК192 град.

Причиной авиационного инцидента, явилось уход на второй круг, из-за отказа курсового радиомаяка КРМ-192 системы посадки СП-90 вследствие рассогласования параметров каждой из 18-ти антенн типа «волновой канал» и выхода за пределы допустимых параметров из-за обледенения элементов антенн в результате невыполнения филиалом «Аэронавигация Дальнего Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» бюллетеня предприятия-разработчика ЗАО «НИИИТ-РТС» «КРМ/РМК.02 БУ по защите курсовых антенн систем посадки СП-75, СП-80 и СП-90 от мокрого снега, обледенения и птиц»-2003 в части установки метеозащиты.

23.06.2013 самолет DHC-8-315 RA-67255, при выполнении рейса СХУ 782, во время захода на посадку, по команде диспетчера, экипаж выполнил уход на второй круг с высоты 100м, по причине появления в районе третьего кармана ИВПП 01 собаки.

Поводиться расследование.

У ниже перечисленных эксплуатантов и авиапредприятий:

*- ОАО “Авиапредприятие “Зональное”;*

*- ОАО ”Аэропорт Ноглики“;*

*- ОАО ”Сахалинский аэропорт Оха“;*

*- ОАО ”Аэропорт Шахтерск“;*

*- ФКП ”Аэропорт Сахалина“(Южно-Курильск);*

*- МАП ”Буревестник“.*

В первом полугодии 2013 года авиационных событий не зафиксировано.

**Амурская область**

На территории Амурской области базируются следующие эксплуатанты и авиационные предприятия:

*-**ГБУ Амурской области “Амурская авиабаза”;*

*- НП «Даль Транс Аэро»;*

*- ЗАО «Управляющая компания «Петропавловск»;*

*- ИП Лучников А.Н.;*

*- ГУП Амурской области “Аэропорт Благовещенск”;*

*- ФКП «Аэропорты Приамурья»(Зея, Тында, Экимчан).*

В первом полугодии 2013 года в авиапредприятиях и у эксплуатантов АОН авиационных, чрезвычайных происшествий не было. Имели место авиационные события.

***ГБУ Амурской области “Амурская авиабаза”***

11.02.2013 самолет Ан-2 RA-33549, выполнялся рейс ЦХ9220, на 10 минуте полета начался рост температуры масла до 135 градусов.

Причиной авиационного инцидента с ВС Ан-2 RA-33549 совершившего вынужденную посадку на посадочной площадке «Свободный» является отказ в работе откачивающей ступени маслонасоса МШ-8А.

Рекомендации:

1. Обстоятельства и причины авиационного инцидента с ВС Ан-2 RA-33549 изучить на совместном разборе с летным и техническим составом.
2. Обновить схемы оповещения о возникновении чрезвычайной обстановки.
3. Производить зачистку емкостей маслозаправщиков при проведении сезонных подготовок.

Недостатки: на АДП посадочной площадки «Свободный» отсутствует магнитофон для записи радиообмена «Экипаж-диспетчер». Устаревшие схемы оповещения о чрезвычайной обстановке на АДП и службе охраны.

13.04.2013 при выполнении рейса ЦХ9221, на самолете Ан-2 RA-335549, экипаж принял решение произвести посадку на незапланированную посадочную площадку из-за метеоусловий на посадочной площадке Свободный.

Причина авиационного инцидента: посадка на незапланированную посадочную площадку в нарушение пунктов 2.7.2 ФАП-128 «О запрете выполнения посадки с подбором с пассажирами на борту» и п 3.3.4- принятие обоснованного решения о возврате на запасной аэродром при полете по ПВП.

07.05.2013 при выполнении внутренний чартерный рейс ЦХ9221, на самолете Ан-2 RA-33549, при выруливании на предварительный старт по РД2, провалилось в грунт правое колесо. Воздушное судно имеет повреждения: поврежден воздушный винт АВ-2, и хвостовая стойка.

Причина авиационного инцидента, явилось «проваливание» правого колеса шасси, при рулении по РД-2 в оттаявший мягкий грунт, из-за его недостаточной прочности.

Рекомендации:

1. С летным составом, эксплуатирующих ВС с посадочных площадок подверженных размоканию, изучить особенности выполнения полетов на этих площадках.

***ГУП Амурской области “Аэропорт Благовещенск”***

29.04.2013 при выполнении рейса ИК763, при выполнении захода на посадку, с МК=180 град. на Н=300 м., в аэропорту Благовещенск самолет Ан-148-100 RA-61714 принадлежности ОАО «АК «Ангара», по команде диспетчера, экипаж выполнил уход на второй круг, по причине наличия животных на полосе.

Причиной авиационного инцидента явилось:

- уход на второй круг самолета, вследствие внезапного появления животных на ВПП.

Причиной появления животных на полосе явилось сочетание следующих факторов:

- недостаточное взаимодействие наземных служб при обеспечении полетов;

- наличие лазеек, в ограждении, позволяющих беспрепятственному проникновению бродячих собак.

Рекомендации по результатам расследования события:

1. Материалы расследования изучить с летным составом и персоналом ПДСП, аэродромной службой, САБ.

2. Разработать технологию взаимодействия между службами аэропорта в случае несанкционированного появления животных, птиц, людей, транспорта на летном поле.

3. Устранить имеющиеся лазейки.

Недостатки, выявленные при расследовании.

1. Недостаточное взаимодействие наземных служб при обеспечении полетов, ПДСП не проинформировала САБ о появлении животных на охраняемой территории аэродрома.

У ниже перечисленных эксплуатантов и авиапредприятий:

*- НП «Даль Транс Аэро»;*

*- ЗАО «Управляющая компания «Петропавловск»;*

*- ИП Лучников А.Н.;*

*- ФКП «Аэропорты Приамурья» (Зея, Тында, Экимчан).*

В первом полугодии 2013 года авиационных событий не зафиксировано.

**Об инспекционной и контрольной работе специалистов отделов**

**Управления**

Впервом полугодии 2013 года комиссиями Управления проведены сертификационные проверки базовых объектов 9 эксплуатантов коммерческой гражданской авиации. Планы мероприятий по устранению нарушений и недостатков эксплуатантами разрабатывались, контроль за устранением осуществляется.

Проконтролировано 26 (35) подконтрольных рейсов.

Проинспектировано на перроне 257 российских воздушных судов выявлено замечаний 60 из них по 1 категории-56, по 2 категории-2, и по 3 категории-2; 253 подконтрольных Дальневосточному МТУ ВТ Росавиации выявлено 50 замечаний из них по 1 категории-46, по 2 категории-1 и по 3 категории- 3; иностранных воздушных судов - 21, замечаний - 3 все по первой категории.

В 1 полугодие 2013 г. (в сравнении с АППГ), отделом авиационной безопасности зафиксировано по актам незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ГА по авиапредприятиям (аэропортам): несанкционированных проникновений на объекты ГА – 3 (нет); другие АНВ (инциденты) – 6 (нет).

Отдел летных стандартов и сертификации в первом полугодии 2013 года проведено:

- инспекторских контролей эксплуатантов в соответствии с ФАП-11 (БО-9, КМ-17, КП-17, КПС-17);

- выдано сертификатов на право выполнения АР 3 (ФАП-249);

- рассмотрено заявок на внесение изменений в сертификат, свидетельство, РПП – 98;

- утверждено КВС – 23;

- утверждено КВС-инструкторов – 13;

- выдано свидетельств, членам летных экипажей – 5;

- продлено свидетельств, членам летных экипажей – 164.

Отделом организации АКПС за 1 полугодие 2013 года выполнено:

- проведено проверок дежурных поисково-спасательных сил и средств в зоне - 97;

- проведено поисково-спасательных операций (работ) - 7;

- проконтролировано запусков космических объектов, обеспеченных с привлечением поисково-спасательных сил и средств в зоне - 2;

- принято решений на продление сроков эксплуатации аэродромных пожарных автомобилей - 12;

- количество комплексных и целевых проверок хода подготовки подведомственных службе организаций в зоне поиска и спасания проведенных с участием специалистов отдела - 3;

- проведено аттестаций профессиональных аварийно-спасательных формирований и спасателей, проведенных с участием специалистов отдела - 22;

- рассмотрено доказательной документации аэропортов на сертификацию ПАСОП - 7;

- проведено инспекционных проверок на соответствие сертификационным требованиям в части ПАСОП - 5;

- выдано сертификатов соответствия по ПАСОП - 7;

- количество инспекционных контролей аэропортов по виду авиационной деятельности ПАСОП - 4;

- выявлено нарушений при инспекционных проверках по ПАСОП - 15;

- количество ограничений, отмен временных приостановлений и возобновления действий сертификатов соответствия по ПАСОП - 1;

- количество повышения/понижения категории ВПП по уровню требуемой пожарной защиты (количество аэродромов) - 3;

- количество разъяснений для юридических и физических лиц по вопросам, отнесенным к установленной сфере деятельности отдела - 2.

Объем выполненных работ отделом аэропортовой деятельности и воздушных перевозок:

- внесено в кодификаторы управления поступивших сведения о присвоениях, изменениях, отменах кодов авиаперевозчиков, городов, воздушных судов-126;

- обработано информационных телеграмм, содержащих сведения об оперативной корректировке расписания движения воздушных судов-133;

- регистрация и внесение в реестр аэропортовых сборов и тарифов-133;

- сформировано расписание движения воздушных судов из аэропорта Хабаровск (Новый) и Хабаровск МВЛ-3;

- внесено изменений в Государственный реестр аэродромов РФ-12;

- внесено изменений в Государственный реестр аэропортов РФ-4;

- выдано или продлено свидетельств о государственной регистрации и годности аэродромов к эксплуатации-2;

- выдача или продление сертификатов соответствия аэропорта-8;

- выдано или продлено удостоверений годности системы ССО-1;

- комплексная проверка базовых объектов-5;

- выдача или продление сертификатов по видам аэропортовой деятельности-14;

- инспекционные проверки в объеме государственного регулирования деятельности аэропортов и аэродромов-1;

- контроль реконструкций аэродромных комплексов по Федеральным целевым программам-1;

- инспекционный контроль деятельности предприятий-2.

**О сроках расследования авиационных инцидентов**

Таблица № 5

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Предприятия | **В**сего событий | Расследовано | % расследования | Срок расследования  (дней) | | | | | В стадии расследования | Срок расследования продлен до получения результатов исследования |
| до 10 | от 10 – 15 | от 15 – 20 | от 20 - 25 | Свыше 25 |
| КГУП «Хабаровские авиалинии» | 3 | 1 | 33 | 1 |  |  |  |  |  | 2 |
| ОАО «АК «Восток» | 2 | 2 | 100 |  | 2 |  |  |  |  |  |
| ОАО «Владивосток авиа» | 5 | 4 | 80 |  | 3 |  |  | 1 | 1 |  |
| ОАО «АК «САТ» | 8 | 7 | 87 |  | 3 | 1 | 2 | 1 |  | 1 |
| ЗАО СП «Авиашельф» | 3 | 3 | 100 |  |  |  | 1 | 2 |  |  |
| ОАО «Аэропорт Южно-Сахалинск» | 2 | 2 | 100 |  | 1 |  | 1 |  |  |  |
| ГБУ «Амурская авиабаза» | 3 | 3 | 100 |  | 2 | 1 |  |  |  |  |
| ГУП «Аэропорт Благовещенск» | 1 | 1 | 100 |  | 1 |  |  |  |  |  |
| **Инцидентов было всего** | **27** | **23** | **85** | **1** | **12** | **2** | **4** | **4** | **1** | **3** |
| 1/2 2013 г. на расследование потрачено дней в % |  |  |  | 4 | 44 | 7 | 15 | 15 | 4 | 11 |

Комиссиями Управления расследовались 24 авиационных инцидента и 4 авиационных событий с воздушными судами других МТУ ВТ Росавиации, произошедшими на подконтрольной Управлению территории.

Следует отметить, что расследование авиационных событий на территории других управлений имеет свои особенности, которые увеличивают сроки расследования.

Из 27 авиационных инцидентов расследование завершено по 23 событиям, что составляет 85%, по 1 событию расследование на стадии завершения.

Основными недостатками в материалах расследованиях по-прежнему являются:

- не всегда представляется возможным отправка отказавшего агрегата на исследование, из-за недостаточности финансовых средств в авиапредприятии и при исследовании зарубежной техники (исследование образцов авиационной техники отечественного производства проводиться в ГОСНИИ ГА);

- и как следствие вышесказанного недостаточность доказательной документации;

- отсутствие причинно-следственной связи обусловившей событие, из-за неполного анализа;

- недостаточная связь между анализом и заключением;

- имеют место орфографические ошибки;

- не аккуратное оформление материалов в соответствии с требованиями ГОСТа и ПРАПИ-98.

По итогам работы в 1 полугодии 2013 года можно сделать вывод, что качество расследования авиационных событий и оформление материалов расследования удовлетворительное.

Одной из главных целей расследования является выработка мероприятий, которые должны быть основой в планировании и проведении профилактической работы.

Разработанная система получения информации о полноте и своевременности реализации предложений, разрабатываемых комиссиями, расследовавшими авиационные события, дает некоторые положительные результаты. По расследованным авиационным событиям, происшедшим в 1 полугодии 2013 года большинство эксплуатантов доложили о выполнении рекомендаций выработанных комиссиями по расследованию, остальные рекомендации находятся в стадии реализации.

**Выводы:**

Из анализа статистических данных авиационных событий за первое полугодие 2013 года следует, что подконтрольные Управлению эксплуатанты и авиапредприятия справились с основной задачей – выполнили авиационные перевозки и авиационные работы без авиационных происшествий, хотя общее состояние уровня безопасности полетов ухудшилось.

Общее количество авиационных событий в 1 полугодии 2013 года увеличилось с 23 до 30 или на 23 %.

Общее количество авиационных инцидентов увеличилось с 22 до 27 или на 19 %.

К первой категории относятся, авиационные события причинами, которых стали нарушения или упущения авиационного персонала при эксплуатации и обслуживании авиационной техники, а так же служб обеспечивающих полеты, 6 событий - 20% от общего числа событий, это:

– 3 события-10% от общего числа событий, повреждения воздушных судов по вине обслуживающего персонала, за аналогичный период прошлого года (АППГ) подобных событий не было;

– по вине летного персонала произошло увеличение АИ с 2-х до 4-х событий (2-«Восток», 1-«Амурская авиабаза», 1-«САТ»), что составляет 15%, нарушений инструкций и наставлений по летной работе 20 (13), грубые дисциплинарные проступки 10 (2);

– 2 АИ связаны с проникновением на летное поле животных (аэропорт Благовещенск, и аэропорт Южно-Сахалинск), что составляет 7%;

– 1 АИ связанное с уходом на второй круг, из-за отказа курсового радиомаяка КРМ-192 системы посадки СП-90 в результате невыполнения бюллетеня предприятия-разработчика по защите курсовых антенн систем посадки от мокрого снега, обледенения.

В связи с увеличением нарушений по вине личного состава авиационного персонала, прошу обратить внимание руководителей авиапредприятий на систему подготовки, обучения и контроля готовности за подчинённым персоналом или пересмотреть в авиапредприятиях систему обучения и контроля готовности авиационного персонала.

Ко второй категории относятся, авиационные инциденты, связанные с отказами авиационной техники, зафиксировано 15 (15 ) или 55,5%.

Наибольшее количество событий связано с отказами на воздушных судах типа DHC-8 ОАО «АК «Сахалинские авиатрассы» 6 (5), или 40% от общего числа всех отказов.

Наблюдаются часто повторяющиеся отказы на воздушных судах типа Як-40 (КГУП «Хабаровские авиалинии») связанные с отказами силовой установки в отчетном периоде зафиксировано 2 таких случая, расследования по ним продолжаются.

Все отказы связаны из-за недостаточности эксплуатационной, технической и конструкторской документации по обслуживанию авиационной техники, и длительной эксплуатацией устаревшей авиационной техники как советского, так и зарубежного производства. Что требует от эксплуатантов четкого и неукоснительного соблюдения всех требований эксплуатационной и технической документации, поступающих приказов и информации по безопасности полетов от Росавиации, а так же бюллетеней промышленности и производителя.

Были зафиксированы 7 случаев нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, 3 из них подтвердилось.

По анализам авиапредприятий.

Отмечается положительный опыт авиакомпании «Авиашельф», в системе добровольных сообщений об угрозе безопасности полетов, согласно которой по 11 сообщениям были проведены соответствующие мероприятия по исключению и недопущению подобных случаев, а авиационный персонал поощрен.

Хотелось бы обратить Ваше внимание на то, как изменилось содержание определения самого понятия безопасности полетов. Первоначально оно звучало следующим образом – «Комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей». Такое положение дел для любого из нас представляется идеальным. Но возможно ли оно в действительности? Полностью оградить себя от угроз едва ли возможно и в обыденной жизни. И потому более точным представляется раскрытие рассматриваемого определения следующим образом – «Состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска». Важной составляющей в данной формулировке является понятие «приемлемый уровень».

Главная задача командно-руководящего и командно-лётного состава авиапредприятий и аппарата Управления на основе собственных анализов и сводного анализа безопасности полётов Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации, выработанных мероприятий, принять все меры по исключению негативных факторов, отрицательно повлиявших на уровень безопасности полетов в первом полугодии 2013 года.

Мероприятия:

1. Для профилактических мероприятий по безопасности полетов следует обращать внимание и принимать меры по предупреждению проявления отрицательных факторов, имевших место в авиационных происшествиях в предыдущие годы.
2. Профилактическая работа командно-руководящего и командно-летного состава авиапредприятий и аппарата Управления должна строиться исходя из статистических данных причин и факторов авиационных происшествий и практики минувших лет, при которой следует учитывать все отрицательные факторы, негативно влияющие на безопасность полетов.
3. Отделу инспекционного контроля по БП Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации подготовить и направить в авиапредприятия ежеквартальные упреждающие анализы по безопасности полетов.
4. Руководствуясь выработанными рекомендациями комиссий по результатам расследования, руководителям авиапредприятий в части касающихся, разработать план мероприятий для исключения подобных инцидентов в своих авиапредприятиях.
5. Приоритетным направлением в профилактике авиационных происшествий и инцидентов определить снижение влияния личностного фактора на возникновение и развитие авиационных событий.
6. Командно-руководящему составу авиапредприятий и авиакомпаний, организациям ГА, обеспечивающим полеты необходимо провести тщательную подготовку к работе в переходный осенне-зимний и зимний период эксплуатации 2013-2014 годов.

И.о. начальника отдела

инспекционного контроля

по безопасности полетов Н.И. Иванов

# Анализ

**организации лётной работы за I полугодие 2013 года**

**1. Организация лётной работы.**

**1.1. Укомплектованность лётного состава:**

## Таблица №1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип ВС | Количество лётного состава | | | | | | | | | |
| КВС | | ВП | | Штурманы | | Б/И, Б/М | | Б/Р, Б/О | |
| Штат | Факт | Штат | Факт | Штат | Факт | Штат | Факт | Штат | Факт |
| А-330 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| А-320 | 31 | 20 | 36 | 27 | - | - | - | - | - | - |
| Ту-204 | 29 | 24 | 34 | 27 | - | - | 33 | 24 | - | - |
| Б-737 | 6 | 8 | 12 | 12 | - | - | - | - | - | - |
| Ан-12 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 4 | 2/4 | 1/3 |
| Ан-24,26 | 12 | 12 | 13 | 12 | 10 | 8 | 12 | 11 | 0/3 | 0/2 |
| Як-40 | 18 | 14 | 19 | 9 | - | - | 18 | 13 | - | - |
| DHC-8 | 8 | 8 | 14 | 11 | - | - | - | - | - | - |
| Ан-38 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | - | - | - | - |
| Ан-28 | 6 | 4 | 6 | 5 | 2 | 2 | - | - | - | - |
| Ан-2, Ан-3 | 31 | 26 | 23 | 15 | 1 | 1 | - | - | - | - |
| Ми-8 | 80 | 73 | 67 | 62 | 5 | 5 | 70 | 64 | - | 2 |
| Ка-32 | 12 | 12 | 8 | 10 | 1 | 1 | 6 | 4 | - | - |
| Ми-2 | 1 | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - |
| **Всего:** | **239** | **205** | **237** | **194** | **23** | **20** | **142** | **123** | **3/7** | **1/5** |

**В ОАО «Владивосток Авиа»** в 1 полугодии 2013г. лётная служба не была укомплектована лётным составом в количестве, соответствующем штатному расписанию. Фактическое количество авиаспециалистов было достаточным для выполнения реального объема работ. Качество подготовки экипажей ВС соответствует нормативным требованиям руководящих документов гражданской авиации.

**В ОАО «Сахалинские Авиатрассы»** на ВС DHC-8 – штат не укомплектован тремя вторыми пилотами.

В первом полугодии закончили программу ввода в строй:

* в качестве КВС на ВС DHC-8 один специалист;
* в качестве КВС на ВС Б-737 один специалист.

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

В первом полугодии приняты на работу три пилота в подразделение ВС Б-737 и направлены на переподготовку по программе первоначального обучения в сертифицированный авиационными властями РФ учебный центр PAN AM LAS VEGAS.

В связи с прекращением эксплуатации ВС Ан-24, в первом полугодии сокращено летное подразделение ВС Ан-24.

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

Рабочая нагрузка летного состава соответствует установленным санитарным нормам.

В первом полугодии 2013 года санитарная норма налета продлялась у следующих специалистов:

КВС: Боинг-737 у одного; DHC-8 у одного.

ВП: Боинг-737 у троих; (у двоих - дважды).

**В авиакомпании «Авиалифт ДВ»** укомплектованность летным составом в авиапредприятии оставляет желать лучшего ввиду нехватки летных кадров в регионе. Проблема решается приглашением пилотов из других регионов, а также восстановлением, переучиванием и вводом в строй ранее летавших пилотов.

**В ОАО «Восток»** некомплект летного состава до штатного расписания составляет:

- на самолетах Ан-38 - 1 КВС и один второй пилот;

- на самолетах Ан-28- 2 КВС, 1 ВП.

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

**В ООО «АК «ОРЛАН»** в первой половине 2013 года летная служба продолжала укомплектовываться летным составом. Приняты на работу КВС вертолета Ми-8 Бондарев А.В. и бортмеханик Никитенко Ю.П.

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

Рабочая нагрузка на летный состав соответствовала установленным нормам.

**В ЗАО СП «Авиашельф»** рабочая нагрузка на летный состав соответствовала установленным нормам.

**В КГУП «Хабаровские авиалинии»** количество специалистов в летной службе достаточно для выполнения данного объема работ с обеспечением безопасности и регулярности полетов.

Имеющееся количество лётного состава, полностью обеспечивает стабильную работу предприятия.

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

**В авиакомпании АС «Амур**

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

В администрации ОАО «Артель старателей «Амур» ведется разработка планов организации и сертификации новой авиакомпании на базе действующей, с соответствующими изменениями штатного расписания и набора необходимых специалистов.

В **ЗАО «Авиалифт Владивосток»** количество специалистов в летной службе достаточно для выполнения данного объема работ с обеспечением безопасности и регулярности полетов. Имеющееся количество лётного состава, полностью обеспечивает стабильную работу предприятия.

**В ГАУ Амурской области «Авиабаза»** по сравнению с предыдущим периодом 2012 года количество лётного состава значительно увеличилось и приближается к нормативам, что положительно влияет на эффективность работы подразделения.

Вместо авиационного звена организована авиационная эскадрилья.

В остальных летных службах эксплуатантов, подконтрольных Дальневосточному МТУ ВТ Росавиации, укомплектованность летным составом пока достаточна для выполнения всех видов работ и поддержания уровня профессиональной подготовки летного состава.

Необходимо отметить, что на протяжении длительного времени в предприятиях почти нет притока молодых специалистов из авиационных училищ ГА.

Этот факт уже сейчас оказывает серьезное влияние на увеличение дефицита авиационных специалистов, приводит к повышению среднего возраста специалистов авиакомпаний. И это несмотря на то, что много авиаспециалистов летного состава было восстановлено из числа ранее ушедших с летной работы, также пополнение происходило за счёт притока лётного состава из других ведомств.

Поэтому уже сейчас необходимо активизировать работу КРС авиапредприятий по привлечению абитуриентов в летные и летно-технические училища.

**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-320 | 5 | 5 | - | - | - | - | 7 | 6 | - | - | - | - |
| Ту-204 | 2 | 2 | - | - | - | - | 8 | 8 | - | - | 7 | 5 |
| Б-737 | 3 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ан-12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ан-24,26 | - | - | - | - | 1 | 1 | 4 | 4 | - | - | 1 | 1 |
| Як-40 | - | 2 | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| DHC-8 | 4 | 4 | - | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - |
| Ан-38 | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - |
| Ан-28 |  | - | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | - |
| Ан-2,3 | 23 | 18 | - | - | - | - | - | - | 5 | 4 | - | - |
| Ми-8 | 1 | 1 | 4 | 4 | 1 | 6 | 21 | 17 | 1 | 1 | 8 | 5 |
| Ка-32 | 3 | 3 | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - |
| Ми-2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Всего:** | **41** | **36** | **4** | **4** | **4** | **7** | **45** | **39** | **6** | **6** | **16** | **11** |

**В ОАО «Владивосток Авиа»** В 1 полугодии 2013 года продолжался процесс подготовки лётного состава на самолёт А320.

Введены в строй и утверждены в должности 6 КВС А320.

Присвоена квалификация 3 КВС А-320.

Продолжался процесс подготовки лётного состава на самолёт Ту-204-300.

Введены в строй и утверждены в должности 2 КВС Ту-204-300, 6ВП Ту-204-300, 1 Б/ИНЖ Ту-204-300.

Качество ввода в строй соответствует требованиям нормативных документов ФАВТ МТ РФ, регламентирующих профессиональную подготовку лётного состава.

**В ОАО «Сахалинские Авиатрассы** в первом полугодии 2013 года руководством летной дирекции работа по вводу в строй летного состава проводилась в соответствии с планами работы.

Прошли первоначальное обучение 4 пилота на ВС DHC-8, прошли переподготовку 3 пилота с ВС Б-737-500 на ВС Б-737-200. На второе полугодие запланирован ввод в строй выше указанных специалистов.

Командно-летный и инструкторский состав проводит постоянную и целенаправленную работу на повышение профессионализма летного состава, на искоренение самоуспокоенности на достигнутом.

**В ООО «Авиалифт ДВ»** В первом полугодии 2013 года закончено переучивание 7 пилотов на самолет Ан-3 и теоретический курс переучивания 10 пилотов на самолет Ан-2.

Введены в строй два КВС Ан-3, один в/п Ан-3 и один в/п Ан-2. Во втором полугодии планируется ввести в строй одного КВС на Ан-3, одного КВС Ан-2 и двух в/п Ан-2, после чего проблема с пилотами не будет мешать дальнейшему развитию авиапредприятия.

**В ОАО «Восток»** за первое полугодие 2013 года**:**

введены в строй на самолет Ан-28:

- 2 ВП;

введен в строй на самолет Ан-38:

- 1 ВП

переучены на вертолеты Ми-8Т, Ми-8МТВ:

- 6 БМ;

введены в строй на вертолет Ми-8Т:

- 1 КВС;

- 5 ВП;

- 1 БМ;

введен в строй на вертолет Ми-8МТВ:

- 1 БМ.

**В ООО «АК «ОРЛАН»** прошел подготовку и летную проверку бортмеханик-стажер Никитенко Ю.П. , представлен на утверждение ТКК.

Приступил к летной подготовке КВС-стажер Чемизов В.И.

Выполнил летную проверку КВС вертолета Ми-8 Бондарев А.В., прибывший из другой авиакомпании*.*

**В ЗАО СП «Авиашельф»** рабочая нагрузка на летный состав соответствовала установленным нормам.

**В КГУП «Хабаровские авиалинии»** в первом полугодии 2013года прошли переучивание с самолета Ан-24, на самолет Ан-26-100 один бортмеханик при ДВ ЦПАП. Два вторых пилота получили допуск к самостоятельным полетам на самолете Ан-26-100 и два вторых пилота на самолете Ан-24 и Ан-24РТ. Один бортмеханик введен и допущен к самостоятельной работе на самолете Ан-26-100.

Переучивание и качество ввода в строй в 2013 году соответствовало требованиям нормативных документов МТ РФ, регламентирующих профессиональную подготовку летного состава.

**В ЗАО «Авиалифт Владивосток»** За 1-е полугодие 2013 года в ЗАО «Авиалифт Владивосток» были приняты на работу 3 пилота из другого ведомства. Два пилота вертолета из числа летчиков Вооруженных сил прошли первоначальную подготовку по курсу пилотов Ка-32 и прошли ввод в строй по курсу 2-х пилотов согласно существующей программы.

Один 2-й пилот допущен к полетам в качестве КВС - стажера и приступил к прохождению программы ввода в строй по курсу КВС.

Поскольку поступление специалистов из учебных заведений за последние годы равно нулю, а привлечение персонала из других предприятий и ведомств очень ограниченно, планирование переучивания и ввода в строй необходимых специалистов летного состава практически невозможно.

**В ГАУ Амурской области «Авиабаза»** за отчётный период переучивание не проводилось.

**1.3. Перемещение лётного состава:**

## Таблица №3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Причины перемещения | КВС | **ВП** | **ШТ** | **Б/М** | **Б/И** |
| Списано с лётной работы по состоянию здоровья | 5 | 1 | 3 | 2 | - |
| Ушло с лётной работы по собственному желанию | 4 | 10 | - | 2 | 1 |
| Снято с лётной работы всего: | - | - | - | - | - |
| Из них за нарушение: | - | - | - | - | - |
| - предполётного отдыха | - | - | - | - | - |
| - правил полётов | - | - | - | - | - |
| - прогулы | - | - | - | - | - |
| Переведено в другие подразделения | 11 | 4 | - | 1 | - |
| Поступило из других подразделений | 6 | 18 | 1 | 7 | - |
| Сокращено | 2 | 4 | 2 | 2 | - |
| Другие причины | - | - | - | - | - |

**В ОАО «Владивосток Авиа»** за анализируемый период:

- списаны по состоянию здоровья: - КВС Ми-8 – 1;

* уволились с лётной работы по собственному желанию: КВС - Ми-8 – 1, **К**ВС А-320/330 – 8, КВС ВС Ту-204 – 3;

- ВП ВС Ту-204 – 1, ВП ВС А-320 – 2;

* Б/ИНЖ ВС Ту-204 – 1.

**В ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы**» количественный состав по сравнению с первым полугодием 2012 года существенно изменился.

Основная причина перемещений:

* сокращение летного подразделения ВС Ан-24;
* переучивание на новую авиационную технику;
* поиски лучшего места работы.

**В ООО «Авиалифт ДВ»** один КВС Ан-2 списан с летной работы по состоянию здоровья, один б/м Як-40 перешел на работу в другое авиапредприятие, приняты на работу 1 КВС Ан-2 и 2 ВП Ан-2.

**В ОАО «Восток»** за первое полугодие на должности летного состава принято 14 человек:

Ушли из летного комплекса за этот же период 5 человек:

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

**В ООО «АК «ОРЛАН».**

Все авиакомпании ДВ региона и РФ в целом в настоящее время испытывают острый недостаток летного состава на вертолеты. Тем не менее, авиакомпании удается привлекать недостающий персонал. Руководство АК и в дальнейшем планирует привлечение специалистов для работы.

В **КГУП «Хабаровские Авиалинии»** количество летного состава на 01.07.13 года составляет 50 человек, из них 10 человек командно-летного состава. Общая численность в летной службе 61 человек с учетом службы бортпроводников. Количество летного состава по сравнению с предыдущим периодом сократилось.

**В ЗАО СП «Авиашельф** ушло с летной работы по собственному желанию КВС – 0, в/п – 4, б/м – 1.

Подбор специалистов, по возможности, производится из кандидатов, которые проживают на Сахалине и в Хабаровском крае.

В настоящее время в АК приходится набирать людей с МЧС и ВВС. Требуется время на их обучение, адаптацию к особенностям работы в гражданской авиации, изучение всех необходимых документов, прохождение необходимой подготовки.

**В ГАУ Амурской области «Авиабаза»** за отчётный период понизился средний возраст лётного состава из-за пополнения молодыми специалистами.

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

## Таблица №.4

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип ВС | Минимумы | | | | | | | | | | | |
| КВС | **15х200** | **30Х350** | **60Х550** | **50х700** | **60Х800** | **80Х1000** | **100Х1200** | **100Х1500** | **150Х2000 ПВП** | **200Х3000**  **ПВП** | **Взеёт 200х300** |
| А330 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| А320 | 29 |  | 18 | 7 |  |  | 4 |  |  |  |  | 18 |
| Ту-204 | 32 |  | 26 | 4 |  | - | 2 |  |  |  |  | 26 |
| Б-737 | 12 |  | 6 | 6 |  |  |  |  |  |  |  | 12 |
| Ан-12 | 2 |  |  |  |  | 2 |  |  |  |  |  |  |
| Ан-24,26 | 12 |  |  |  | 10 | 1 | 1 |  |  |  |  | 12 |
| Як-40 | 8 |  |  |  | 2 | 3 | 3 |  |  |  |  | 5 |
| DHC-8 | 12 |  |  | 4 |  | 8 |  |  |  |  |  | 4 |
| Ан-28 | 4 |  |  |  |  |  | 4 |  |  |  | 4 |  |
| Ан-38 | 2 |  |  |  |  |  | 2 |  |  |  | 2 | 2 |
| Ан-2, Ан-3 | 28 |  |  |  |  |  |  |  | 4 | 13 | 15 |  |
| Ми-8 | 73 |  |  |  |  | 2 | 10 | 9 | 24 | 29 | 17 |  |
| Ка-32 | 12 |  |  |  |  |  | 2 | 1 | 4 | 11 | 1 |  |
| Ми-2 | 1 |  |  |  |  |  |  |  | 1 | 1 |  |  |

**В ОАО «Владивосток Авиа»** подготовка лётного состава по минимумам позволила обеспечить регулярность полётов и выполнение запланированного объёма авиационных работ.

**В ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы»** В Авиакомпании ведется целенаправленная работа по подтверждению и понижению минимумов у КВС.

На ВС Ан-12 подтверждение и понижение минимумов выполнялось при соответствующих метеоусловиях в рейсовых полетах.

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

**В ГАУ Амурской области «Авиабаза»** за отчётный период подготовка лётного состава по минимумам позволила обеспечить регулярность полётов и выполнение запланированного объёма авиационных работ.

Понижение минимумов производится в соответствии с требованиям ППЛС по типам ВС.

**В ООО «Авиалифт ДВ»** подготовка КВС на ВС Ан-2, Ан-3, Як-40 по минимумам позволяет обеспечить безопасное выполнение требуемого объема работ.

**В ОАО «Восток»** получены допуски для полетов по приборам 2 КВС.

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

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

**В ООО «АК «ОРЛАН»** состояние подготовки летных специалистов по минимумам позволяет выполнять необходимые объёмы работ.

Продолжается работа по подготовке понижения минимума КВС, Гуляева О.Н. к полетам по ППП.

**В авиакомпании АС «Амур** минимумы КВС обеспечивают эффективность полетов авиакомпании.

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

**В КГУП «Хабаровские Авиалинии»** Количество летного состава подготовленного по минимумам было достаточно, для выполнения регулярных полетов. Все экипажи самолетов подготовлены по предельному минимуму аэропорта Николаевск-на-Амуре.

**В ЗАО СП «Авиашельф»** в первом полугодии 2013г. понижение минимумов не выполнялись.

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

## Таблица №.5

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип ВС | Всего КВС | Количество КВС, имеющих допуск | | | | | | | | | | |
| Подбор | Внетрас-совые | ЛАР | ПСР | Аэрови-  зуалье | АФС | Внешняя ппоподвеска. | СМР | С борта МС | ПБУ | Обл. РТС |
| Ан-28 | 4 | 3 | - | 3 | - | 4 | 3 | - | - | - | - | - |
| Ан-38 | 2 | 2 | - | - | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - |
| Ми-8 | 73 | 73 | 46 | 31 | 54 | 60 | 6 | 53 | 9 | 22 | 35 | - |
| Ан-2,3 | 28 | 26 | 27 | 20 | 15 | 12 | - | - | - | - | - | - |
| Ми-2 | 1 | 1 | 1 |  | 1 | - | - | - | - | - | - | - |
| Ка-32 | 12 | 12 | 12 | 12 | 6 | - | - | 12 | 5 | 9 | - | - |

**В ОАО «Владивосток Авиа»** подготовка лётного состава по минимумам и видам работ соответствует требованиям ФАП РФ, РПП и ППЛС ВС Ми-8.

Количество экипажей ВС Ми-8 с соответствующими допусками достаточно для выполнения всех видов авиационных работ, выполняемых в данное время по договорам и контрактам.

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

**В ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы»** полеты по видам работ в Авиакомпании не выполнялись, поэтому отсутствуют подготовленные экипажи.

**В ОАО «Восток»** в течение первого полугодия летный состав выполнял коммерческие полеты на внутренних трассах и на территории других государств, поисково-съемочные полеты, полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий, прочие полеты. В целях качественного выполнения производственных заданий и видов авиационных работ проведена следующая работа:

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

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

**В ООО «АК «ОРЛАН»** в течение первого полугодия летный состав выполнял транспортно-связные работы, АР на территории Хабаровского края, Сахалинской области, Амурской области.

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

Дополнительные тренировки летного состава по видам работ проводились после перерывов в выполнении авиационных работ.

**В авиакомпании АС «Амур** подготовка лётного состава по видам работ позволяет решать все вопросы, ставящиеся руководством ОАО АС «Амур» перед авиакомпанией.

**В КГУП «Хабаровские Авиалинии»** в первом полугодии 2013 года воздушными судами КГУП «Хабаровские Авиалинии» полеты выполнялись как транспортные, а также чартерные рейсы. Самолеты ЯК-40, Ан-26-100, Ан-24, Ан-24РТ использовались на линиях между аэропортами Николаевск-на-Амуре, Хабаровск и Охотск, а также дежурства по аварийно-спасательным работам в а/п Хабаровск.

Вертолет Ми-8Т использовался для выполнения санитарных заданий, дежурства по санитарному заданию и выполнения транспортных полетов.

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

**В ЗАО СП «Авиашельф»** подготовка летного состава по видам работ позволяет выполнять полеты, согласно заключенным договорам с «Заказчиками».

В настоящее время существует нехватка ВП и КВС. К сожалению, большинство кандидатов на эти должности не обладают необходимой квалификацией или не соответствуют по своим моральным качествам.

По возможности, на кандидата запрашиваются характеристики с предыдущего места работы и не всегда они бывают положительные.

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

## Таблица №.6

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип  тренажера | Колич. трен-ров | Налёт часов | | Количество экипажей, прошедших тренировку | | | |
| план | факт | Условные  АП, инцид. | В установлен.  сроки | С нарушением сроков | Дополнит. тренировки |
| КТС А320 | 2 | 200 | 200 | - | 25 | - | - |
| Ту-204-300 | 1 | 240 | 240 | - | 30 | - | - |
| Б-737  Учебный центр  «PAN AM FLТ INTERNATIONAL ACADEMY» | 1 | 86 | 86 | - | 11 | - | - |
| Екатеринбург КТС Ан-12 | 1 | 30 | 30 | - | 5 | - | - |
| КТС  Ан-24,26 | 1 | 120 | 128 |  | 14 | - | - |
| КТС Як-40 | 1/  Тренаж в кабине | 72 | 80 |  | 6 | -- | - |
| КТС DHC-8 США | 2 | 120 | 120 |  | 10 | - | - |
| Beechcraft B-300 США | 1 | 24 | 24 |  | 2 | - | - |
| КТВ Ми-8т | 1 | 179 | 200 | - | 75 | - | - |
| КТВ Ми-8 МТВ | 1 | 264 | 296 | - | 92 | - | - |
| АН-2, Ан-3 | Тренаж в кабине | 39 | 39 | - | - | - | - |
| КТВ Ка-32 | 1 | 100% | 100% |  | 12 | - | - |

**В ОАО «Владивосток Авиа»** организация тренажёрной подготовки лётного состава в 1 полугодии 2013 года проводилась в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полётов в гражданской авиации РФ» и РПП авиакомпании.

Уровень подготовки инструкторского состава тренажёров и качество тренировки лётного состава отвечает установленным требованиям, за исключением КТС Ту-204-300, где не реализованы возможности выполнения тренировок при упражнениях на срабатывание TCAS и EGPWS.

Грубых нарушений в технологии работы экипажей и в технике пилотирования (на тренажере) не было. Имеющиеся недостатки анализируются командно-лётным составом, с членами экипажей, допустивших отклонения проводятся разборы, дополнительные занятия, индивидуальные задания со сдачей зачетов. Качество тренажёрной подготовки командно-лётного, инструкторского и лётного состава достаточно для поддержания профессиональных навыков в штатной, сложной и аварийной ситуациях в полёте.

Объёмы тренировок соответствуют установленным требованиям на КТВ Ми-8, КТС Ту-204 и на FFS А-320.

**В ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы** летный, инструкторский и КЛС Авиакомпании проходил тренировку на тренажерах (по типам ВС) по утвержденным Программам регулярно и в установленные сроки.

Основные ошибки экипажей при тренировках на тренажерах всех типах ВС:

* недостаточно четкие действия по выполнению стандартных процедур, согласно технологии работы экипажа;
* ошибки использования QRH экипажами ВС Боинг-737 и DHC-8;
* недостатки во взаимодействии членов экипажа при заходе на посадку по неточным системам.

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

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

**В ОАО «Восток»** тренажерная подготовка проводилась согласно графикам. Системных отклонений и ошибок в процессе тренировок не было. Проводились тренировки на тренажере Ми-8Т КВС имеющих допуск к полётам по ППП на подтверждение метеоминимумов.

**В ООО «АК «ОРЛАН»** тренировки летного состава на тренажере КТВ Ми-8Т выполнялись в установленные сроки, согласно план-графика подготовки летного состава один раз в 7 месяцев.

Качество тренировок соответствует нормативным требованиям.

**В авиакомпании АС «Амур»:**

1. Тренировка проводится в кабине самолёта согласно программы, утверждённой Дальневосточным МТУ ВТ Росавиации.

2. Тренировка проводится в кабине вертолёта согласно программы, утверждённой Дальневосточным МТУ ВТ Росавиации.

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

**В КГУП «Хабаровские Авиалинии»** организация тренажерной подготовки летного состава в первом полугодии 2013 года проводилась согласно требований ФАП-128.

Для тренировки на комплексных тренажерах на самолетах АН-26-100, Ан-24, Ан-24РТ и вертолетах Ми-8Т используются тренажеры ДВЦ ПАП. На самолете Як-40 тренировки на тренажере проводились при ОАО «УТЦ-Авиа-22» в г. Быково Московской области.

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

**В ЗАО СП «Авиашельф»** экипажи проходят тренировку на КТВ Ми-8 МТВ-1 в Санкт-Петербург согласно графику подготовки два раза в год. Налёт составил не менее 8 часов на каждого члена экипажа. КВС выполняют по 6 заходов по ППП.

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

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

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

* подготовка вторых пилотов к полетам в СМУ;
* выполнение продолженного взлёта при отказе одного двигателя;
* тренировка летного состава по видам работ;
* проверка техники пилотирования и т.д.

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

**ЗАО «Авиалифт Владивосток».** В связи с тем , что в ДВЦ ПАП введен в строй комплексный тренажер КТВ-Ка-32 в апреле-мае месяце весь летный состав ( 100%) прошел тренировку по полугодовой программе подготовки летного состава на тренажере.

**В ГАУ Амурской области «Авиабаза»** тренажерная подготовка проводилась согласно графикам. Системных отклонений и ошибок в процессе тренировок не было.

Лётный состав ВС Ан-2 ежеквартально, при вводе в строй и при подготовке к новым видам работ проходит тренаж в кабине самолёта.

**1.7. Организация объективного контроля за выполнением полётов**

**в I полугодии 2013 года** 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-330 | - | 501 | - | - | 467 | - | - | - | - |
| А-320 | 3859 | 3150 | - | 3686 | 3007 | - | 2 | - | - |
| Ту-204 | 2224 | 1778 | - | 2200 | 1693 | - | 2 | 1 | - |
| Б-737 | 1444 | 1285 | - | 1444 | 1285 | - | - | - | - |
| Ан-12 | 42 | 118 | - | 42 | 119 | - | - | - | - |
| Ан-24,26 | 1208 | 766 | 45 | 1076 | 717 | 45 | 3 | 11 | - |
| Як-40 | 268 | 678 | 16 | 248 | 484 | 16 | - | 1 | - |
| DHC-8 | 1153 | 994 | 29 | 1153 | 994 | 29 | - | - | - |
| Ан-28 | 545 | 453 | 5 | 491 | 412 | 5 | - | - | - |
| Ан-38 | 161 | 189 | 5 | 148 | 163 | 5 | - | - | - |
| Ан-2,3 | 780 | 1574 | 77 | 721 | 1169 | 57 | - | - | - |
| Ми-8 | 4842 | 5589 | 71 | 4277 | 5293 | 71 | 1 | 3 | - |
| Ка-32 | 517 | 483 | 31 | 517 | 483 | 31 | - | - | - |
| Ми-2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**В ОАО «Владивосток Авиа»** процент проконтролированных полётов к количеству выполненных составляет:

- Ту-204 - 98,9 %;

- А-320 - 95,5 %;

- Ми-8 - 100 %.

Количество выполненных прослушиваний внутрикабинных переговоров:

- 177 - на самолётах Ту-204;

- 165 - на самолётах А-320;

- 36 - на МИ-8.

При анализе выявленных событий выявлено 4 нарушения и 1 отклонение.

Анализ выявленных событий указывает на их повторяемость. По всем отклонениям и нарушениям проведены разборы полётов, выданы индивидуальные задания, приняты меры дисциплинарного воздействия, проведена дополнительная тренировка и проверка техники пилотирования и технологии работы членов экипажей.

Основным недостатком в работе КЛС со средствами полётной информации является недостаточная профилактическая работа КЛС по выявляемым событиям.

В **ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы** большое внимание уделяется работе по анализу данных средств ПИ.

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

Выявлены следующие замечания по данным СПИ:

* имеются замечания по ведению осмотрительности в полете;
* имеются замечания по выполнению карты контрольных проверок.

С экипажами проводятся послеполетные разборы, изучаются разделы РЛЭ в части эксплуатации систем ВС.

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

Сведений о работе со средствами полетной информации по типам воздушных судов приведены в таблицах.

**В ООО «АК «ОРЛАН»** количество проконтролированных полетов на вертолетах Ми-8 пропорционально налету часов.

В горной местности расшифровываются 100% полетов. Нормы выполнения расшифровок соблюдены и соответствуют требованиям «Руководства по организации сбора, обработки и использования полетной информации в авиапредприятиях ГА», проведено 97% расшифровок полетов.

Проведенной проверкой соответствия сертификационным требованиям предприятия по данному виду деятельности комиссией Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации отклонений не выявлено.

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

В целях реализации требований ФАП-128 в предприятии ленточные накопители полетной информации САРПП-12 заменены на аналоговые носители СДК-8. Таким образом, 4 вертолета в предприятии оборудованы системами СДК-8 и два вертолета БУР-1-2Ж.

**В ЗАО СП «Авиашельф»** экипажи проходят тренировку на КТВ Ми-8 МТВ-1 в г. Санкт-Петербург, согласно графику подготовки два раза в год. Налёт составил не менее 8 часов на каждого члена экипажа. КВС выполняют по 6 заходов по ППП.

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

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 также используется для отработки дополнительных задач. Это:

- подготовка вторых пилотов к полетам в СМУ;

- выполнение продолженного взлёта при отказе одного двигателя;

- тренировка летного состава по видам работ;

- проверка техники пилотирования и т.д.

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

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

Командно-лётный и инструкторский состав исполняет обязанности инструктора тренажёра Ми-8, а также в полном объёме проходит лётную подготовку.

**В авиакомпании АС «Амур** при расшифровке СПИ и анализе расшифровок выявлено три отклонения в технике пилотирования экипажей ВС Ан-24, Ан-26. Это скорость выпуска закрылков более рекомендованной на

5-8км\ч, (одно отклонение).

Два отклонения скорость выпуска шасси более рекомендованной на 5-8км\ч. Объясняется это, по данным СПИ и объяснениям членов экипажа, орографическими особенностями аэродрома, умеренной болтанкой.

С экипажами проводится постоянная работа по особенностям ветрового режима горных аэродромов и специфики заходов на посадку по системе ОСП.

Количество отклонений уменьшилось по сравнению с тем же периодом 2012 года. Командно-лётный состав авиакомпании постоянно уделяет внимания на устранение данных недостатков.

**В КГУП «Хабаровские Авиалинии»** анализ средств полетной информации в I полугодии 2013 года отклонений и нарушений в технике пилотирования не выявил.

Данные СПИ использовались инструкторским и командно-летным составом в целях профилактической работы по предупреждению отклонений и нарушений в технике пилотирования экипажей и эксплуатации ВС.

На каждого командира ВС проведено не менее одного комплексного анализа по СПИ в месяц. Заявки на расшифровку СПИ в летной службе в ГРАПИ подавались своевременно. Обработанные результаты экспресс-анализов и расшифровки речевых носителей ПИ в летную службe 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 Як-40 – 12, Ан-24 – 60, Ан-26 – 12, Ми-8 – 10.

Нарушений в технологии работы и взаимодействия членов экипажей не обнаружено.

Имеющиеся отклонения анализируются, с членами экипажей проводятся разборы, в летной службе технические учебы и внеплановые разборы по обстоятельствам и профилактике выявленных событий. В первом полугодии 2013 года процент расшифровок по типам ВС составил:

МИ-8 – 100% , ЯК-40 – 79%, Ан-24 - 82%, АН-26 – 68%.

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

Количество проконтролированных полетов соответствует приказу ДВ МТУ ВТ ФАВТ № 190 от 27.07.2010г.

**В ЗАО «Авиалифт Владивосток»** за 1-е полугодие 2013 года грубых нарушений, повлиявших на безопасность полетов, выявлено не было.

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

Процент расшифрованных полетов составляет 100 %.

**В ГАУ Амурской области «Авиабаза»** обработка носителей ПИ осуществляется по договору с АТБ «Благовещенск» и АК «Петропавловск».

В штат подразделения введён специалист по расшифровке носителей ПИ.

Работа со средствами сбора полётной информации (далее ПИ) проводится в соответствии с требованиями "Руководства по сбору и обработке ПИ". Комплексный анализ ПИ + полетное задание проводится согласно утвержденным графикам, а так же в случаях оговоренных в РПП эксплуатантов. Количество нарушений, выявленных с помощью анализа средств ПИ снизилось с 17 до 8. Но, несмотря на это, продолжают иметь место и недостатки в работе со средствами ПИ. При расследованиях инцидентов отмечается неисправность носителей полетной информации, что не позволяет сделать объективные выводы о причине событий, а это недоработка в системе эксплуатации. По всем выявленным нарушениям и отклонениям проводились разборы полётов, индивидуальные беседы с КВС и членами экипажей, выдавались индивидуальные задания, давались дополнительные тренировки на тренажёре и лётные проверки, принимались меры дисциплинарного воздействия.

Процент расшифровки полетов по типам ВС соответствует требованиям Приложения к распоряжению МТ РФ от 31.07.01г. № НА-296-р.

В целом, работу со средствами объективного контроля можно оценить положительно, однако командно-лётному и инструкторскому составу в дальнейшем необходимо не ослаблять контроль над выполнением утверждённых графиков снятия средств полётной информации, своевременно проводить объективный анализ выполненных полётов и принимать оперативные меры профилактического характера по выявляемым событиям.

**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 | 10 | 2 | 4 | - | 3 | 1 |
| Нарушение инструкций и наставлений по лётной службе | 20 | 13 | - | - | 6 | 5 |
| Употребление алкогольных напитков | - | - | - | - | - | - |
| Прогулы | - | 1 | - | - | - | - |
| Уголовные преступления | - | - | - | - | - | - |
| Административные проступки | - | 2 | - | - | - | - |

## Таблица №.9

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Меры взыскания | Всего | |
| Анализируемый  период | Сравниваемый период |
| Взысканий всего | 21 | 16 |
| Замечания | 1 | 3 |
| Выговор | 20 | 6 |
| Понижение в классности | - | - |
| Уволено | - | - |

**В ОАО «Владивосток Авиа»** в 1 полугодии 2013 года дисциплинарных взысканий наложено не было.

Были приняты меры дисциплинарного воздействия:

* за нарушение п.8.3.16.1 РПП ОАО «Владивосток Авиа», за неявку на техническую учебу АЭ в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за январь месяц 2013г. КВС Ту-204-300 КУРЕНКОВУ С.И. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100%;
* за нарушение п.0.1.4, 1.1.2, 4.1.1 РПП ОАО «Владивосток Авиа» в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за февраль месяц 2013г. ВП Ту-204-300 АПАЛИНУ Д.С. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100%;
* за нарушение требований п.п.5.1 «Должностной инструкции второго пилота ВС ТУ-204-300». в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за апрель месяц 2013г. второй пилот ВС Ту-204-300 АБРАМОВУ О.В. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100%;
* за отсутствие контроля за сроками действия допусков в свидетельстве пилота ГА, в результате чего было получено замечание при проверке комиссией SAFA в а/п Токио об отсутствии записи о владении английским языком 4 уровня по шкале ICAO в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за апрель месяц 2013г. КВС Ту-204-300 ТЕРНОВЫХ А.Н. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100%;
* за отсутствие контроля за актуальностью записей в свидетельстве пилота ГА, в результате чего было получено замечание при проверке комиссией SAFA об отсутствии записи на английском языке: ФИО, квалификационной отметки о должности и типе ВС в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за май месяц 2013г. ВП Ту-204-300 ЕЛИСЕЕВУ А.М. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100%;
* за нарушение «Инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа самолета Ту-204-300» в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за май месяц 2013г. ВП Ту-204-300 ПИСАРЕЦ С.Г. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100% и не выплачена стимулирующая доплата за выполнение рейса;
* за несоблюдение заданной диспетчером ОВД а/п Чита высоты в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за июнь месяц 2013г. КВС Ту-204-300 ЖДАНОВУ А.Ю., ВП Ту-204-300 ХРУСТАЛЕВУ В.В. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100% и не выплачена стимулирующая доплата за выполнение рейса (расследование продолжается) ;
* за несоблюдение маршрута руления, заданного диспетчером ОВД а/п Гонконг в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за июнь месяц 2013г. КВС А-320 ЕВСЕЕВУ А.В.., ВП А-320 ВОЛИКУ В.В. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100% и не выплачена стимулирующая доплата за выполнение рейса (расследование продолжается) ;
* за нарушение «Инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа самолета Ту-204-300» в соответствии с «Положением о надбавке летному составу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов» Приложение №2 по результатам работы за июнь месяц 2013г. КВС Ту-204-300 ТИТОВУ Н.М., ВП Ту-204-300 ХИЖНЯК В.А., БИ Ту-204-300 ЛУГИНУ М.И. снижена надбавка к должностному окладу за уровень квалификации и обеспечение безопасности полетов на 100% и не выплачена стимулирующая доплата за выполнение рейса.

**В ОАО «Сахалинские авиатрассы»** в первом полугодии 2013 года административных нарушений не выявлено.

**В ООО «Авиалифт ДВ»** состояние дисциплины находится на должном уровне.

**В ОАО «Восток»**: заместителю ГД по ОЛР - летному директору Федоренко А.В. объявлен выговор за ненадлежащую организацию летной работы.

Заместителю ГП по ОЛР Козлитину И.А. объявлен выговор за ненадлежащий контроль и организацию летной работы в подчиненном подразделении и непринятие предупреждающих мер, направленных на повышение безопасности полетов.

Командиру 1 АЭ Шуляпову М.В. объявлен выговор за ненадлежащую организацию летной работы и ненадлежащий контроль подготовки летного состава, непринятие предупреждающих мер, направленных на повышение безопасности полетов.

Заместителю командира 1 АЭ Смирнову Ю.Н. объявлен выговор за ненадлежащую организацию летной работы в эскадрилье, ненадлежащий контроль выполнения летным составом требований руководящих документов, в том числе руководства по летной эксплуатации самолета Ан-38, непринятие дополнительных мер, направленных на повышение безопасности полетов.

Командиру-инструктору Баранову О.М. объявлен выговор за необеспечение безопасности полетов, отсутствие контроля за соблюдением вторым пилотом требований руководства по летной эксплуатации, ненадлежащее изучение в процессе летных тренировок личных качеств, способностей и уровня профессиональной подготовки и мастерства летного состава, в том числе второго пилота Моисеенко А.В., что привело к авиационному инциденту.

Второму пилоту самолета Ан-38 Моисеенко А.В объявлен выговор за грубое нарушение руководства по летной эксплуатации самолета Ан-38, выразившееся в незакрытии служебной двери, что привело к авиационному инциденту.

Командиру-инструктору Курочко В.И. объявлен выговор за нарушение технологии работы на предпосадочной прямой в части контроля за положением воздушного судна по курсу и глиссаде.

Второму пилоту Моисеенко А.В. объявлено замечание за некомплексное использование средств самолетовождения при заходе на посадку.

КВС Станкевичу С.Б. объявлен выговор за отсутствие на рабочем месте без уважительной причины.

ВП Куленкову А.Е. объявлен выговор за отсутствие на рабочем месте без уважительной причины.

По сравнению с прошлым, в анализируемом периоде произошло ухудшение состояния дисциплины, что в основном обусловлено наличием двух инцидентов на самолете Ан-38.

Особую озабоченность вызвал тот факт, что в обоих случаях в качестве командиров ВС фигурировали опытные пилоты, имеющие инструкторские допуски и налет более 15000 часов, и один и тот же второй пилот допустил нарушения в обоих случаях. По результатам расследования по обоим инцидентам разрабатывались и были выполнены планы мероприятий по недопущению подобных случаев в будущем.

В рамках системы управления безопасностью полетов принятой в АК Восток за отчетный период зарегистрировано 16 факторов риска, из них 2 – с высоким уровнем риска, 2 – с низким и остальные со средним уровнем риска.

5 рисков связаны с невыполнением требований РЛЭ, 4 риска с нарушением требований руководящих и регламентирующих документов, 5 рисков с нарушением в оформлении документации и 2 риска связаны с нарушением формы одежды.

По всем выявленным рискам, согласно корректирующим мерам, выполнялись соответствующие мероприятия: специальные разборы, разборы по безопасности полетов, проведение технической учебы с летным составом, проведение бесед, занятий, изучение соответствующих документов и материалов, подробный разбор нарушений и отклонений.

**В ООО «АК «ОРЛАН»** меры дисциплинарного воздействия в первой половине 2013г. к персоналу лётной службы не применялись, обходились мерами внушения при беседах и публично на разборах.

**В ОАО АС «Амур** в первом полугодии 2013 года нарушений дисциплины, требующих наложения на лётный состав дисциплинарных взысканий не было.

**В КГУП «Хабаровские Авиалинии»** состояние дисциплины за анализируемый период по сравнению с аналогичным периодом прошлого года ухудшилось.

Объявлено девять выговоров со снижением премии от 50 до 100%.

**ЗАО СП «Авиашельф»**

**Поощрения:** за добросовестный труд, приверженность политике ЗАО СП «Авиашельф» и в связи с празднованием 90-летия ГА в первом квартале 2013 года награждены почётной грамотой, памятным знаком и денежной премией 26 человек.

За высокие оценки ключевых показателей эффективности в сфере безопасности поощрены денежной премией два человека.

**В ГАУ Амурской области «Авиабаза»** за отчётный период состояние дисциплины ухудшилось, КРС ослабил контроль над соблюдением безопасности полетов.

Анализ показывает, что в первом полугодии 2013 года наблюдались события, произошедшие по вине летного состава. Имеются нарушения и формализм при подготовке летного состава со стороны командно-летного и инструкторского состава.

Несмотря на то, что постоянно указывается на недостатки в работе со средствами полетной информации, они продолжают иметь место. При расследованиях инцидентов иногда отмечаются неисправности носителей полетной информации, что не позволяет сделать объективные выводы о причине событий.

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

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

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

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

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

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

**Отделом летных стандартов и сертификации Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации в I полугодии 2013 года проведено:**

|  |  |
| --- | --- |
| Количество инспекционных проверок эксплуатантов в соответствии в ФАП-11:  - базовых объектов  - на маршруте  - на перроне  - в салоне ВС (работа бортпроводников) | 9  17  17  17 |
| Количество инспекционных проверок эксплуатантов в соответствии в ФАП-147 | нет |
| Количество рассмотренных заявок по выдаче сертификатов на право выполнения авиационных работ в соответствии с ФАП-249 | 3 |
| Количество выданных сертификатов на право выполнения авиационных работ в соответствии с ФАП-249 | 3 |
| Количество рассмотренных заявок на внесение изменений в сертификат, свидетельства, РПП | 98 |
| Количество утвержденных КВС | 23 |
| Количество утвержденных КВС - инструкторов | 13 |
| Количество свидетельств, выданных членам летных экипажей | 5 |
| Количество продленных свидетельств членам летных экипажей | 164 |
| Количество квалификационных проверок | - |
| Количество расследований авиационных событий с участием специалистов отдела | 1 |
| Количество ограничений, приостановлений аннулирований сертификатов, свидетельств | - |
| Количество инспекторских предписаний | - |

**МЕРОПРИЯТИЯ**

**к анализу по безопасности полетов по Дальневосточному МТУ ВТ Росавиации за I полугодие 2013 года.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п  \  п | СОДЕРЖАНИЕ | Срок исполнения | Исполнитель | Отметка об исполнении |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1    2  3  4  5  6  7  8    9  10  11  12  13  14  15  16 | Заместителям руководителей авиакомпаний по ОЛР разработать и провести мероприятия направленные на исключение повторений событий произошедших по вине летного состава.  Заместителям руководителей авиапредприятий по ОЛР установить строгий контроль над соблюдением требований руководящих документов по обеспечению и выполнению полетов за границей.  Обеспечить контроль выполнения инспектирования экипажей, работающих за границей согласно требований положений РПП эксплуатантов.  Обеспечить контроль над тренировкой КЛС на тренажерах, в том числе с правого пилотского сидения.  Обеспечить тренировку экипажей по отработке особых случаев в полете на тренажере согласно ФАП-128 под контролем КЛС, уделив особое внимание тренировке экипажей при выполнении заходов по неточным системам.  Принимать участие в выполнении сертификационных проверок летных служб эксплуатантов, подконтрольных Дальневосточному МТУ ВТ Росавиации.  Провести инструктивно-методическое совещание с КЛС эксплуатантов по подготовке к полетам в ОЗП 2013-2014гг.  Переработать рекомендации по подготовке летных служб эксплуатантов Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации к работе в ОЗП 2013-2014г.г. с учетом событий, происшедших за 2012 год и первое полугодие 2013года.  Проконтролировать подготовку летно-инструкторского состава вертолетов и самолетов 4 класса перед началом выполнения ими инструкторских полетов при сезонной подготовке.  Выборочно контролировать соблюдение правил загрузки ВС в целях предотвращения перегрузок с отметкой в специальном журнале.  Планирование полетов и допуск экипажей к полетам осуществлять в строгом соответствии с ФАП-128.  Обеспечить контроль за полетами экипажей вертолетов с помощью средств ПИ за рубежом согласно требованиям предъявляемым ФАП-128.    Вести постоянный контроль над прохождением тренировки летного состава на КТС,  Проведение заседаний ТКК Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации  Принять участие в подготовке Совета по БП Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации.  Во исполнение ФАП-50 обеспечить контроль над организацией медицинского освидетельствования авиационного персонала и медицинским обеспечением полетов в подконтрольных предприятиях | постоянно  постоянно  согласно графику  согласно графику  согласно графику  согласно графику  22 августа  2013г.  август  2013г.  август, сентябрь  постоянно  постоянно  согласно графику  согласно графику  1,3 понед. ежемесяч.  22 августа  2013г.  в течении года | нач. ОЛС и С  нач. ОЛС и С  специалисты ОЛС и С  специалисты ОЛС и С  специалисты ОЛС и С  нач. ОЛС и С  специалисты ОЛС и С  нач.ОЛС и С  нач.ОЛС и С  специалисты ОЛС и С  специалисты ОЛС и С  специалисты ОЛС и С  нач. ОЛС и С  нач.ОЛС и С  предс. ТКК    нач.ОЛС и С  специалисты ОЛС и С |  |

Начальник ОЛС и С Н.А. Белов

**А Н А Л И З**

**обеспечения безопасности полетов, связанной с поддержанием**

**летной годности ВС и обеспечением качества ТО ВС эксплуатантов, подконтрольных ДВМТУ ВТ ФА ВТ, за первое полугодие 2013 года.**

Состояние обеспечения безопасности полетов инженерно-авиационными службами (организациями по ТОиР), подконтрольными ДВМТУ ВТ ФА ВТ, оценивается количеством следующих учитываемых событий:

* инциденты – 20
* инциденты по недостаткам ИАС- 1
* повреждения воздушных судов на земле - 1
* инциденты, связанные с недостатками по ИАС - 1.

Динамика и причинность инцидентов представлена в таблице:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ТИПЫ ВС | Общее кол-во инцидентов | | Причинность инцидентов | | | | | |
| 2013 | 2012 | Недостатки по ИАС | | КПН | | Ремонт и прочие | |
| 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 |
| А-330 | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| Ту-204- 300 | 3 | 2 | - | - | 3 | 2 | - | - |
| А-320 | 2 | 2 | - | - | 2 | 2 | - | - |
| DHC-8 | 7 | 3 | - | - | 6 | 2 | 1 | 1 |
| В-737 | 1 | 2 | - | - | 1 | 2 | - | - |
| Ан-26 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - |
| Як-40 | 2 | 1 | - | - | - | 1 | 2 | - |
| Ан-38 | - | 2 | - | - | - | 1 | - | 1 |
| Ан-2 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - |
| Ми-8 | 3 | 3 | 1 | - | 2 | 2 |  | 1 |
| ВСЕГО: | 0 | 6 | 1 | - | 16 | 12 | 3 | 4 |

Количество общего числа инцидентов в сравнении с первым полугодием 2012 года увеличилось на 25%.

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

Наибольший рост инцидентов отмечен на самолетах DHC-8 авиакомпании «Сахалинские авиатрассы».

Один инцидент, связанный с недостатками инженерно- авиационной службы авиакомпаний, отмечен в авиакомпании «Авиашельф», что соответствует среднестатистическим показателям.

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

**12.01.2013** после взлета, в наборе заданной высоты полета вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25738 Авиакомпании «Авиашельф» при выполнении первого разворота на скорости 150-160 км/час, со слов КВС, возникла вибрация, сопровождающаяся посторонним шумом, неоднократно повторяющаяся в течение полета. При этом параметры работы двигателей и систем вертолета не изменялись. КВС доложил диспетчеру органа ОВД о создавшейся ситуации, принял решение о прекращении выполнения задания и возврате на аэродром вылета. Посадка на аэродроме Ноглики благополучно. Воздушное судно повреждений не имеет.

Причиной авиационного инцидента с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25738 явилось возникновение вибрации, сопровождающейся посторонним шумом в полете, что обусловило возврат и посадку вертолета на аэродроме вылета.

Вибрация, с посторонним шумом в полете, возникла из-за повышенного люфта рычага ручки открытия блистера левого лётчика (по сравнению с состоянием аналогичного узла на других ВС), а также недостаточной натяжки троса лебедки ЛПГ-150М.

**Повреждения ВС А320 на земле**

**22.02.2013** при заправке топливом воздушного судна А320 VQ-BFM от ЦЗС в аэропорту Хабаровск произошло отсоединение раздаточного рукава. На поверхность места стоянки пролилось 60 литров авиатоплива. Причиной отсоединения раздаточного рукава явилось разрушение корпуса приемного штуцера заправочной горловины правой половины крыла ВС.

По заключению комиссии по расследованию ПВС причиной разрушения приемного штуцера заправочной горловины воздушного судна А320 VQ-BFM явилось наличие трещин из-за чрезмерных нагрузок, приложенных к замковой части горловины в период предыдущей эксплуатации ВС.

Расследование ПВС завершено.

**Служебное расследование по факту самопроизвольного перемещения**

**ВС А320 VQ-BFM при высадке пассажиров в аэропорту Владивосток.**

**13.02.2013** после завершения рейса на ВС А320 VQ-BFM при высадке пассажиров через телескопический трап на месте стоянки №2 перрона терминала «А» аэропорта «Владивосток» произошло самопроизвольное перемещение ВС. Перемещение ВС составило 1 метр. Повреждений ВС и травмированных пассажиров нет.

По заключению комиссии по служебному расследованию причинами самопроизвольного перемещения ВС А320 VQ-BFM при высадке пассажиров явились:

* некачественная подготовка к эксплуатации МС №2 перрона «А» аэродромной службой ОАО «Международный Аэропорт Владивосток»;
* отсутствие контроля над техническим состоянием средств наземного обслуживания воздушных судов службой наземного обслуживания воздушных судов ОАО «Международный Аэропорт Владивосток»;
* невыполнение авиационным персоналом ОАО «Владивосток Авиа» требования НТЭРАТ ГА-93, «Руководства ВС А320», «Должностной инструкции авиатехника» по проверке состояния МС №2 перрона «А», выделенного для приема ВС и применение неисправных упорных колодок для технического обслуживания ВС.

В соответствие с выводом комиссии по служебному расследованию авиационный персонал ОАО «Владивосток Авиа» перед встречей ВС А320 VQ-BFM не проверил состояние МС №2 перрона «А», а также не проверил и не отстранил от применения неисправные упорные колодки.

Служебное расследование завершено.

Применение упорных колодок принадлежности ОАО «МАВ» при осуществлении встречи ВС – **ЗАПРЕЩЕНО.**

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

**вине АРЗ и прочим причинам**

**По самолетам Ту-204-300**

**17.02.2013** при выполнении рейса № 4614 по маршруту Владивосток – Петропавлоск-Камчатский через 1 час 20 минут полета на самолете Ту-204-300 RA-64044 ОАО «Владивосток Авиа» произошло падение рабочего давления в первой гидравлической системе. Экипаж произвел возврат и благополучную посадку в аэропорту вылета.

При осмотре самолета в нише левой опоры шасси выявлена негерметичность трубопровода питания насоса НП-123 1Г.С. вследствие деформации от воздействия шины правого заднего колеса тележки левой опоры во время уборки шасси, из-за не установки тележки в штатное положение по причине отказа левого стабилизирующего амортизатора.

После замены левого стабилизирующего амортизатора левой опоры шасси и выполнения комплекса работ с оформлением технического акта ВС Ту-204-300 RA-64044 допущено к дальнейшей эксплуатации. Неисправный стабилизирующий амортизатор был направлен в адрес завода-изготовителя на исследование.

В результате проведенных работ комиссия по расследованию инцидента сформулировала заключение, что причиной авиационного инцидента явился отказ левого стабилизирующего амортизатора из-за переполнения его внутренних полостей смазкой «ЭРА» вследствие разрушения уплотнительного и защитного колец амортизатора.

Отделом инжиниринга СОЛГ ВС АТК выполнена разработка и введение указанием зам. генерального директора – технического директора пооперационной ведомости по оценке технического состояния стабилизирующих амортизаторов шасси на приписном парке самолетах Ту-204-300.

ОТК ОВС службы управления качеством ТО ВС АТК оформлен информационный бюллетень «Предупреди отказ» № 02-2013-Ту-204-300.

**22.03.2013** при выполнении рейса № 4691 по маршруту Благовещенск – Шереметьево на этапе разбега ВС Ту-204-300 RA-64039 ОАО «ВладивостокАвиа» произошло срабатывание сигнализации «Не готов к взлету», «Двери не закрыты». Экипаж произвел прерванный взлет с применением штатных систем торможения. ВС остановлено в пределах ВПП. После заруливания на место стоянки выполнен внешний осмотр ВС, повреждений не выявлено.

После прерванного взлета на самолете Ту-204-300 RA-64039 выполнен комплекс работ после прерванного взлета в соответствии с требованиями РО-2005 ВС Ту-204-300.

Причиной срабатывания сигнализации «Не готов к взлету», «Двери не закрыты» явился отказ концевого выключателя АМ-800К сигнализации закрытого положения задней служебной двери.

После замены концевого выключателя АМ-800К и выполнения комплекса работ с оформлением технического акта ВС Ту-204-300 RA-64039 допущено к дальнейшей эксплуатации.

**06.04.2013** перед выполнением рейса № 4610 по маршруту Владивосток – Южно-Сахалинск на ВС Ту-204-300 RA-64039 ОАО «Владивосток Авиа» при запуске двигателя №2 на оборотах 43% ротора КВД произошла поломка (разрушение) корпуса стартера СтВ-5 с повреждением откидных створок капотов.

По команде с земли экипаж выключил двигатель. ВС Ту-204-300 RA-64039 было отстранено от выполнения рейса.

После замены стартера СтВ-5 № Д5496005р4 на СУ №2 и выполнения комплекса работ с оформлением технического акта ВС Ту-204-300 RA-64039допущено к дальнейшей эксплуатации. Неисправный стартер СтВ-5 № Д5496005р4 был направлен в адрес завода-изготовителя на исследование.

По результатам исследования стартера СтВ-5 № Д5496005р4 (Технический отчет № Э-2629/13) определено, что причиной поломки переднего корпуса явился выход из строя переднего подшипника 6-304Р2, повлекший повреждение, деформацию и разлет деталей стартера в процессе запуска двигателя.

Дефект конструктивно-производственный.

**По самолетам А320**

**01.02.2013** при выполнении рейса № 4652 по маршруту Хабаровск – Иркутск на самолете А320 VQ-BFM ОАО «Владивосток Авиа» после посадки, при выключении реверса створки реверса СУ №1 не переложились в положение прямой тяги. В процессе поиска неисправности выявлен отказ HCU гидроагрегата управления створками реверса СУ №1. Рейс завершен после деактивации реверса СУ №1.

В базовом аэропорту после замены гидроагрегата работоспособность системы управления створками реверса СУ №1 восстановлена.

**07.06.2013** на самолете А320 VP-BFX ОАО «Владивосток Авиа», выполняющего рейс XF-4664 по маршруту Владивосток – Нарита, после взлета на дисплее централизованной электронной системы мониторинга самолёта (ECAM) появилось сообщение о самопроизвольном выключении ВСУ (APU). Экипаж принял решение вернуться в аэропорт вылета в связи, с тем, что на данном самолёте, основной генератор (IDG) на двигателе № 2 находился в неисправном состоянии и был деактивирован согласно MEL 24-22-01А. Самолет произвел благополучную посадку в аэропорту вылета.

**По самолетам Ан-26**

**26.02.2013** выполнялся рейс НИ-401 по маршруту Хабаровск - Николаевск-на-Амуре – Охотск под управлением КВС Милого Михаила Павловича. На борту находилось 25 пассажиров, 632 кг груза, 571 кг багажа. После взлёта с аэродрома г. Хабаровска в 22 часа 36 минут UTC (в 9 часов 36 минут местного времени) на самолёте Ан-26Б-100 RA-26105 на высоте 80-100 метров начал растрескиваться покрывной слой электрообогреваемого стекла правого пилота в направлении от нижнего края к верхнему. Через 2 минуты трещина полностью покрыла стекло. Экипаж принял решение произвести посадку на аэродроме вылета. Посадка произведена благополучно в 22 часа 51 минуту (9 часов 51 минуту местного времени). Проанализировав результаты выполненных работ, комиссия пришла к выводу, что причиной растрескивания покрывного слоя электрообогреваемого стекла А-10 кабины экипажа явился конструктивно-производственный недостаток, что подтверждается аналогичными случаями с самолётами Ан-24, Ан-26 из анализа эксплуатации самолётов данного типа.

**По самолетам Як-40**

**15.03.2013** экипаж, под управлением КВС Правосудова Сергея Александровича днём, в простых метеоусловиях на самолёте Як-40К RA-88251, принадлежащем Хабаровскому краю (эксплуатант - КГУП «Хабаровские авиалинии»), выполнял подконтрольный рейс НИ 9211 по маршруту: Хабаровск - Комсомольск-на-Амуре (Дзёмги). В 9 часов 15 минут местного времени (22 часа 15 минут UTC 14.03.2013 г.) экипаж выполнил взлёт. Из объяснительных экипажа следует: «После взлёта, уборки шасси и закрылков, в наборе высоты, на высоте 200-210 метров произошёл отказ левого двигателя. Отказ двигателя сопровождался резким увеличением температуры газов до 800°С, загоранием табло «Перегрев двигателя», резким падением оборотов КНД и КВД до 0%, падением давления масла до 0 кгс/см², при этом был слышен хлопок со стороны левого двигателя. Экипаж выполнил операции согласно РЛЭ самолёта Як-40 при отказе двигателя и принял решение о возврате на аэродром вылета: По команде КВС бортмеханик выключил левый двигатель. КВС продолжил набор высоты до 600 м, произвёл доклад об отказе левого двигателя диспетчеру УВД и, выполнив полёт по кругу, произвёл посадку с МК 234°. В 22 часа 31 минуты UTC произведена благополучная посадка в аэропорту г. Хабаровска.

В результате проведенных работ и при осмотре левого двигателя АИ-25 сер. 2Е Н5842061 обнаружено отсутствие вращения роторов КНД и КВД, оплавление рабочих лопаток 3-й ступени турбины. **Замечания** по анализу взятых проб масла и топлива, осмотру фильтропакетов т. фильтра ТМА, фильтра т. насоса 760Б, фильтра маслоагрегата МА-25; магнитной пробки, сигнализатора стружки СД-25, количества масла в маслобаке, по осмотру носового обтекателя, ВНА, рабочих лопаток 1-ой ступени КНД **отсутствуют.**

Расследование инцидента не окончено. Двигатель находится на исследовании.

**17.05.2013** экипаж, под управлением КВС Енюшина Владимира Николаевича, днём, в простых метеоусловиях на самолёте Як-40 RA-88231, принадлежащем ОАО «Вологодское авиационное предприятие» (эксплуатант - КГУП «Хабаровские авиалинии»), выполнял рейс НИ 465 по маршруту: Николаевск-на-Амуре - Хабаровск. Подготовка к взлёту с МК 290º проходила при силе ветра 320º/2 м/сек. В 9 часов 01 минуту местного времени (22 часа 01 минуту UTC 16.05.2013 г.) экипаж с исполнительного старта доложил диспетчеру УВД «к взлёту готов». Из объяснительных экипажа следует: «На исполнительном старте после вывода режима двигателей на взлётный режим послышались хлопки. После доклада бортмеханика о повышении температуры среднего двигателя до 700°С и загорании табло «Перегрев двигателя» КВС дал команду о прекращении взлёта и выключении среднего двигателя». После доклада диспетчеру УВД о прекращении взлёта, самолёт зарулил на стоянку.

В результате проведенных работ**,** и при осмотре левого двигателя АИ-25 сер. 2 № Н5322134, обнаружено отсутствие вращения ротора КНД, оплавление рабочих лопаток 3-й ступени турбины. **Замечания** по анализу взятых проб масла и топлива, осмотру фильтропакетов т. фильтра ТМА, фильтра т. насоса 760Б, фильтра маслоагрегата МА-25; магнитной пробки, сигнализатора стружки СД-25, количества масла в маслобаке, по осмотру носового обтекателя, ВНА, рабочих лопаток 1-ой ступени КНД **отсутствуют.**

Расследование инцидента не окончено. Двигатель находится на исследовании.

**По самолетам DHC-8-200, DHC-8-300**

**04.01.2013** при выполнении рейса № 9240 по маршруту Ноглики - Южно-Сахалинск на ВС DHC-8-200 RA-67259 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» под управлением КВС Баханова А.И. в наборе высоты произошло срабатывание сигнализации незакрытого положения входной двери. Экипаж принял решение на возврат в аэропорт вылета. При снижении сработала сигнализация разгерметизации кабины. Экипаж произвел благополучную посадку в а/п Ноглики.

Причиной срабатывания сигнализации незакрытого положения входной двери и разгерметизации кабины в полете явилась расфиксация механизма закрытия двери.

Расфиксация двери произошла вследствие ослабления тросов в механизме рукояток открытия-закрытия.

**19.01.2013** при выполнении рейса 800 Менделеево - Южно-Сахалинск на ВС DHC-8-300 RA-67251 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» под управлением КВС П.И. Аксененко, при выпуске шасси после установки рычага выпуска шасси («LANDINGGEAR») в положение «ВЫПУЩЕНО» («DN») произошло срабатывание сигнализации отключения гидронасоса №2 («#2 ENGHYDPUMP» на «CАUTIONLIGHTPANEL») с одновременным падением давления и уровня гидрожидкости в системе №2. Экипаж выпустил шасси от

альтернативной системы согласно QRH «ALTERNATEHANDLING-GEAREXTENSION» и произвел благополучную посадку в а/п Южно-Сахалинск.

Причиной авиационного инцидента явилась разгерметизация гидросистемы №2 из-за разгерметизации клапана SEQUENCE SOLENOID VALVE управления открытия-закрытия створок ниши передней стойки шасси. Разгерметизация клапана произошла из-за усталостного разрушения соединительных болтов, которые имели производственный недостаток.

**06.02.2013 г.** при выполнении рейса 799 по маршруту Южно-Сахалинск-Менделеево на самолете DHC-8-311 RA-67251 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» под управлением КВС Хрипкова О.Ю. в полете произошла потеря работоспособности части элементов пилотажно-навигационной системы. Экипаж принял решение о возврате и произвел благополучную посадку в аэропорту вылета.

Причиной потери работоспособности части элементов пилотажно-навигационной системы, явилась неисправность блока пространственного положения № 2 (AHRU). В результате отказа блока AHRU произошло пропадание и искажение командных сигналов, выдаваемых блоком, которые привели к потере работоспособности некоторых приборов и систем пилотажно-навигационного комплекса, таких как авиагоризонт (ADI) №2, индикатор горизонтального положения (HSI) №2, демпфер рысканья (YAW DAMPER) с выдачей сообщений об отказах и рассогласования показаний приборов.

**23.02.2013** при выполнении рейса 8515 по маршруту Южно-Сахалинск-Саппоро на самолете DHC-8-311 RA-67253 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» под управлением КВС Хрипкова О.Ю. после взлета было обнаружено отсутствие герметизации кабины. Экипаж принял решение о возврате и произвел благополучную посадку в аэропорту вылета.

Причиной не герметизации кабины в полете явилось отсутствие наддува пневматического уплотнения переднего аварийного выхода.

Отсутствие наддува уплотнения было вызвано скоплением и замерзанием конденсата в районе изгиба трубопровода на выходе из воздушного резервуара пневматической системы уплотнения двери.

**01.03.2013** при выполнении рейса 9240 по маршруту Ноглики-Южно-Сахалинск на самолете DHC-8-201 RA-67257 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» под управлением КВС Лопатина В.И. после взлета при выполнении стандартных процедур не убрались все стойки шасси самолета. При выполнении экипажем дополнительных проверок все стойки шасси убрались, экипаж принял решение о продолжении выполнения задания и набора высоты FL180, о чем и доложил органу ОВД. Далее, в наборе эшелона при пересечении 15000 FT загорелась сигнализация «WARNINGLIGHT» и «CABINPRESS». Экипаж по показаниям системы герметизации убедился в нарастании высоты в кабине больше нормы, воспользовался кислородными масками и произвел снижение до высоты 14000 FT, далее экипаж восстановил работу системы герметизации в ручном режиме «MANUAL». Экипаж, восстановив нормальную работу системы герметизации кабины, принял решение, доложив органу ОВД о вновь занятии FL180 и следовании до аэродрома посадки. Произвел благополучную посадку на аэродроме назначения Южно-Сахалинск.

Причиной не уборки всех стоек шасси самолета, явилось не закрытие «LandingGearALTReleaseAccessDoor» (Створки рукоятки альтернативной системы уборки-выпуска шасси) вследствие невыполнения КВС раздела «BEFORESTARTCHECKS» «NORMALCHECKLISTDHC-8-200» («Перед выпуском» «Карты контрольных проверок DHC-8-200»), в части закрытия створки рукоятки альтернативной системы уборки-выпуска шасси.

Причиной превышения высоты в кабине в режиме «AUTO» явилось недостаточное количество подаваемого для наддува кабины воздуха в полете предположительно из-за неверной установки регулятора количества отбираемого воздуха в кабине.

**07.05.2013** при выполнении рейса №799 Южно-Сахалинск – Менделеево на ВС DHC-8-300 RA-67255 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» на предварительном старте произошел отказ генератора постоянного тока СУ№1 с интенсивным периодическим загоранием светового табло “DC Gen#1”, колебанием стрелки левого указателя расхода топлива (№1 Fuel Flow Indicator), срабатыванием звуковой сигнализации отключения автопилота, сопровождавшаяся сильным треском в наушниках и понижением напряжения на левой основной шине (Left Main Bus) до 15,9V».

Экипаж принял решение о прекращении подготовки к вылету и возвращении к месту стоянки.

Причиной сбоя в работе бортовой системы электропитания постоянного тока от стартер-генератора СУ№1 явилась неисправность генератора DC GEN#1.

**17.01.2013** самолет DHC-8-201 RA-67257 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» выполнял рейс 9237 по маршруту Южно-Сахалинск-Ноглики. Командир ВС – Заичко В.А. После запуска двигателей, в процессе прогрева двигателей, экипаж проводил проверку работоспособности оборудования и систем воздушного судна. В процессе проверки экипажем был обнаружен отказ системы предупреждения о близости земли (GPWS). Экипаж выключил двигатели. После устранения неисправности при повторном запуске двигателя индикация крутящего момента двигателя №2 (TRQ№2) превысила допустимый лимит (>75%), при положении CLв STARTFEATHERдвигатель ушел в режим «MANUAL». Экипаж выключил двигатель. Вылет рейса был отменен в связи с неисправностью воздушного судна.

Причиной переключения управления двигателем в ручной режим (MANUAL) явилась неисправность агрегата управления воздушным винтом СУ №2 (PCU).

Причиной увеличения крутящего момента двигателя №2 явилась неисправность командно-топливного агрегата двигателя СУ №2 (HydromechanicalFuelControlUnit–HMU).

**По самолетам BOEING-737-200**

**31.05.2013** при выполнении рейса № 76 по маршруту Хабаровск - Южно-Сахалинск, на ВС B-737-200 RA-73005 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» в полете появился нехарактерный шум в районе переднего шасси. Экипаж произвел посадку в а/п Южно-Сахалинск. На послеполетном осмотре было обнаружено повреждение механизма выпуска левой створки переднего шасси.

Причиной появления нехарактерного шума в полете в районе переднего шасси явилось рассоединение механизма управления левой створкой переднего шасси, что привело к открытию створки при убранном шасси.

Рассоединение механизма управления створкой произошло вследствие усталостного разрушения нижней проушины звена, соединяющего рычаг переднего подкоса шасси и промежуточную качалку механизма управления.

**По вертолетам Ми-8**

**19.01.2013** При заходе на посадку МБУ «Пильтун- Б» вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25185 Авиакомпании «Авиашельф» на высоте 50 метров речевой информатор выдал сообщение об отказе основной гидросистемы, произошло нарастание давления в дублирующей гидросистеме без падения давления в основной гидросистеме. Экипаж принял решение о выполнении посадки. Посадка произведена благополучно.

Согласно отчета по материалам расследования, вероятной причиной авиационного инцидента явился кратковременный отказ в работе одного из следующих агрегатов гидравлической системы: ГА-74М/5, ГА-77В основной или дублирующей гидросистем, или ГА-59/1, проявившийся в повышении давления в дублирующей гидросистеме с последующим отключением основной гидросистемы при достижении давления в дублирующей гидросистеме 25±1,6 кгс/см² вследствие недостатка в электрической схеме гидросистемы данного вертолёта.

**11.02.2013** на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-25185 Авиакомпании «Авиашельф» при выполнении коммерческого полета на шестой минуте полета произошел рывок вертолета по тангажу. Экипаж выключил автопилот, проверив показания приборов, выявил отказ 3-го дополнительного авиагоризонта.

При повторном включении автопилота вновь произошел рывок вертолета по тангажу, нулевой индикатор тангажа ИН-4 ушел вниз. КВС выключил автопилот, доложил диспетчеру органа ОВД о создавшейся ситуации, принял решение о прекращении выполнения задания и возврате на аэродром вылета. Посадка на аэродроме Ноглики произведена благополучно.

Согласно отчета по материалам расследования, причиной авиационного инцидента с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25185 явилось кратковременное заклинивание золотника распределительного клапана автопилота комбинированного агрегата управления КАУ-30Б № Н090501016 вследствие попадания посторонней частицы в зазоры золотниковых пар.

**По самолетам Ан-2**

**11.02.2013 года**, произошел инцидент с самолетом Aн-2 RA-33549 АО ГАУ Амурской области «Авиабаза». После взлета и набора высоты 600м по маршруту Свободный-Экимчан произошел резкий рост температуры масла в двигателе с падением давления масла. Посадка в аэропорт вылета Свободный благополучна. Причиной авиационного инцидента явился отказ в работе откачивающей ступени маслонасоса МШ-8А – известный КПН.

Таким образом, инциденты с ВС, вызванные конструктивно-производственными недостатками, некачественным ремонтом в АРЗ и не установленными причинами отказов АТ в 1 полугодии 2013 года представлены:

* отказами двигателей – 4
* неисправностями систем планера – 7
* отказами гидросистем – 2
* отказами реверса - 1
* отказами в системе уборки–выпуска шасси – 3
* отказами систем АиРЭО – 5.

В 9 случаях последствиями инцидентов явились вынужденные посадки ВС. Ложные срабатывания сигнализации отмечены в 1 случае.

9 инцидентов связаны с отказами изделий АиРЭО. Возросла до 2-х инцидентов отказность двигателей АИ-25 на самолетах Як-40 КГУП «Хабаровские авиалинии» вследствие проявления «помпажа».

Большинство отказов систем ВС возникли внезапно, без проявления признаков предотказного состояния. Расследование большинства инцидентов завершено, в материалах расследования представлены разработанные комиссиями рекомендации и профилактические мероприятия. Расследования части инцидентов продолжается.

1. **Обеспечение качества ТО ВС**

В анализируемом периоде эксплуатанты отметили сокращение количества грубых нарушений технологической дисциплины при ТО ВС. Основными недостатками поддержания летной годности ВС являются: не достаточный уровень квалификации специалистов, недисциплинированность, ошибки и невнимательность, отдельных специалистов ИАС, отсутствие должного технического контроля. Продолжают иметь место случаи не полного выполнения всего комплекса работ, предусмотренных типовой эксплуатационно-технической документацией по ТО ВС.

**Нарушения правил ТО, ошибки и упущения**

**инженерно – технического персонала**

Приводятся недостатки в организации в организации и обеспечении ТО ВС, нарушения, ошибки, брак при выполнении ТО АТ инженерно-техническим персоналом, допущенные в 1 полугодии 2013 года.

**02.01.2013** инженер по ПП СТО ИВС Пашков А.В. и техник по ПП СТО ИВС Егоров А.И. ОАО «Владивосток Авиа» на служебном автомобиле “Subaru Legacy” (г/номер С651ЕУ) выехали за территорию авиапредприятия. Управление автомобилем осуществлял Пашков А.В. На кольцевой развязке «Аэропорт “Кневичи” – Владивосток» произошло столкновение автомобиля с металлическим ограждением дороги. В результате ДТП автомобиль был поврежден.

**04.01.2013** авиамеханик цеха ОТО службы ТО ОВС ОАО «Владивосток Авиа» Брехов А.С. выполняя производственное задание на служебном автомобиле «Isuzu Elf» при движении по перрону «В», пересекая закрытый перекресток на скользком участке дороги, совершил столкновение с автомобилем «КАМАЗ». В результате столкновения поврежден автомобиль «Isuzu Elf».

**14.01.2013** на вертолете Ми-8Т RA-22559 АК «Восток» при выполнении оперативного ТО по форме ОВ-ОВ1 авиатехник по ПиД Чеботарев М.А. производил дозаправку моторного подогревателя с непогашенной горелкой.

**18.01.2013** при проведении инспекторского осмотра воздушного судна Ту-204-300 RA-64038 ОАО «Владивосток Авиа» после периодического ТО по Ф-1 выявлено ослабление двух винтов крепления носка воздухозаборника по внутреннему контуру на 1 СУ.

Осмотр воздухозаборника СУ на предмет отсутствия или ослабления винтов или заклепок предусмотрен только при периодическом ТО ВС. Указанный дефект не был выявлен ИТП цеха ПТО ОВС при выполнении периодического технического обслуживания, из-за личной невнимательности исполнителя работ.

**30.01.2013** авиатехник по ПиД Алексеенков Ю.В. цеха ТО ИВС ОАО «Владивосток Авиа»при исполнении обязанностей водителя автомобиля УАЗ гар. №109 нарушил пункт 8.2.3 «Руководства по организации работы наземной авиационной техники» СМК РОРНАТ, приступил к вождению автомобиля, не имея на руках полностью оформленного путевого листа и не предъявив своевременно автомобиль для осмотра механику цеха спецавтотранспорта.

**01.02.2013** на вертолете Ми-8Т RA-24246 АК «Восток» не в полном объеме выполнено оперативное ТО по форме ОВ1ОС – без съемки чехлов двигателей и главного редуктора. Исполнитель – авиатехник по ПиД Забелин Е.А.

**05.02.2013** При монтаже топливного бака Т6117-40-2 на самолете Ан-12 № 11371 «КнААЗ» в «325АРЗ» выявлено, что отверстие на фланце крепления крана заправки П5102-40-2 развернуто на 60 относительно оси. Причина – конструктивно производственный недостаток. Заводу изготовителю ООО «Барнаул РТИ» предъявлен рекламационный акт.

**06.02.2013** на самолёте Як-40 № RA-87905 КГУП «Хабаровские авиалинии» не соблюдение технологии по устранению дефекта и неудовлетворительная организация устранения дефекта «нарушение целостности кожухов электропроводки идущей к концевым выключателям на амортстойках шасси» ведущим инженером АиРЭО Костиным Е.В.

**09.02.2013** авиатехник по АиРЭО цеха службы ТО ОВС Борец С.Н. ОАО «Владивосток Авиа» при парковке в районе служебного входа аэровокзального комплекса на служебном автомобиле «УАЗ-396255» совершил наезд на парапет крыльца. В результате столкновения поврежден автомобиль и парапет крыльца.

Организован подробный разбор нарушения требований «Руководства по организации работы наземной авиационной техники» (СМК РОРНАТ 251205-01-12) с ИТП цеха ОТО ОВС.

**14.02.2013** на вертолете Ми-8АМТ RA-22441 АК «Петропавловск-авиа» в «АТБ-Амурские авиалинии» произведена замена насоса-регулятора НР-ЗВМ левого двигателя по причине заедания регулировочного винта № 4 регулировки оборотов свободной турбины. Однако причина, приведшая к замене агрегата, кроится глубже: на этом вертолете экипажи жаловались на неустойчивость оборотов винта в полете при изменении режимов поле­та. Приходилось постоянно производить подрегулировку оборотов регулятором перенастройки на ручке «шаг-газ». Для устранения неисправности была выполнена попытка регулировки вин­том № 4 НР-ЗВМ. Здесь и выяснилось, что винт не крутится на выворачивание.

По рекомендации 218 Авиаремзавода агрегат был снят с двигателя и отправлен на исследо­вание.

Согласно Акта результатов исследования агрегата НР-ЗВМ-Т № 16410708886 от 10.06.13г. на заводе ГП «ХМЗ «ФЭД» причиной неисправности явилась некачественная регулировка из­делия в эксплуатации, выразившаяся в нарушении Руководства по эксплуатации в части несо­блюдения допустимых диапазонов регулировок регулировочными винтами № 3 и № 4.

Здесь мы не можем согласиться, так как в эксплуатации агрегат нами до этого не регулиро­вался. Скорее всего зарегулирование было произведено при отладке двигателя на АРЗ «СПАРК».

**14.02.2013** инженером ОТК по ПиД Трефиловым С.Н. после замены двигателя на вертолете Ми-8Т RA-22915 АК «Восток» и проверки на свободную тягу:

- в бортовой журнал и формуляр вертолета не внесена запись о проверке тяговых характеристик,

- не полностью оформлен лист замены двигателя в 1-й части формуляра..

**28.02.2013** На самолете Ан-12 RA-48984 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» при выполнении оперативного ТО по форме Б(к) авиатехник Науменко Ю.В. обнаружил, что не работает обогрев бокового стекла КВС.

Заменен предохранитель ЕП-115. Проверена работа, ТУ соответствует.

**26.02.2013** на самолёте Ан-26Б-100 № RA-26105 КГУП «Хабаровские авиалинии» производилась замена правого электрообогреваемого стекла А-10 кабины экипажа по причине его растрескивания. Из-за неудовлетворительной организации производства работ по замене стекла в ЛСТО г. Хабаровска, карточка отказа и неисправности АТ на стекло своевременно не отправлена в базовое предприятие.

**27.02.2013** после выполнения оперативного ТО по Ф А1 на самолёте Ан-26-100 № RA-26174 КГУП «Хабаровские авиалинии» авиатехником АиРЭО Серяевым А.Б. при оформлении карты-наряда «ошибочно оформлены не предусмотренные для данного ТО пункты».

**06.03.2013** после выполнения оперативного ТО по Ф «ВС-А1-ОС» на самолёте Ан-26Б-100 RA 26105 КГУП «Хабаровские авиалинии» авиатехником Деряевым С.А. в бортовом журнале самолёта не указан остаток топлива.

**26.03.2013** при проведении инспекторского осмотра ВС Ту-204-300 RA-64045 ОАО «Владивосток Авиа» после оперативного ТО по Ф-Б(450) выявлена неправильная установка стяжных болтов крепления боковин правого колеса КТ-197.010 передней опоры шасси. Все болты были установлены со стороны наружной боковины колеса.

Причиной неправильной установки стяжных болтов на боковинах правого колеса КТ-197.010 явилось нарушение п. 2.7 «установка комплектов «болт(4)-гайка(2)»» технологической карты №204 «Монтаж шины на колесо» «Руководства по технической эксплуатации колеса тормозного КТ-197», допущенное авиатехническим персоналом цеха ТО ИВС при выполнении замены шины.

**10.04.2013** инженер ОТК по ПиД Мудренок А.М. ЛС в Хабаровске ОАО «Владивосток Авиа» не проконтролировал пломбировку заправочных горловин установок заправки масла МТ-319А, заправки гидравлической жидкостью «Скайдрол».

Организован подробный разбор нарушения требований по пломбировке заправочных горловин установок заправки масла МТ-319А, заправки гидравлической жидкостью «Скайдрол» с ИТП в сменах ЛС ТО ОВС.

**11.04.2013** на Ми-8Т RA-25365 АК «Петропавловск-авиа» при работе вертолета вне базы произошел обрыв болта крепления выравнивающей тяги правой подножки педалей КВС. одножка заменена на опера­тивной точке авиатехником Гришиным В.И.

**16.04.2013** в ВЛС Гаити на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-27120 АК «Восток» при контроле качества ТО обнаружено нарушение отбортовки проводов ПОС рулевого винта. Исполнитель – авиатехник по АиРЭО Корниенко С.С

**19.04.2013** на Ми-8Т RA-24490 при выполнении ТО по Ф-6 с подготовкой к ВЛП «АТБ – Амурские авиалинии» инжене­ром ОТК Герасимовым СВ. обнаружена течь маслосмеси «50/50» по корпусу хвостового редуктора. Причина: разрушение мерного стекла ХР из-за старения материала. Дефект выявлен впервые и относится к категории опасных.

**17.04.2013** на Ми-8АМТ RA-22441 при опробовании левого двигателя, после его монтажа на вертолет в «АТБ – Амурские авиалинии» выявлена течь масла из-под штуцера подвода масла к датчику давления. Авиатех­ник по АиРЭО Казарцев С.А. при монтаже датчика на двигатель накидную гайку трубопровода не затянул, а законтрил. Специалист имеет малый опыт работы, а данную операцию должен был выполнять специалист по ВиД. Инженерный контроль отсутствовал.

**18.04.2013** на вертолете Ми-8Т RA-25355 АК «Восток» после замены гидроусилителя КАУ-30Б в цепи поперечного управления выявлена негерметичность в месте соединения шланга комбинированного управления из-за недозатяжки гайки авиатехником по ПиД Сапитоновым И.И.

**29.04.2013** после выполнения технического обслуживания по Ф-6 с подготовкой к ВЛП в «АТБ – Амурские авиалинии» на Ми-8Т RA-24490 была выявлена течь масла из сигнализатора стружки СС-78 левого двигателя. После демонтажа СС-78 было обнаружено отсутствие уплотнительного кольца. Работу по об­служиванию данного узла согласно пункта 2.02.07 РО Ми-8Т выполнял опытный специалист авиатехник-бригадир Григорьев В.А., который при монтаже CC-78 не убедился в наличии уп­лотнительного кольца, чем нарушил требование пункта 7 ТК № 2.02.08а и тем самым создал угрозу безопасности полета.

По данному нарушению выпущено Техническое указание.

**07.05.2013** на вертолете Ми-8Т RA-25365 АК «Петропавловск-авиа» в «АТБ-Амурские авиалинии» сбой записи по дорожкам 1 и 2 ЗБН из комплекта БУР-1А. Следует подчеркнуть, что сбойная запись участком расшифровки ПИ выявлялась длительное время, но руководством авиакомпании мер не принималось. Бортовой накопитель отправлен в ремонт по рекламации.

**В процессе короткой эксплуатации** после ремонта на вертолете МИ-8АМТ RA-22441 АК «Петропавловск-авиа» в «АТБ-Амурские авиалинии» обра­зовались две трещины правого необогреваемого стекла фонаря пилотской кабины.

Стекло заменено представителем ремонтного завода «СПАРК».

Здесь необходимо заметить, что иногда некоторыми специалистами АиРЭО неквалифици­рованно выполняется регулировка стеклоочистителей, которая приводит к повреждению по­верхности обогреваемых стекол и их браковке в ремпредприятии.

**22.05.2013** на вертолете Ми-8Т RA-24212 при выполнении ТО по Ф-20 в «АТБ-Амурские авиалинии» авиатехником Авраменко В.И. была нарушена технология сборки маслофильтра ВМА двигателя ТВ2-117А, вы­разившаяся в некачественной установке стопорного кольца, крепящего пакет фальтроэлемен-тов. Авиатехник Авраменко В.И. имеет малый опыт работы на вертолетной технике, а также отсутствовал контроль инженера ОТК.

**На Ми-8АМТ** RA-22441 АК «Петропавловск-авиа» по результатам интегрированного отчета по ежеквартальной про­верке аутентичности КИ вертолетов был обнаружен «двойник» токосъемника НВ ТСВ36М313 в авиакомпании «Ютэйр-Инжиниринг». В результате запроса на завод-изготовитель ОАО «Сарапульский электроагрегатный завод» аутентичность данного изделия не была подтверждена. В настоящее время этот агрегат поступил и будет произведена его замена.

**На вертолете Ми-8Т** RA-25974 авиакомпании АОН «Лучников А.Н.», на котором со значительным опозданием, по вине эксплуатанта, выполнялась в январе подготовка к работе в ОЗП были обнаружены серьезные дефекты:

* не опломбирован КИ-13;
* сломан кронштейн крепления датчик ДПС на левом двигателе слева;
* трещина кронштейне крепления электрожгута ПОС РВ;
* разрушение дюрита патрубка суфлирования 2-й опоры правого двигателя;
* нарушение регулировки управления правым двигателем.

Так как данный вертолет обслуживался одним и тем же техническим персоналом, работаю­щим в авиакомпании АОН «Лучников А.Н.» (Лиханов А.А., Котляров Е.П.), а инженерный кон­троль осуществлялся только на периодическом ТО, поэтому и стали возможными такие дефек­ты. Необходимо усилить систематический контроль за техническим состоянием данного верто­лета.

**21.06.2013** при проверке ведения формуляра двигателя АИ-24ВТ №Н4824ВТ046 самолёта Ан-26-100 RA 26174 КГУП «Хабаровские авиалинии» обнаружено отсутствие внесения записи о замене СТГ-18, УРТ-24 в разделе «Работы в процессе эксплуатации» инженером ПДО Пашковым А.А.

**Положительный опыт эксплуатации ВС**

**10.02.2013** на самолете Ан-24 RA-47366 Авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» при выполнении оперативного ТО по форме Б(к) авиатехник Передерий Я.А. обнаружил забоину на лопатке 1-ой ступени двигателя ВСУ глубиной 0,5 мм. Забоина выведена.

**31.01.2013** при проведении контроля качества выполнения периодического ТО по Ф-18 на вертолете Ми-8Т RA-22559 АК «Восток» инженером ОТК по ПиД Трефиловым С.Н. обнаружена неисправность – срез штифтов и смещение нижней втулки ползуна рулевого винта. Выполнена замена рулевого винта.

**16.05.2013** при выполнении периодического ТО вертолета Ми-8Т RA-24488 АК «Восток» авиатехник по ПиД Андреюк Д.Б. обнаружил неисправность, связанную с нарушением уплотнения узла подшипников, расположенных в головке валика рычага поворота лопасти № 1 втулки рулевого винта. Выполнен восстановительный ремонт втулки. Авиатехнику Андреюку Д.Б. приказом ГД авиакомпании объявлена благодарность и выдана денежная премия.

**26.06.2013** при выполнении оперативного ТО на самолете Ан-28 RA-28941 АК «Восток» была обнаружена неисправность, связанная с нарушением целостности тяги в системе поворота переднего колеса. Выполнена замена тяги. Готовится приказ о поощрении авиатехников Машина С.Т. и Токарева И.В.

**13.05.2013** после посадки вертолета Ми-8Т №06150 на аэродроме «Дземги» при осмотре авиатехником ВиД Мельниковым В.Ю. «КнААЗ» были выявлены трещины полотняной обшивки левой половины стабилизатора 8АТ-3100-00 в районе 4-5нервюры (3-шт.) и в районе 6-7нервюры (2-шт.). Причиной появления трещин, является старение полотняной обшивки стабилизатора, т.к. крайний кап.ремонт проводился 07.05.07г. на ОАО «СПАРК». Согласно ТУ по выполнению регламентных работ вертолета Ми-8Т вып.17,ТК-15 выполнен ремонт стабилизатора.

**25.06.2013** по замечанию экипажа «Не исправна вторая группа датчиков пожарной системы левого двигателя» на вертолете Ми-8Т №22154. При выяснении причины авиатехником АиРЭО Белоусовым Л.В. «КнААЗ» было выявлено касание провода СП-33 на корпус вертолета между датчиками поз.556/3 и 556/2. Неисправность устранена путем заменой провода СП-33.

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

* формальное отношение исполнителей к своим обязанностям;
* слабые знания требований руководящих документов регламентирующих ТО ВС;
* невнимательность;
* личная недисциплинированность и сознательное упрощение требований РО, РТЭ.
* отсутствие должного контроля и недостаточная требовательность со стороны инженерного состава.

Как следует из рассмотренных фактических материалов, поддержание летной годности ВС и обеспечение качества ТО ВС сопровождаются довольно серьезными отклонениями от нормативных требований ФАП-145, связанными с недостатками организации технического обслуживания авиационной техники и другими задачами инженерно-авиационного обеспечения полетов.

**Выводы:**

Инженерно-авиационные службы эксплуатантов, и организаций по ТОиР, подконтрольных ДВМТУ ВТ Росавиации, справились с выполнением задач по поддержанию летной годности и обеспечили безаварийную эксплуатацию ВС в 1 полугодии 2013 года. Однако имели место технологические нарушения при эксплуатации АТ, в связи, с чем были внедрены дополнительные корректирующие мероприятия, направленные на повышение профессиональной подготовки ИТП и технологической дисциплины.

Предлагаемые мероприятия по итогам анализа обеспечения безопасности полетов в первом полугодии 2013 года принять к исполнению в части касающейся.

Начальник отдела ПЛГ ГВС

Дальневосточного МТУ ВТ ФАВТ К.К. Федорович

План

мероприятий по инженерно-авиационным службам по итогам анализа обеспечения безопасности полетов в первом полугодии 2013 года

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Мероприятия | Сроки исполне-  ния | Исполнитель | Отметка |
| 1 | Проведение инструктивно-методического совещания с руководящим составом ИАС эксплуатантов и организаций по ТОиР по особенностям подготовки и обеспечения безопасной эксплуатации ВС в ОЗП. | Август 2013 | ОПЛГ ГВС  Руководите-ли ИАС |  |
| 2 | Организация и проведение руководителями ИАС подготовки подразделений ИАС к работе в ОЗП 2013-2014 годов в соответствие с требованиями нормативных и информационно-методических документов Росавиации, ДВМТУ ВТ, действующих стандартов авиапредприятий и ЭТД по типам ВС. | Согласно планам | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 3 | Обеспечение в период подготовки к эксплуа-тации в ОЗП работ по сезонному ТО аварийно-спасательных средств (включая АПТП), находящихся в ведении ИАС, с оформлением документации. | Согласно планам | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 4 | Выполнение в период подготовки к ОЗП согласно планам контроля качества внутренние проверки (аудит) устранения замечаний, выявленных при инспекционных проверках ИАС с оформлением соответ-ствующих актов. Проведение проверки устранения замечаний по предписаниям инспектирующих органов. | 01.10.13 | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 5 | Обеспечение наличия и изучение с ИТП инструкций (на русском языке) по буксировке и эвакуации из летной зоны аэродромов поврежденных ВС иностранного производства, выполняющих полеты в аэропорты на территории ДВМТУ ВТ на регулярной основе. | 01.10.13 | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 6 | Проведение ревизии пооперационных ведомостей на ТО ВС, разработанных ИАС эксплуатантов, на предмет своевременности и полноты внесения в них изменений и дополнений, предусмотренных для внесения в Регламенты ТО и Технологические указания. Обеспечить дальнейший порядок ведения и сопровождения пооперационных ведомостей, регистрации внесения изменений. | 01.10.13 | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 7 | В период подготовки к ОЗП произвести оценку технического состояния упорных колодок, обратив особое внимание на их целостность, окраску отсутствие чрезмерного износа упорных шипов. | 01.10.13 | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 8 | В связи с колебаниями температур наружного воздуха в переходный период установить особый контроль за чистотой дренажа фюзеляжа и коррозионным состоянием его конструкции. | Посто-янно | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 9 | На всех модификациях вертолетов Ми-8 выполнить разовую проверку на предмет выявления потертостей трубопроводов и шлангов гидравлических систем. | 01.10.13 | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 10 | Разработать технологические карты по очистке маломерных стекол хвостовых и промежуточных редукторов, а также маслобаков двигателей вертолетов Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ. | 01.10.13 | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |
| 11 | Разработать и утвердить план оборудования производственных помещений в новом ангаре в аэропорту Свободный (помещения для ТО свечей зажигания СД-48БСМ, ультразвуковой очистке фильтроэлементов). | 01.10.13 | ИАС эксплу-атантов,  ОПЛГ ГВС |  |

Начальник ОПЛГ ГВС

ДВМТУ ВТ ФАВТ К.К. Федорови

Анализ

состояния безопасности на территории деятельности Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта по: аэродромному обеспечению; электросветотехническому обеспечению; авиатопливообеспечению воздушных перевозок; осуществлению контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов; обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, почты и грузов - за первое полугодие 2013 года.

1. На территории деятельности Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта функционируют: 31 аэродром и 26 аэропортов.

Таблица 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п.п. | Аэродром  /класс/ | Аэропорт | Держатель сертификатов соответствия |
| 1 | Владивосток  (Кневичи) /А/ | Владивосток | ОАО  «Международный аэропорт Владивосток» |
| 2 | Хабаровск  (Новый) /А/ | Хабаровск | ОАО  «Хабаровский аэропорт» |
| 3 | Южно-Сахалинск  (Хомутово) /А/ | Южно-Сахалинск | ФГУП  «Аэропорт Южно-Сахалинск» |
| 4 | Благовещенск  (Игнатьево) /В/ | Благовещенск | ГУП  Амурской области  «Аэропорт Благовещенск» |
| 5 | Комсомольск-на-Амуре (Дземги)  /В/ | - | ОАО «Компания «Сухой» Филиал ОАО «Компания «Сухой» «КнААЗ им. А.Ю. Гагарина» |
| 6 | Комсомольск-на-Амуре (Хурба) /В/ | Комсомольск-на-Амуре | ОАО  «Комсомольский аэропорт» |
| 7 | Буревестник /Г/ | Буревестник | МАП «Буревестник» |
| 8 | Зея /Г/ | Зея | ФКП  «Аэропорты Приамурья» |
| 9 | Зональное /Г/ | Зональное | ОАО  «Авиапредприятие  «Зональное» |
| 10 | Киран /Г/ | - | Артель старателей «Восток» |
| 11 | Мар-Кюэль /Г/ | - | ОАО «АС «Амур» |
| 12 | Нелькан /Г/ | Нелькан | ОАО «АС «Амур» |
| 13 | Николаевск-на-Амуре  /Г/ | Николаевск-на-Амуре | КГУП  «Хабаровские авиалинии» |
| 14 | Ноглики  /Г/ | Ноглики | ОАО  «Аэропорт Ноглики» |
| 15 | Охотск  /Г/ | Охотск | КГУП  «Хабаровские авиалинии» |
| 16 | Советская Гавань  (Май-Гатка) /Г/ | Советская Гавань | КГУП  «Хабаровские авиалинии» |
| 17 | Шахтерск  /Г/ | Шахтерск | ОАО  «Аэропорт Шахтерск» |
| 18 | Тукчи  /Г/ | - | ООО  «Амур Золото» |
| 18 | Тында  /Г/ | Тында | ФКП  «Аэропорты Приамурья» |
| 20 | Южно-Курильск  (Менделеево) /Г/ | Южно-Курильск | ФКП  «Аэропорт Сахалина» |
| 21 | Кавалерово /Д/ | Кавалерово | КГУАП «Пластун-Авиа» |
| 22 | Оха  (Новостройка) /Д/ | Оха | ОАО  «Сахалинский аэропорт Оха» |
| 23 | Пластун  /Д/ | Пластун | КГУАП  «Пластун-Авиа» |
| 24 | Экимчан  Д/ | Экимчан | ФКП  «Аэропорты Приамурья» |
| 25 | Аян  (Мунук) /Е/ | Аян | КГУП  «Хабаровские авиалинии» |
| 26 | Богородское  /Е/ | Богородское | КГУП  «Хабаровские авиалинии» |
| 27 | Дальнереченск /Е/ | - | ИП Титов Н.А. |
| 28 | Полины Осипенко  /Е/ | Полины Осипенко | ОАО  «Авиакомпания «Восток» |
| 29 | Хабаровск МВЛ  /Е/ | Хабаровск МВЛ | ОАО  «Авиакомпания «Восток» |
| 30 | Херпучи  /Е/ | Херпучи | КГУП  «Хабаровские авиалинии» |
| 31 | Чумикан  /Е/ | Чумикан | КГУП  «Хабаровские авиалинии» |

Аэродромы имеют свидетельства о государственной регистрации и годности к эксплуатации, а также сертификаты соответствия на осуществление определенных видов аэропортовой деятельности. Аэропорты имеют сертификаты соответствия аэропорта.

2. Обеспеченность исправными и современными, в соответствии с расчетом выполнения планируемых объемов работ, учетом местных климатических условий и географического расположения: спецтранспортом, средствами механизации, технологическими сооружениями, технологическим оборудованием, средствами связи и оргтехникой.

Таблица 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Классы  аэродромов | Спецтранспорт и средства механизации | | Технологические (кое) | | | | Средства связи | | Оргтехника | |
| Сооружения | | Оборудование | |
| Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | Исправность % | Обеспеченность % | Исправность % |
| А | 99,8 | 99,6 | 100 | 100 | 100 | 100 | 95 | 99,3 | 100 | 100 |
| В | 98,5 | 98,9 | 98,2 | 98,1 | 100 | 98,1 | 98,7 | 98,6 | 100 | 100 |
| Г | 92,0 | 96,2 | 95,6 | 98,5 | 90,3 | 99,1 | 86,9 | 99,0 | 89,4 | 97,6 |
| Д | 91,1 | 92,6 | 100 | 90,0 | 98,0 | 98,1 | 97,1 | 97,0 | 96,7 | 96,6 |
| Е | 97,5 | 96,2 | 91,7 | 95,5 | 93,1 | 97,4 | 86,5 | 95,8 | 91,7 | 90,0 |

В предприятиях требуется:

1. Обеспечение:

1.1. Механическими средствами для обработки воздушных судов противообледенительными жидкостями.

1.2. Средствами механизации для более эффективной очистки ВПП от снега, гололедных образований и посторонних предметов.

1.3. Средствами механизации для выравнивания грунта и скашивания травы.

1.4. Обогреваемыми помещениями для хранения спецтранспорта и технологического оборудования.

1.5. Транспортом для оперативного обслуживания систем ССО.

1.6. Переносными радиостанциями для связи с авиационным персоналом.

1.7. Современной оргтехникой (компьютеры, интернет, факс).

2. Ремонт сооружений для хранения авиаГСМ, установка технологического оборудования систем авиатопливообеспечения в соответствии с требованиями действующей нормативной документацией.

Основными причинами недостаточной обеспеченности современными: спецтранспортом, средствами механизации, технологическими сооружениями, технологическим оборудованием, средствами связи и оргтехникой, а также своевременного восстановительного ремонта - является недостаток финансовых средств на предприятиях.

3.Состояние регулярности полетов.

Таблица 3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Классы  аэродромов | Количество задержек рейсов | | Изменение регулярности  (%) |
| Отчетный период | Предшествующий период |
| А | 985 | 1054 | 6,5 |
| В | 46 | 53 | 13,2 |
| Г | 261 | 271 | 3,7 |
| Д | 36 | 58 | 37,9 |
| Е | 83 | 71 | -16,9 |
| Итого: | 1411 | 1507 | 6,4 |

Таблица 3.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Причины задержек  рейсов | Количество задержек рейсов | | Изменение  регулярности  (%) |
| Отчетный  период | Предшествующий период |
| Неудовлетворительные метеоусловия | 633 | 529 | -19,7 |
| Позднее прибытие воздушного судна | 753 | 920 | 18,2 |
| По вине служб аэропорта  (аэродрома) | 19 | 35 | 45,7 |
| Недостаточная техническая оснащенность аэропорта (аэродрома) | 6 | 23 | 73,9 |
| Итого: | 1411 | 1507 | 6,4 |

Для повышения регулярности полетов необходимо:

1. Обеспечить техническую оснащенность аэродромов (аэропортов) вылета и назначения в соответствии с объемами выполняемых работ, с учетом местных климатических условий и географическим расположением: спецтранспортом, средствами механизации, технологическими сооружениями, технологическим оборудованием, средствами связи и оргтехникой.

2. Совершенствовать технологию взаимодействия служб аэропортов (аэродромов).

3. Повысить технологическую дисциплину авиационных специалистов.

4. Соответствие штатного расписания фактическому наличию авиационного персонала.

Таблица 4

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Аэропорты  (аэродромы) | Персонал (чел.) | | Укомплектованность персоналом (%) |
| По штату | Фактически |
| Аян | 10 | 7 | 70,0 |
| Благовещенск | 128 | 118 | 92,2 |
| Богородское | 11 | 10 | 90,9 |
| Буревестник | 12 | 11 | 91,7 |
| Владивосток | 374 | 347 | 92,8 |
| Дальнереченск | 9 | 8 | 88,9 |
| Зея | 20 | 20 | 100 |
| Зональное | 26 | 13 | 50,0 |
| Кавалерово | 5 | 4 | 80,0 |
| Киран | 9 | 9 | 100 |
| Комсомольск-на-Амуре (Дземги) | 111 | 108 | 97,3 |
| Комсомольск-на-Амуре (Хурба) | 66 | 55 | 83,3 |
| Мар-Кюэль | 10 | 9 | 90,0 |
| Нелькан | 8 | 8 | 100 |
| Николаевск-на-Амуре | 89 | 82 | 92,1 |
| Ноглики | 48 | 48 | 100 |
| Оха | 58 | 49 | 84,5 |
| Охотск | 52 | 41 | 78,8 |
| Пластун | 4 | 4 | 100 |
| Полины Осипенко | 12 | 12 | 100 |
| Советская Гавань | 16 | 11 | 68,8 |
| Тукчи | 20 | 18 | 90,0 |
| Тында | 25 | 22 | 88,0 |
| Хабаровск | 1015 | 933 | 91,9 |
| Хабаровск МВЛ | 80 | 78 | 97,5 |
| Херпучи | 4 | 3 | 75,0 |
| Чумикан | 6 | 5 | 83,3 |
| Шахтерск | 16 | 15 | 93,7 |
| Экимчан | 19 | 13 | 68,4 |
| Южно-Курильск | 29 | 23 | 79,3 |
| Южно-Сахалинск | 160 | 153 | 95,6 |
| Итого: | 2452 | 2237 | 91,2 |

Таблица 4.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Службы  аэропортов (аэродромов) | Персонал (чел.) | | Укомплектованность персоналом (%) |
| По штату | Фактически |
| Аэродромные службы (АС) | 218 | 209 | 95,9 |
| Службы спецтранспорта (ССТ) | 904 | 835 | 92,4 |
| Службы ГСМ | 183 | 142 | 77,6 |
| Службы организации перевозок (СОП) | 895 | 841 | 93,9 |
| Службы ЭСТОП | 252 | 210 | 83,3 |
| Итого: | 2452 | 2237 | 91,2 |

Наиболее не укомплектованы в соответствии со штатным расписанием авиационным персоналом службы: ГСМ и ЭСТОП по причине отсутствия специалистов требуемой квалификации и их заинтересованности в оплате труда и условиями работы.

5. Поддержание уровня профессиональной подготовки авиационного персонала.

Таблица 5

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Службы аэропортов (аэродромов) | Количество персонала (чел.) | | Уровень  профессиональной подготовки  (%) |
| подлежащего обучению на курсах профессиональной переподготовки и повышения квалификации (далее ПП и ПК) | не прошедшего обучение на курсах ПП и ПК |
| АС | 54 | 15 | 72,2 |
| ССТ | 113 | 8 | 92,9 |
| СГСМ | 33 | 11 | 66,7 |
| СОП | 102 | 14 | 86,3 |
| ЭСТОП | 66 | 13 | 80,3 |
| Итого: | 368 | 61 | 83,4 |

Наименьшее количество специалистов прошло обучение на курсах ПП ПК в службах: ГСМ, АС, ЭСТОП.

К причинам несвоевременного обучения на курсах ПП и ПК относятся:

1. Не информированность руководства предприятий об организуемых специализированными учебными центрами (заведениями) обучения на курсах ПП и ПК авиационных специалистов.

2. Недостаток финансовых средств на предприятиях.

3. Отсутствие специализированного учебного центра (заведения) организующего обучение на курсах ПП и ПК авиационного персонала в Дальневосточном регионе.

6. Объем выполненных работ отделом АД и ВП.

Таблица 6

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №  п/п | Перечень выполненных работ | Кол-во |
| 1. | Внесено в кодификаторы управления поступивших сведения о присвоениях, изменениях, отменах кодов авиаперевозчиков, городов, воздушных судов. | 126 |
| 2. | Обработано информационных телеграмм, содержащих сведения об оперативной корректировке расписания движения воздушных судов. | 133 |
| 3. | Регистрация и внесение в реестр аэропортовых сборов и тарифов | 34 |
| 4. | Сформировано расписание движения воздушных судов из аэропорта Хабаровск (Новый) и Хабаровск МВЛ | 3 |
| 5. | Внесено изменений в Государственный реестр аэродромов РФ | 12 |
| 6. | Внесено изменений в Государственный реестр аэропортов РФ | 4 |
| 7. | Выдано или продлено свидетельств о государственной регистрации и годности аэродромов к эксплуатации. | 2 |
| 8. | Выдача или продление сертификатов соответствия аэропорта | 8 |
| 9. | Выдано или продлено удостоверений годности системы ССО | 1 |
| 10. | Комплексная проверка базовых объектов | 5 |
| 11. | Выдача или продление сертификатов по видам аэропортовой деятельности | 14 |
| 12. | Инспекционные проверки в объеме государственного регулирования деятельности аэропортов и аэродромов | 1 |
| 13. | Контроль реконструкций аэродромных комплексов по Федеральным целевым программам | 1 |
| 14. | Инспекционный контроль деятельности предприятий | 2 |
| 15. | Итого: | 346 |

Объем работ выполнен в соответствии с планом производственной деятельности отдела АД и ВП на первое полугодие 2013 года.

Выводы.

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

1.Укомплектовать службы квалифицированным авиационным персоналом в соответствии со штатным расписанием.

2.Исключить случаи несвоевременного прохождения обучения специалистами служб на курсах профессиональной переподготовки и повышения квалификации.

3. Совершенствовать технологию взаимодействия служб аэропортов (аэродромов).

4. Повысить технологическую дисциплину авиационных специалистов 5.Организовать восстановительный ремонт спецтранспорта, средств аэродромной механизации, технологических сооружений и технологического оборудования.

6. Обеспечить персонал современными средствами связи и оргтехникой.

7. Принять меры по техническому оснащению предприятий в соответствии с планируемыми объемами выполняемых работ, местными климатическими условиями и географическим расположением аэропортов (аэродромов).

Специалист-эксперт отдела АД и ВП В.А. Музыка

17.07.2013

Согласовано:

Начальник отдела АД и ВП Н.П. Нестеренко

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

**Описание актов незаконного вмешательства в деятельность аэропортов и авиапредприятий**

Основные данные по актам незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ГА по авиапредприятиям (аэропортам) за 1 полугодие 2013 г. по сравнению с данными за 1 полугодие 2012 г. приведены в таблице 1.

Таблица 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Вид АНВ в деятельность ГА | 1 полугодие  2012 г. | 1  полугодие  2013 |
| 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) | **2(2)** | **1(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 | **нет** | **3** |
| 11 | Другие АНВ (инциденты) | **нет** | **6** |
|  | **Всего АНВ в деятельность ГА** | **2** | **10** |
| 12 | Количество проведенных тренировок и учений по плану операции “Набат” | **22** | **1** |

**Состояние авиационной безопасности в аэропортах**

**и авиапредприятиях.**

Аэропортовые комиссии по авиационной безопасности созданы во всех аэропортах и авиапредприятиях.

Программы обеспечения авиационной безопасности в подконтрольных аэропортах и авиакомпаниях перерабатываются в соответствии с Руководством по авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (ИКАО),DOC 8973, издание 8, 2011 г.

Службы АБ созданы во всех аэропортах, укомплектованы согласно штатным расписаниям. Положения о службах АБ разработаны, служебные обязанности распределены. Должностные инструкции сотрудников САБ в международных аэропортах переработаны в связи с вводом в работу подразделений вневедомственной охраны МВД.

В аэропортах МВЛ должностные инструкции сотрудников САБ уточняются по мере передачи аэропортов и объектов их инфраструктуры под охрану подразделениям ведомственной охраны ФГУП «УВО Минтранса России».

Постоянно ведутся работы по поддержанию в исправном состоянии ограждений и дорог по периметру аэропортов.

Организация пропускного и внутриобъектового режима в аэропортах в основном соответствует предъявляемым требованиям.

Охрана ВС в аэропортах организована согласно требованиям НОВСО ГА –93, однако, в организации пропускного и внутриобъектового режима в аэропортах продолжают иметь место недостатки, способствующие несанкционированным проникновениям посторонних лиц на охраняемую территорию и объекты воздушного транспорта.

21 марта 2013 года в Дальневосточном МТУ ВТ Росавиации проведено совещание с руководящим составом подконтрольных авиапредприятий и аэропортов. Одним из вопросов на совещании был рассмотрен «Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства». Разработка, утверждение и реализация Планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ (ТС).

В международных аэропортах в терминалах, залах ожидания на мониторах прокручиваются видеоролики антитеррористического содержания.

**Организация производства досмотра пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации,**

**бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты.**

100% досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, организован во всех аэропортах. Строго ограничены вес и габариты ручной клади, усилены меры по обнаружению и изъятию из ручной клади колющих и режущих предметов, организована постоянная информация по мерам авиационной безопасности для пассажиров, осуществляется трансляция анимационных видеороликов по транспортной безопасности в международных аэропортах. Технологии производства досмотра во всех аэропортах переработаны согласно требованиям приказа Минтранса РФ от 25.07.2007 г. № 104.

Досмотр членов экипажей ВС и обслуживающего персонала организован во всех международных аэропортах и в аэропортах местных воздушных линий.

Досмотр грузов, почты и бортовых запасов в международных аэропортах и аэропортах федерального значения проводится с применением технических средств, в аэропортах регионального значения и МВЛ - вручную и с применением метода выдержки на складе.

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

Результаты досмотра пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах за 1 полугодие 2013 г. по сравнению с данными за 1 полугодие 2012 г. приведены в таблице 2.

Таблица 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Основные показатели | Ед.  изм. | 1 полугодие  2012 г. | 1 полугодие  2013 г. |
| 1 | Перевезено пассажиров | чел. | **932 989** | **1 219 004** |
| 2 | Выявлено лиц, пытавшихся пронести в ВС запрещенные предметы и вещества | чел. | **768** | **1 089** |
| 3 | Обнаружено и изъято |  |  |  |
| а) оружия всех видов, всего | шт. | **119** | **108** |
| б) боеприпасов всех видов, всего | шт. | **710** | **864** |
| в) взрывчатых веществ | кг | **11,216** | **1,35** |
| г) легковоспламеняющихся. жидкостей | л | **196,397** | **321,798** |
| д) ядовитых, и других веществ | кг | **36,73** | **46,225** |
| 4 | Перевезено оружия пассажиров, изъятого на период полета | шт. | **4 342** | **3 925** |
| 5 | Количество случаев обнаружения оружия и взрывных устройств (взрывчатых веществ) в различных зонах аэропорта | кол-во | **нет** | **нет** |
| 6 | Случаи отправки и получения багажа без пассажиров | кол-во | **5** | **2/13** |

Не снижаются попытки незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта. Регулярно поступают сообщения, содержащие угрозу таких актов. 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

Продолжаются попытки проникновения посторонних лиц на контролируемую зону аэропортов.

В целом, в области возложенных функций по авиационной безопасности, авиапредприятия справляются с поставленными задачами, ведут работу по усилению структур авиационной безопасности и совершенствованию технологических средств и методик.

Общая оценка состояния авиационной безопасности в аэропортах и авиакомпаниях-удовлетворительная.

**Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов**

**Поисково-спасательное обеспечение полетов**

В первом полугодии 2013 года на территории, подконтрольной Управлению поисково-спасательные работы, связанные с авиационными происшествиями не проводились.

**Аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение**

Аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение в аэропортах подконтрольных Управлению осуществляется службами поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (далее - служба ПАСОП) в соответствии с требованиями нормативных документов. Основной задачей служб ПАСОП является организация подготовки штатных и нештатных аварийно-спасательных формирований, аварийно-спасательного оборудования и техники для обеспечения постоянной готовности к проведению поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ при авиационных происшествиях и чрезвычайных ситуациях.

Все авиапредприятия, подконтрольные Управлению, имеют действующие сертификаты соответствия по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению по установленным категориям ВПП по уровню требуемой пожарной защиты.

В первом полугодии 2013 года в авиапредприятиях по сигналу «Тревога» проведено 246 учебных тренировок со штатными и нештатными расчетами аварийно-спасательных формирований в соответствии с требованиями РПАСОП ГА-91. Теоретические занятия и пожарно-строевая подготовка личного состава СПАСОП проводятся регулярно в объеме, обеспечивающим готовность к выполнению работ по тушению пожаров и спасанию людей.

За отчетный период по сигналам «Готовность» и «Тревога» в связи с ожидаемыми аварийными посадками ВС в аэропортах 16 раз приводились в действия пожарно-спасательные расчеты ВПО СПАСОП и расчеты АСК. Количество аварийных посадок ВС, по сравнению с первым полугодием 2012 года, и реальное привлечение расчетов ВПО уменьшилось с 20 до 16 раз. Во всех случаях действия пожарно-спасательных расчетов обеспечили безопасность при производстве аварийных посадок.

В соответствии с приказом Минтранса России от 07.09.2007 № 131 ведется работа по сертификации аэропортов регионального и местного значения по виду аэропортовой деятельности «поисковое и аварийно-спасательное обеспечение». За первое полугодие 2013 года проведены работы по сертификации 4 аэропортов (Кавалерово, Комсомольский-на-Амуре аэропорт, Пластун, Буревестник).

В мае 2013 года с привлечением специалиста отдела организации авиационно-космического поиска и спасания Управления проведена инспекционная проверка ОАО «Аэропорт Южно-Сахалинск» на соответствие сертификационным требованиям в области поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов (в связи со сменой формы собственности с ФГУП на ОАО).

В первом полугодии 2013 года оформлено 7 сертификата соответствия по ПАСОП.

В феврале 2013 года было приостановлено действие сертификата соответствия по ПАСОП в аэропорту Кавалерово в виду отсутствия договора на выделение ПА для поддержания установленной категории ВПП по УТПЗ. После устранения данного нарушения действие сертификата соответствия было возобновлено.

На основании Актов оценки технического состояния аэродромных пожарных автомобилей продлен срок эксплуатации 12 пожарным автомобилям (ПА). Количество пожарных автомобилей, требующих продление срока эксплуатации, по сравнению с аналогичным периодом 2012 года, уменьшилось на 2 ПА.

Наряду с этим отмечается положительная динамика в приобретении ПА. Так за отчетный период приобретены и выставлены на дежурство ПА в аэропортах Хабаровск МВЛ, Тында и Зея (приобретены в рамках образования федерального казенного предприятия), Южно-Курильск (также в рамках образования ФКП). В аэропорту Оха на 2013 год запланировано приобретение ПА для поддержания 5 категории ВПП по уровню требуемой пожарной защиты (УТПЗ).

За первое полугодие 2013 года повышены категории ВПП по УТПЗ с третьей до пятой на аэродромах Ноглики, Оха, Южно-Курильск. Документы аэропортов Буревестник и Шахтерск находятся на стадии согласования в ГосНИИ ГА.

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

Подготовка личного состава служб ПАСОП аэропортов и аварийно-спасательных команд организуется на основе разработанных планов учебной подготовки и тренировок пожарно-спасательных расчетов и нештатных аварийно-спасательных формирований на 2013 год.

Результаты деятельности Управления по ПАСОП

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  | **1 полугодие 2012 года** | **1 полугодие**  **2013 года** |
| Количество рассмотренной доказательной документации аэропортов на сертификацию | 8 | 7 |
| Количество инспекционных проверок | 9 | 5 |
| Количество инспекционных контролей | - | 4 |
| Количество Решений на продление срока эксплуатации пожарных автомобилей | 14 | 12 |
| Понижение/повышение категории аэродромов по УТПЗ | - | 3 |
| Приостановление полетов ВС в аэропортах | - | 1 |
| Оформлено сертификатов соответствия | 4 | 7 |

#G

**Вывод:** Состояние штатных и нештатных аварийно-спасательных формирований, уровень их подготовки, состояние аварийно-спасательного оборудования и техники служб ПАСОП авиапредприятий подконтрольных Управлению позволяют обеспечивать постоянную готовность к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ при авиационных происшествиях и чрезвычайных ситуациях.

Заместитель начальника отдела

организации авиационно-космического

поиска и спасания А.И. Субботин

**Обеспечение безопасности полетов службами ЭРТОС филиалов**

**ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» за первое полугодие 2013 года**

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

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

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

За отчетный период имел место один авиационный инцидент.

02.02.2013 экипаж самолета А-320 выполнял заход на посадку по РМС с МК пос-192 градуса на аэродроме Южно-Сахалинск (Хомутово).

На глиссаде произошёл отказ автопилота ВС по причине выхода из строя курсового радиомаяка СП-90 с МК пос-192 градуса, о чём диспетчер доложил экипажу ВС. Экипаж выполнил уход на второй круг с последующим заходом на посадку системе СП-80 с МК пос-012. Посадка выполнена в штатном режиме.

**Причина авиационного инцидента:**

* сложные метеоусловия, произошло налипание мокрого снега;
* специалистами филиала «Аэронавигация Дальнего Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» не в полном объёме выполнен Бюллетень предприятия-разработчика системы посадки СП-90 по защите курсовых антенн системы посадки от мокрого снега, обледенения и птиц.

По факту данного события было проведено расследование и подготовлены рекомендации по недопущению аналогичных случаев.

В первом полугодии 2013 года авиационных происшествий и инцидентов, связанных с нарушениями в работе средств РТО и связи не было.

В отчётный период выявлено 9 отказов средств РТОП продолжительностью – 312,5 часов (в 2012 году за аналогичный период было 12 отказов средств РТОП).

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

Отмеченные случаи отказов средств РТОП вызваны техническими или метеорологическими причинами. И только два случая отказа произошли по вине инженерно-технического персонала.

За полугодие зафиксировано 61 отключение каналов связи и 752 отключения электроэнергии (что на 10% меньше чем за аналогичный период 2012 года).

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

За последние годы ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в рамках выполнения Федеральных целевых программ увеличило финансирование на обновление систем ОВД, но этого явно не достаточно.

За отчётный период введено в эксплуатацию 6 объектов РТОП и 58 комплектов оборудования РТОП и авиационной электросвязи, списано 112 комплектов оборудования.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Филиал | Всего средств РТОП и авиационной электросвязи | Из них с продлённым ресурсом | | Укомплектованность обслуживающим персоналом, % |
| Количество | % |
| «Аэронавигация Дальнего Востока» | 2179 | 1309 | 60 | 98,1 |
| «Аэронавигация Северо-Восточной Сибири» | 658 | 592 | 90 | 96 |
| «Аэронавигация Северо-Востока» | 1012 | 509 | 50 | 92 |
| «Камчатаэронавигация» | 617 | 284 | 47 | 87 |
| **Итого:** | **4466** | **2694** | **61** | **93,3** |

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

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**.
2. 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 «Аэронавигация Северо-Востока»).
3. 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).
4. Требуют замены в первую очередь средства ГГС с диспетчерскими пультами, радиооборудование ВЧ/СЧ диапазона, приводные радиостанции.
5. В процессе развития спутниковой сети связи филиалов, возникают осложнения связанные с ограничением частотного ресурса орбитальной группировки и использованием, в основном, спутника связи «Экспресс-140». Необходимо увеличение пропускной способности системы с резервированием каналов через различные спутники.
6. 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.
7. 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.

Заместитель начальника отдела РТОП и АС В.А. Втюрин

**Состояние**

**безопасности полетов при организации**

**воздушного движения филиалами ФГУП ОрВД в зоне ответственности.**

В первом полугодии 2013 года комиссиями назначенные приказами начальника Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации проводились расследования по 7 авиационным событиям, нарушения порядка использования воздушного пространства РФ подтвердились по 3 случаям.

В таблице содержится информация о нарушениях порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за первое полугодие 2013 года, в сравнении с первым полугодием 2012 года.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид нарушения порядка ИВП** | **Число нарушений** | |
| **2012 год.** | **2013 год.** |
| Использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы. | 2 | 2 |
| Несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства | - | 1 |
| **Всего** | **2** | **3** |

Анализ данных, приведенных в таблице позволяет сделать вывод о том, что общее число нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации за первое полугодие 2013 года, по сравнению с первым полугодием 2012 года увеличилось.

Основными нарушителями порядка использования воздушного пространства в 2013 году являются частные лица, выполняющие полеты на парапланах свободного полета, а также легкомоторных воздушных судах.

**25.05.2013г.** в Хабаровский ЗЦ ЕС ОрВД в 07 ч. 33 мин. UTC поступил телефонный звонок от гражданина Дубовик А.М. о том, в районе железнодорожного моста через р. Амур (утес севернее моста в границах г. Хабаровска в районе посадочной площадки «Северная») производятся полеты пяти парапланов (класс воздушного пространства – «С»), с его слов парапланы не зарегистрированы. Информация о полетах пяти парапланов в районе железнодорожного моста через р. Амур начальником смены ЗЦ ЕС ОрВД Караваевым В.В. была доведена в установленном порядке по каналам АФТН формализованным сообщением «АНП» в адреса в соответствии с табелем сообщений ТС-95. В ЗЦ ЕС ОрВД и РЦ ЕС ОрВД заявок на выполнение полетов на парапланах в районе железнодорожного моста через р. Амур (в границах посадочной площадки « Северная») не поступало.

Мероприятия по задержанию владельцев парапланов проводились отделом полиции № 11 г. Хабаровска. По данным доклада наряда полиции, после осмотра местности в предполагаемом районе полетов, лица причастные к нарушению порядка использования воздушного пространства и сами парапланы не обнаружены. Паропланы, бортовые номера и позывные установить не удалось, высота около 50 м., район железнодорожного моста через р. Амур (ПП "Северная"). Выполнение полетов производилось без разрешения ЗЦ ЕС ОрВД. Факт нарушения использования воздушного пространства Российской Федерации по ст. 147 пункт «а» ФП ИВП, выразившийся в использовании воздушного пространства класса «С» без разрешения органов ОВД неустановленными сверхлегкими летательными аппаратами, подтверждается. Собственников летательных аппаратов комиссии установить не удалось.

**05.03.2013г.** 08.40-08.50 UTC информация о полете воздушного судна поступила в ЗЦ ЕС ОрВД от жителя Тимошенко Е.Н. Легкомоторный самолет с верхним расположением крыла выполнял полет по маршруту н.п. Переяславка – н.п. Градеково – н.п. Могилевка – н.п. Переяславка, бортовой номер, рейс и позывной установить не удалось, высота полета не более 100м. Полет выполнялся вне воздушных трасс. Заявок на ИВП по указанному маршруту не поступало, разрешение и условия не выдавались.

**Оба авиационных события классифицируются как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 п. «а» – использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства**.

При расследовании авиационных событий комиссиями давались рекомендации:

- по изучению руководящих документов по использованию воздушного пространства Российской Федерации;

- порядок взаимодействия с оперативными органами ЕС ОрВД.

**13.06.2013г**. В 22.38 вертолет Ми-26 № 21442 произвел взлет с а/д Хабаровск (Центральный) и приступил к выполнению маневра по стандартному маршруту вылета по ПВП в северо-восточном направлении от второго разворота на высоте 300 метров по схеме на н.п. «Свечино*»*.

В 22.43 ВС Боинг-767-300 а/к «Норд Винд» рейс НВС2488 прошел VOR HAB на эшелоне 060 с дальнейшей посадкой на аэродром Хабаровск (Новый), вертолет Ми-26 № 21442 в этот момент находился в районе 2-ого разворота малого прямоугольного маршрута аэродрома Хабаровск (Центральный) в соответствии с установленной схемой выхода из района аэродрома Хабаровск (Центральный).

По анализу средств объективного контроля установлено взаимное расположение ВС:

- 22.46.11 после выхода ВС рейс НВС2488 на конечный этап захода на посадку на высоте 600м., ВС № 21442 находилось на высоте 370м., ВС двигались во встречных параллельных направлениях, расстояние между ВС 12км. боковое 5,5км.;

- 22.46.20 в формулярах сопровождения обоих ВС появились символы «НОРМ», расстояние между ВС составляло 12 км., боковое 5,5км., вертикальный интервал 210м.;

- 22.46.58 расстояние между ВС составляло 6 км., боковое 5км., вертикальный интервал 100м.;

- 22.47.19 в формуляре сопровождения ВС рейс НВС2488 появился символ «КОНФЛ», расстояние между ВС составляло 4км., вертикальный интервал 70м.;

- 22.47.34 вертикальный интервал 60м., ВС разошлись левыми бортами.

В период с 22.46.14 до 22.47.34 по информации, отображаемой на экране ААС УВД "Синтез-А2", вертикальный интервал между ВС уменьшился с 230 метров до 60 метров, боковой интервал между ВС уменьшился с 5,5км. до 4км.

В 22. 48 диспетчер КДП МВЛ дал указание экипажу ВС №21442 установить радиосвязь с диспетчером ДПК и в 22.49 экипаж доложил диспетчеру ДПК о пролете н.п. Свечино на высоте 600 метров.

В соответствие с выданным внетрассовым сектором Хабаровского РЦ ЕС ОрВД разрешением на использование воздушного пространства и требованиями ИПП аэродрома Хабаровск (Центральный) экипаж вертолета Ми-26 ВВС МО РФ №21442 должен был пройти н.п. Свечино на высоте 150м, чем нарушил требование Приложения № 9.2.5 « Схемы выхода из района аэродрома по ПВП и ППП с МК=228град» ИПП а/д Хабаровск (Центральный).

Несмотря на допущенное экипажем ВС нарушение установленной схемы выхода из зоны аэродрома, угрозы безопасности полетов в сложившейся на данный момент воздушной обстановки не возникло.

Авиационное событие классифицируется, как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 п. «б» – «несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства»

При расследовании авиационных событий комиссиями давались рекомендации:

- в целях улучшения координации в процессе ОВД оснастить рабочие места ОГ ОВД Хабаровск (Центральный) и диспетчера КДП МВЛ аэродрома Хабаровск МВЛ средствами ГГС;

- анализ изучить с персоналом ОВД Хабаровской (базовой) службы движения, летным составом и ОГ ОВД аэродрома Хабаровск (Центральный).

С персоналом ОВД повторно изучить требования:

- раздел Х. “Координация в процессе обслуживания воздушного движения” ФАП ОрВД;

- раздел «Рубежи приема/передачи» диспетчером КДП МВЛ аэродрома Хабаровск МВЛ и п.6.3.5 ИПП аэродрома Хабаровск МВЛ;

- с летным составом и ОГ ОВД войсковой части 42838 повторно изучить ИПП в районе аэродрома Хабаровск (Центральный) и поправку №7 к ИПП от 15.05.2013г.

**Авиационные события классифицируются как нарушение ФП ИВП гл. VII ст. 147 пункты:**

***«а» – использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространств;.***

*«б» – «несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства»*

За первое полугодие 2013 года проводились расследования еще по четырем случаям нарушений ***ФП ИВП гл. VII ст. 147 п. «а» – использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства.***

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