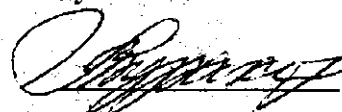


УТВЕРЖДАЮ:

Руководитель ВС МТУ ВТ ФАВТ

 В.Л. Бурахович

« 05 » 02 2014г.

**Анализ
состояния безопасности полетов
на территории деятельности Восточно-Сибирского
межрегионального территориального управления
воздушного транспорта Федерального агентства
воздушного транспорта в 2013 году.**

г. Иркутск

1. Общие данные о состоянии безопасности полетов.

В 2013 году в организациях, расположенных на территории деятельности Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, произошло 25 авиационных события из них:

- авиационные происшествия	1
- авиационные происшествия без человеческих жертв	нет
- серьезные инциденты	1
- инциденты	22
- повреждения воздушных судов на земле	1
- нарушение правил использования воздушного пространства	нет
- чрезвычайные происшествия	нет
- повреждений ГВТ	нет

1.1 Состояние безопасности полетов в коммерческой авиации.

Общие данные о состоянии безопасности полетов в коммерческой авиации Российской Федерации за 2013 год по ВС МТУ ВТ ФАВТ.

Таблица 1.1

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на:				
			САМОЛЕТАХ		ВЕРТОЛЕТАХ		
			1-3 класса	4 класса	1-2 класса	3-4 класса	
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2013	1	-	-	1	-	
	2012	-	-	-	-	-	
Катастрофы	2013	1	-	-	1	-	
	2012	-	-	-	-	-	
Погибло	2013	9	-	-	9	-	
В том числе:	экипаж	2013	3	-	-	3	-
		2012	-	-	-	-	-
	пассажиры	2013	6	-	-	6	-
		2012	-	-	-	-	-
Аварии	2013	-	-	-	-	-	
	2012	-	-	-	-	-	
Списано ВС	2013	1	-	-	1	-	
	2012	-	-	-	-	-	

06 мая 2013 года произошло авиационное событие с вертолетом Ми-8 RA-24410, ОАО «Авиакомпания «Ангара» при выполнении работ по ликвидации ледяного затора на реке Нижняя Тунгуска в районе села Преображенка Катангского района Иркутской области (событие в стадии расследования комиссией МАК).

В 2012 году авиационных происшествий не было.

**Общие данные об инцидентах, ЧП и ПВС с ВС коммерческой авиации
Российской Федерации в ВС МТУ ВТ ФАВТ в 2013 году.**

Таблица 1.2

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на:			
			САМОЛЕТАХ		ВЕРТОЛЕТАХ	
			1-3 класса	4 класса	1-2 класса	3-4 класса
ИНЦИДЕНТЫ	2013	21	21	-	-	-
	2012	15	15	-	-	-
В том числе: серьезные	2013	1	1	-	-	-
	2012	-	-	-	-	-
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2013	-	-	-	-	-
	2012	1	-	1	-	-
Погибло при ЧП	2013	-	-	-	-	-
	2012	-	-	-	-	-
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ	2013	1	1	-	-	-
	2012	2	2	-	-	-

В 2013 году количество авиационных инцидентов с воздушными судами 1-3 класса увеличилось на четверть.

На самолетах 4-го класса и вертолетах событий в 2013 году, как и в 2012 году не было.

В 2013 году имело место ПВС самолета Ан-148 ОАО Авиакомпания «Ангара» в аэропорту Якутск, отнесенное к наземным службам местного предприятия.

В 2013 году ЧП не было.

В 2012 году имело место одно ЧП с самолетом Ан-2 в аэропорту Чита отнесенное к техническим службам аэропорта (нарушение правил швартовки в условиях штормового ветра) и 2 ПВС (в аэропортах Чита и Иркутск).

**Общие данные о состоянии безопасности полетов в АОН
гражданской авиации Российской Федерации в ВС МТУ ВТ ФАВТ**

Таблица 1.3

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на:			
			САМОЛЕТАХ		ВЕРТОЛЕТАХ	
			1-3 класса	4 класса	1-2 класса	3-4 класса
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2013	-	-	-	-	-
	2012	-	-	-	-	-
Катастрофы	2013	-	-	-	-	-
	2012	-	-	-	-	-
Погибло	2013	-	-	-	-	-
	2012	-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2013	-	-	-	-
		2012	-	-	-	-
	пассажиры	2013	-	-	-	-
		2012	-	-	-	-
Аварии	2013	-	-	-	-	-
	2012	-	-	-	-	-
Списано ВС	2013	-	-	-	-	-
	2012	-	-	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ	2013	1	-	1	-	-
	2012	2	-	1	-	1

В 2013 году произошел один инцидент с самолетом P2006T, ООО «Востсибаэро» при облете после восстановления воздушного судна, по причине ранее имевшего место КГН.

В 2012 году имели место:

- один авиационный инцидент с вертолетом Robinson R-44, принадлежащем ЗАО «Байкальская Вертолётная Компания»;
- один инцидент с самолетом P2006T ООО «Востсибаэро»;

2. Анализ состояния безопасности полетов в коммерческой авиации на самолетах 1-3 класса.

2.1 Авиационные происшествия с самолетами 1-3 класса.

В 2012 и 2013 годах авиационных происшествий не было.

2.2 Инциденты с самолетами 1-3 класса.

2.2.1 Причины возникновения инцидентов, связанных с летной службой.

В 2013 году имели место пять событий.

«СЕРЬЕЗНЫЙ ИНЦИДЕНТ» 24.03.2013г. аэропорт Киренск, Ан-24 RA-46712, ОАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: при выполнении взлета в аэропорту Киренск с МКвзл.=273, через 350 метров разбега произошло выкатывание ВС на левую боковую полосу безопасности с последующим разрушением пограничного маркерного знака колесом левой основной опоры шасси. Продолжив взлет и выполнение рейса, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Иркутск.

Заключение: выкатывание воздушного судна за пределы ИВПП с последующим его столкновением с препятствием на этапе взлета, произошло из-за нарушения экипажем Руководства по летной эксплуатации ВС Ан-24 и несоответствия состояния летного поля аэропорта Киренск нормам РЭГА-94.

Событию способствовало сочетание следующих факторов:

- реализация командиром воздушного судна ошибочного решения, принятого на основании собственного мнения по вопросу состояния ИВПП в аэропорту Киренск, на выполнение взлета по ее краю.
- наличие на летном поле не предусмотренных нормативными документами предметов (пограничных знаков), установленных для обозначения границ ИВПП данной категории.

«ИНЦИДЕНТ» 03.04.2013г. аэропорт Иркутск, Ан-24 RA-46662, ОАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: после посадки, на пробеге произошло разрушение трех авиашин колес основных опор шасси. Воздушное судно остановилось в пределах ИВПП.

Заключение: разрушение авиашин трех колес основных опор шасси воздушного судна на пробеге после посадки произошло в результате локального истирания резины о бетонную поверхность ИВПП в процессе применения командиром ВС интенсивного торможения при выключенном автомате торможения.

Авиационное событие произошло по причине не выполнения экипажем правил эксплуатации авиационной техники, выразившееся в отказе командира воздушного судна (на основании собственного мнения о целесообразности применения) от использования системы автомата торможения, что является нарушением требований пункта 1.2. Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа ВС Ан-24, подпункта 3. пункта 7.6.2. и подпункта 2. пункта 7.6.3, подраздела 7.6, раздела 7, РЛЭ самолета Ан-24.

3. «ИНЦИДЕНТ» 11.06.2013г. Омск, Ан-24 RA-46640, ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после взлета с МК 245 экипаж выполнил левый разворот на удалении менее установленного по схеме, в результате чего произошло его сближение с другим воздушным судном (облетчиком системы посадки).

Заключение: причиной авиационного события явилось не выдерживание схемы выхода экипажем Ан-24 из-за неправильного штурманского расчета, что привело к нарушению норм эшелонирования и срабатыванию системы СПОС КСА УВД «Альфа».

«ИНЦИДЕНТ» 09.07.2013г. Тюмень, Ан-24 RA-46640 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро».

Обстоятельства: при рулении на предварительный старт при опробовании двигателей произошло выкатывание воздушного судна за пределы ИВПП.

Заключение: выкатывание воздушного судна за пределы ИВПП (сход с РД) произошло по причине неправильных действий КВС на отклонение самолета по курсу при увеличении режима работы правого двигателя при проверке ИКМ.

Отсутствие должной реакции проверяющего для предотвращения нарушения Руководства по летной эксплуатации самолета Ан-24.

«ИНЦИДЕНТ» 24.11.2013г. аэропорт Магадан Ан-24 RA-46846 ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: выкатывание воздушного судна в процессе руления за границы ИВПП при развороте в кармане ВПП.

Заключение: выкатывание воздушного судна за пределы границ разворотного кармана ИВПП произошло в следствии совокупности причин:

- возможного изменения состояния покрытия разворотного кармана в следствии выпадения снежных осадков;
- возможной недооценки экипажем изменения состояния покрытия ИВПП при рулении и маневрировании;

В 2012 году произошло одно событие.

20.04.2012г. а/п Нерюнгри, Ан-24 RA-46506, ОАО «Авиакомпания «Бурал». Посадка ВС при боковом ветре – 17 м/с (ограничения по РЛЭ – 12 м/с). Причиной инцидента явилось нарушение экипажем РЛЭ Ан-24 в части не соблюдения эксплуатационного ограничения по боковой составляющей ветра, принятием экипаж своевременного решения о прекращении захода и уходе на запасной аэродром.

2.2.2 Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техники.

В 2013 году имели место 14 событий:

«ИНЦИДЕНТ» 24.01.2013г. аэропорт Благовещенск, CRJ-200 VQ-BIY, ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: в начале разбега с МК=360 гр. На EICAS появилось сообщение «MASTER WARNING» и прошла разовая команда «Неправильное положение спойлеров». Экипаж прекратил взлет.

Заключение: причиной срабатывания оповещения явился сбой в работе блока управления Flight Spoiler / Spoileron PCU.

«ИНЦИДЕНТ» 04.02.2013г. аэропорт Иркутск, CRJ-200 VQ-BIX, ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после взлета на EICAS загорелось аварийное сообщение «GEAR DISAGREE», «NOSE DOOR», (рассогласование положения стоек шасси при уборке), (открытое положение носовой створки шасси). Экипаж принял решение о посадке на аэродроме вылета, где и благополучно ее произвел.

Заключение: причиной вынужденной посадки воздушного судна на аэродроме вылета явилось обоснованное решение принятое экипажем в условиях не уборки передней опоры шасси после взлета. Не уборка передней опоры (не снятие с замка выпущенного положения) произошла из-за срабатывания системы блокировки, предназначенной для защиты от несанкционированной ее уборки на земле. Не штатное срабатывание системы предотвращения уборки шасси в то время, когда воздушное судно уже находилось в воздухе, явилось изменение геометрической длины перед-

ней опоры, вызванной уменьшением количества гидравлической жидкости в амортизационной стойке, вследствие ее утечки через некондиционное уплотнение заправочного штуцера. Несвоевременное обнаружение повреждения резинового уплотнителя штуцера заправки специалистами инженерно-авиационной службы явилось основой проявления дестабилизирующего фактора.

«ИНЦИДЕНТ» 08.03.2013г. аэропорт Иркутск, CRJ-200 VQ-BIX, ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: при разбеге в аэропорту Иркутск на скорости 108 узлов на дисплее EICAS высветилось сообщение «Master warning» и сигнализация о неправильном положении правого спойлера. Экипаж прекратил взлёт.

Заключение: причиной прерванного взлета ВС явилось обоснованное решение принятое командиром воздушного судна при срабатывании системы оповещения «Master warning» из-за несоответствия параметров регулировки датчика крайнего убранного положения спойлеронов.

«ИНЦИДЕНТ» 25.04.2013г. аэропорт Новосибирск CRJ-200 VQ-BMK ООО «Авиакомпания «ИрАэро».

Обстоятельства: после посадки обнаружено разрушение шины колеса основной опоры шасси.

Заключение: причиной авиационного инцидента явилось заклинивание тормозного устройства в заторможенном состоянии из-за раскручивания быстросъемного штуцера в линии подачи-сброса давления гидрожидкости и срабатывании на закрытие обратного клапана тормозного устройства. В результате тормозное устройство осталось в заторможенном состоянии из-за запираания давления гидрожидкости внутри тормоза на сжатие дисков и невозможности сброса давления через обратный клапан. В результате в процессе разбега произошло незначительное проворачивание колеса и истирание покрышки шины с последующим разрывом.

«ИНЦИДЕНТ» 26.05.2013г. Иркутск, CRJ-200 VQ-BEV ЗАО «ИрАэро».

Обстоятельства: прерванный взлет по сигналу индикации о проблемах с механизацией крыла (интерцепторов). В начале разбега с МК=297 гр. в 06:20:15 UTC на EICAS сработало аварийное сообщение «Master warning» и одновременно на дисплее загорелась аварийное сообщение «CONFIG SPLRS» (взлёт с аварийной конфигурацией спойлеров). Экипаж прекратил взлет.

Заключение: причиной прерванного взлета явилось обоснованное решение экипажа после срабатывания аварийного сообщения «Master warning» и «CONFIG SPLRS» (взлёт с аварийной конфигурацией спойлеров), из-за неисправности привода управления левого flight spoiler от первой гидросистемы.

«ИНЦИДЕНТ» 31.05.2013г. ОАО «Бурал», Среднеколымск.

Обстоятельства: после взлета произошло падение давления масла правого двигателя и срабатывание сигнализатора «Стружка в двигателе». Посадка выполнена на аэродроме вылета благополучно. Двигатель на исследовании.

Заключение: причиной инцидента с самолетом Ан-24РВ RA-46506 ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» - срабатывание светосигнализатора «Стружка в двигателе» правого двигателя, сопровождавшееся падением давления масла явилось внутреннее разрушение редуктора двигателя. Разрушение сепаратора и выкрашивание поверхности роликов подшипника планетарной ступени редуктора

является конструктивным недостатком двигателей АИ-24 согласно отчету ГосНИИ ЭРАТГА № 30-АВ/412.

«ИНЦИДЕНТ» 13.06.2013г. Магадан, Ан-26 RA-26692 ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после взлета воздушного судна, на ВПП были обнаружены детали крепления кока винта. Посадка в Кемервеем благополучно.

Заключение: разрушение обтекателя воздушного винта левого двигателя произошло из-за разрушения винта ДЗУС на козырьке № 4. Что привело к деформации козырька и последующему «ленточному» разрушению всех козырьков и обечаек с которыми они были связаны замками данного типа.

«ИНЦИДЕНТ» 26.06.2013г. Хабаровск, CRJ-200 VQ-BIY, «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: в полёте по маршруту на высоте 8900 м., произошло растрескивание правого обогреваемого стекла кабины экипажа. Экипаж запросил экстренное снижение и снизился. Аварийного выброса кислородных масок не произошло. Посадка в аэропорту Хабаровск произведена благополучно. Экипаж и пассажиры не пострадали.

Заклучение: причиной разрушения правого лобового остекления явилась неисправность датчиков температуры, что привело к перегреву стекла.

«ИНЦИДЕНТ» 10.09.2013г. маршрут Иркутск – Бодайбо Ан-26 RA-26131 ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: в горизонтальном полёте на эшелоне 170 произошло увеличение расхода масла более расчетного. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Посадка благополучно.

Заклучение: причиной вынужденной посадки воздушного судна явилось решение принятое КВС на основании нерасчетного уменьшения количества масла в маслосистеме силовой установки № 2.

Уменьшение количества масла в маслосистеме стало возможным из-за его утечки на участке трубопровода от воздухоотделителя до регулятора температуры масла в следствии не герметичности дюритовых соединений.

Проявление не герметичности явилось следствием недостаточной затяжки хомутов крепления дюрита из-за не соблюдения исполнителем работ (авиатехником) технологии монтажных работ, регламентированной Технологическими указаниями (после затяжки хомута от руки требуется дополнительная его затяжка плоскогубцами, что не было сделано).

«ИНЦИДЕНТ» 19.11.2013г. аэропорт Красноярск CRJ-200 VQ-BEV ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после посадки и освобождения ВПП на РД, КВС определил проблемы с управлением передней стойкой шасси и вызвал буксир.

Заклучение: комиссией отмечено, что управление передней опорой на рулении сохранялось, но имела место неисправность сигнализации управления опорой в следствии чего, Росавиацией рассматривается вопрос о снятии события с регистрации.

«ИНЦИДЕНТ» 01.12.2013г. аэропорт Иркутск CRJ-100 VP-BAO «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после взлета в наборе высоты при пересечении эшелона 110 на контрольной панели появилось сообщение «PASSENGER DOOR». Экипаж принял решение о выработке топлива для достижения разрешенной посадочной массы и произвел благополучную посадку в аэропорту вылета.

Заключение: причиной вынужденной посадки ВС явилось срабатывание аварийной сигнализации «PASSENGER DOOR» (пассажи́рская дверь) из-за отказа электронного блока системы датчиков положения.

«ИНЦИДЕНТ» 05.12.2013г. CRJ-200 VQ-BIY ЗАО Авиакомпания «ИрАэро»

Обстоятельства: разгерметизация

Заключение: причиной разгерметизации кабины явилось не полное закрытие выпускного клапана, в следствии наличия льда, из-за образования конденсата.

«ИНЦИДЕНТ» 15.12.2013г. Ан-148 RA-61713 ОАО «Авиакомпания «Ангара», а/п Иркутск.

Обстоятельства: в процессе набора высоты при пересечении эшелона FL300 на мониторе в кабине экипажа появилась информация о не открытии клапанов перепуска воздуха правого двигателя. При уменьшении режима до малого полетного газа сигнализация снялась. Проанализировав ситуацию экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Посадка произведена благополучно без выключения проблемного двигателя.

Заключение: причиной вынужденной посадки воздушного судна на аэродроме вылета явилось обоснованное решение, принятое КВС, при появлении информации о нештатной работе клапанов перепуска воздуха правого двигателя.

Появление ложной информации в кабине экипажа о некорректной работе клапанов перепуска воздуха явилось следствием кратковременного отключения блока МВП-1-1(2) системы ИКВСП в сочетании с закупоркой (параллельный отказ) входного канала ППД правого двигателя льдом вследствие засорения канала его обогрева.

«ИНЦИДЕНТ» 30.12.2013г. Ан-148 RA-61714 ОАО «Авиакомпания «Ангара», а/п Иркутск.

Обстоятельства: в процессе руления по РД-2 произошел отказ основной тормозной системы. Для остановки самолета экипаж применил резервную систему торможения до полной его остановки без отклонения от осевой линии. ВС отбуксировано на стоянку.

Заключение: в стадии расследования. Неисправный агрегат (клапан) отправлен на исследование.

В 2012 году имели место 11 событий:

3. Анализ состояния безопасности полётов на самолётах 4 класса

3.1. Авиационные происшествия с самолётами 4 класса

За отчетный период в 2012 и 2013 годах событий в этой категории не было.

3.2. Инциденты на самолётах 4 класса

За отчетный период в 2012 и 2013 годах событий в этой категории не было.

3.2.1. Причины возникновения инцидентов, связанных с лётной службой.

Не рассматриваются из-за отсутствия событий.

3.2.2. Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техники

Не рассматриваются из-за отсутствия событий.

4. Анализ состояния безопасности полетов на вертолетах.

4.1. Авиационные происшествия с вертолетами

06.05.2013г. произошло авиационное событие с вертолетом Ми-8 RA-24410, ОАО «Авиакомпания «Ангара» при выполнении авиационных работ по ликвидации ледяного затора на реке Нижняя Тунгуска в районе села Преображенка, Катангского района, Иркутской области. Расследование проводит комиссия МАК.

За отчетный период в 2012 году событий в этой категории не было.

4.2. Инциденты с вертолетами.

4.2.1. Причины возникновения инцидентов, связанных с лётной службой.

Не рассматриваются из-за отсутствия событий.

4.2.2. Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техники.

Не рассматриваются из-за отсутствия событий.

5. Анализ состояния безопасности полетов в авиации общего назначения.

5.1. Авиационные происшествия с воздушными судами АОН.

За отчетный период в 2012 и 2013 годах событий в этой категории не было.

5.2. Инциденты на воздушных судах АОН.

5.2.1. Причины возникновения инцидентов, связанных с лётной службой.

Не рассматриваются из-за отсутствия событий.

5.2.2. Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техники.

В 2013 году произошло одно событие.

13.06.2013г. аэропорт Улан-Удэ, самолет P2006T, АОН, ООО «Востсибаэро».

Обстоятельства: при облете воздушного судна после восстановления летной годности, в третьем полете произошло не срабатывание сигнализации выпущенного положения передней опоры шасси. Посадка благополучно. Ранее (год назад) воздушное судно уже производило аварийную посадку с невыпущенной передней опорой на грунтовую ВПП.

Заключение: причиной не срабатывания сигнализации выпущенного положения передней опоры шасси явилась ее не установка на замок выпущенного положения, в следствии зацепления вилки колеса ПОЩ за болт крепления кронштейна правой боковой створки в конкретных условиях полета (КПН).

В 2012 году имели место следующие два события.

19.01.2012г. вертолет Robinson R-44, RA-04142, ЗАО «Байкальская Вертолётная Компания».

После взлёта с посадочной площадки «Сигма» в г. Улан-Удэ, в наборе высоты, КВС заметил рост температуры масла двигателя. Было принято решение произвести посадку на площадку подобранную с воздуха в районе н.п. Ошурково. После посадки и выключения двигателя экипаж определил, что масляный радиатор двигателя был холодный. Через 20 минут радиатор отогрелся и КВС было принято решение о возврате в пункт вылета.

Причиной инцидента явилось повышение вязкости масла, закупорка масло-радиатора при длительной стоянке вертолёта вне ангара в условиях отрицательных температур наружного воздуха.

19.05.2012г. в а/п Улан-Удэ при посадке самолета P2006T RA-01797, ООО «Воссибаэро» сложилась передняя опора шасси. Шасси выпускалось от аварийной системы, после его невыпуска от основной. Не выпуск шасси от основной гидросистемы произошел по причине короткого замыкания в цепи питания с отключение АЗС, что привело к отключению насосной станции. Не установка передней опоры шасси на механический замок произошла из-за недостаточного давления в аварийном гидроаккумуляторе в следствии его не герметичности.

6. Состояние безопасности полетов при организации воздушного движения.

В 2013 году имело место одно событие:

«ИНЦИДЕНТ» 05.11.2013г. Аэропорт Киренск Ан-24 RA-46697 ОАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: при заходе на посадку воздушного судна произошло временное нарушение двухсторонней радиосвязи между экипажем и диспетчером из-за проблем в функционировании наземного оборудования.

Заключение: выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полетов, приведшей к уходу ВС на второй круг, произошел по причине ошибочных действий персонала РРС оставившего без радиосвязи диспетчера КДП МВЛ осуществляющего непосредственное УВД в момент захода воздушного судна на посадку.

В 2012 году имело место одно событие:

21.05.2012г. «ИНЦИДЕНТ» а/п Охотск, Ан-26 RA-26105, ЗАО «Авиакомпания «ИрАэро». Посадка ВС при попутной скорости ветра более допустимой РЛЭ. Причинами авиационного инцидента, повлиявшими на решение КВС произвести посадку на аэродроме Охотск с превышением ограничения по боковой составляющей ветра в нарушение п.4.5.7. РЛЭ самолёта Ан-26 явилось:

1. Нарушение органа ОрВД аэродрома Магадан ФАП по ОрВД, введённых в действие приказом Минтранса РФ от 25.11.2011г. № 293.

2. Ошибка диспетчера Хабаровского РЦ ЕС ОрВД при передаче погоды экипажу по запасному аэродрому Сеймчан;

3. Повторная передача недостоверной информации диспетчером Хабаровского РЦ ЕС ОрВД погоды экипажу по запасному аэродрому Сеймчан.

7. Анализ состояния безопасности полетов по инженерно-авиационному обеспечению.

Общие сведения

В 2013 году:

- Осуществляли деятельность по поддержанию лётной годности гражданских воздушных судов (капитальный ремонт и техническое обслуживание авиационной техники) 12 юридических лиц (организаций) зарегистрированных на территории республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области:

ОАО «810 АРЗ», ОАО «Улан-Удэнский АРЗ»; ОАО «Аэропорт Братск»; ОАО «Авиакомпания «Ангара»; ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии», ЗАО «Ленсиб»; ОАО «Международный Аэропорт Иркутск», ЗАО Авиакомпания «ИрАэро», ОАО «Аэропорт Усть-Кут», ОАО «НПК «Иркут», ОАО «Аэропорт Чита», ООО «БурятЭкоАвиа».

В сравнении с 2012 годом количество организаций по ТОиР АТ не изменилось.

- В авиапредприятиях ВС МТУ ВТ ФАВТ зарегистрировано 142 воздушных судна (из них 15 арендовано) 12 типов: Ан-2, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-26-100, Ан-148-100Е, Ми-2, Ми-8, Як-40, CL-600, Cessna T182Т и Cessna 208. Исправно 69 ВС включая 1 ВС, сданное в аренду.

В 2012 году было зарегистрировано 131 воздушное судно (из них 16 арендовано). Исправно 61 ВС включая 3 ВС, сданных в аренду.

- Выдано 60 Свидетельств и присвоено 322 квалификационные отметки ИТП. В 2012 году было выдано 56 Свидетельств и присвоено 568 квалификационных отметок ИТП.

За 2013 год количество авиационных событий связанных с надёжностью АТ и деятельностью ИТП, выглядит следующим образом:

>	авиационных происшествий-	нет.
>	инцидентов	- 14
>	чрезвычайных происшествий	- 0
>	повреждений ВС на земле	- 0

В 2012 году зафиксировано:

>	авиационных происшествий-	нет.
>	инцидентов	- 11
>	чрезвычайных происшествий	- 1
>	повреждений ВС на земле	- 2

В течение 2013 года были выполнены:

12 инспекционных проверок организаций по ТО и Р АТ:

- сертификация на очередной срок:
 - ОАО «810АРЗ».
 - ОАО «Международный Аэропорт Иркутск».
 - ООО «БурятЭкоАвиа».
 - ЗАО «Лётные технологии и системы».
 - ОАО «Улан-Удэнский авиаремонтный завод».

- ОАО «Авиакомпания «Ангара».
- ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии» в аэропорту «Байкал», г. Улан-Удэ, и в аэропорту г. Якутска.
- ООО «АВКОМ-Д» в аэропорту г. Иркутск.
- ЗАО «Ленсиб».

Заключение: организации по ТО АТ соответствуют требованиям ФАП-145 по заявленным к сертификации сферам деятельности.

• расширение сферы деятельности:

- ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии» (Ан-26(Б)-100 и Ми-171).
- ОАО «Авиакомпания «Ангара» (Ми-8МТВ-1).
- ООО «БурятЭкоАвиа» (Ан-2, P2006T и Cessna Caravan 208B).

Заключение: организации по ТО АТ соответствуют требованиям ФАП-145.

5 плановых инспекционных проверок организаций по ТО и Р АТ:

- ОАО «Аэропорт Братск».
- ОАО «Аэропорт Усть-Кут».
- ОАО «Корпорация «Иркут».
- ОАО «Авиакомпания «Ангара» (ремонт компонентов ВС).
- ОАО «Аэропорт Чита».

Заключение: организации по ТОиР АТ продолжают соответствовать требованиям ФАП-145.

За исключением ОАО «Аэропорт Братск» в части:

- выполнения части работ по периодическому техническому обслуживанию и замене компонентов ВС, заявленных типов авиационной техники, которые не обеспечены средствами ТО и Р АТ, определенными Технологическими указаниями;

- метрологического обеспечения работ по ТО и РАТ, из-за не правомерного увеличения интервала между поверками средств измерений, а также перевода части приборов в индикаторы.

Вместо того, чтобы устранять нарушения со стороны сотрудников ОАО «Аэропорт Братск» были попытки представить ситуацию в искаженном виде.

Отчет по устранению недостатков утвержденный 14.04.2013 Генеральным директором ОАО «Аэропорт Братск» и направленный в ВС МТУ ВТ ФАВТ по электронной почте не подтвердил устранение выявленных нарушений.

Решением УПЛГ ВС ФАВТ от 17.05.2013 были внесены изменения в сферу деятельности Сертификата соответствия выданного ОАО «Аэропорт Братск» № 2021120187 от 18.06.2012., в части исключения периодического ТО ВС Як-40 и Ми-8Т, П, ПС.

После представления в ВС МТУ ВТ ФАВТ документального подтверждения устранения выявленных нарушения сертификационных требований, на основании протокола ВС МТУ ВТ ФАВТ Решением УПЛГ ВС от 20.08.2013, было возобновлено действие сертификата соответствия в части выполнения периодического технического обслуживания самолетов типа Як-40 и вертолетов типа Ми-8Т, П, ПС.

Письмом в адрес Генерального директора ОАО «Аэропорт Братск» обращено внимание на:

- необходимость корректировки реестра СИ, КПА, оборудования и инструмента, подлежащих калибровке (поверки) и используемых ОАО «Аэропорт Братск», при выполнении работ по техническому обслуживанию авиационной техники,
- неполное оформление (заполнение) представленных копий паспортов на часть СИ;
- вольность трактовки требований «Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих» (Пр. МЗ и СР РФ от 29.01.2009 №32), в части квалификационных требований к специалистам ГА. Согласно п.7 данного справочника, работники, не имеющие специальной подготовки, могут быть назначены, в порядке исключения, на соответствующие должности по рекомендации аттестационной комиссии;
- необходимость регулярной актуализации используемой документации и обновления изношенных средств ТОиР АТ и инструмента.

В течение 2012 года было выполнено 7 инспекционных проверок и 6 плановых инспекционных проверок организаций по ТОиР АТ.

12 инспекционных проверок базовых объектов эксплуатантов:

ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии»; ОАО «Аэропорт Братск»; ОАО «Авиакомпания «Ангара»; ЗАО Авиакомпания «ИрАэро»; ООО «Авиационная компания «ПАНХ», лётный отряд № 11 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в г. Иркутске. В результате проверок установлено, что инженерно-авиационное обеспечение полетов ВС эксплуатантов продолжает соответствовать сертификационным требованиям.

Внеплановая проверка инженерно-авиационного обеспечения лётного отряда №11 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в аэропортах Усть-Кут, Киренск, Иркутск.

Заключение: ИАО продолжает соответствовать сертификационным требованиям, кроме ВС базирующихся в аэропорту г. Иркутск.

- ОАО «Авиакомпания «Ангара», связанная с освоением нового типа ВС Ми-8МТВ

Заключение: состояние инженерно-авиационного обеспечения полётов вертолётов типа Ми-8МТВ-1 соответствует сертификационным требованиям.

В 2012 году было выполнено 10 проверок базовых объектов эксплуатанта ВС МТУ ВТ ФАВТ.

Инспекция ВС

Сертификация экземпляров ВС

В 2013 году был выдан 51 сертификат летной годности гражданского воздушного судна и 5 сертификатов летной годности ЕЭВС АОН.

Для выполнения работ по оценке соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям привлекались ОАО «СЗМЦ по сертификации ГА» г. Санкт-Петербург, ЗАО «ИЦСЭВС «Эксперт-Профи» г. Иркутск и ЗАО «АСЦ «СибНИА-ТЕСТ» г. Новосибирск.

В 2012 году было выдано 39 сертификатов летной годности гражданского ВС и 3 сертификата лётной годности ЕЭВС АОН.

В 2013 году действие сертификатов летной годности ВС не приостанавливалось.

В 2012 году приостановлено 2 сертификата лётной годности:

- вертолёт R-44II RA – 04142 НП «Байкальский авиационный клуб» повреждённого в результате «аварии».
- Автожир А-002 RA – 1010G (ЕЭВС АОН) Иркутского авиационного завода-филиала ОАО «Корпорация «Иркут» повреждённого в результате «серьёзного инцидента».

Инспекционный контроль:

- самолет Ан-24Б RA-46408 ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии».
Заключение: летная годность самолета, после устранения выявленных недостатков, соответствует установленным требованиям.
- вертолёт Ми-8Т RA-22665 ОАО «Аэропорт Братск».
Заключение: вертолёт соответствует установленным требованиям. Может использоваться для нерегулярных коммерческих перевозок.
- вертолёт Ми-8Т RA-22856 ОАО «Аэропорт Братск».
Заключение: вертолёт не соответствует установленным требованиям.
- самолет Ан-2 RA-84697 (ООО «Аэросервис»).
Заключение: летная годность самолета продолжает соответствовать установленным требованиям.

Инспекторский осмотр ВС:

- самолёт Ан-2 RA-33330 ОАО «Авиакомпания «Ангара».
 - самолёт Ан-24РВ RA-47804 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро».
 - вертолёт Ми-8Т RA-24598 ОАО «Авиакомпания «Ангара».
 - вертолёт Ми-8Т RA-22877 ОАО «Авиакомпания «Ангара».
 - самолёт Ан-26 RA-26138 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро».
- Оценка технического состояния ВС: удовлетворительно.
- проверка соответствия требованиям карты данных сертификата типа самолётов авиакомпании «ИрАэро» Bombardier CL600-2B19 VQ-BIY (7539), VQ-BIX (7546), VQ-BMK (7668), VQ-BEV (7467), VP-BAO (7177), VQ-BML (7650) (РД УУУКЗЫГД от 03.07.2013 года № 031115). Оборудование ВС соответствует карте данных сертификата типа.

Всего в 2013 году были выполнены: инспекционный контроль лётной годности 4 ВС, инспекторские осмотры 11 ВС.

В 2012 году были выполнены: инспекционный контроль летной годности 10 ВС, инспекторские осмотры 4 ВС.

Дооборудование воздушных судов эксплуатантов ВС МТУ ВТ ФАВТ в соответствии с требованиями ФАП-128

В настоящее время все эксплуатируемые самолеты дооборудованы СРПБЗ, а два ВС (Ан-12 RA-11310 ОАО «Корпорация «Иркут» Иркутский авиационный завод и Ан-26Б RA-26138 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро») – БСПС и СРПБЗ. Ан-26Б RA-26138 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро», допущен к полетам на международных воздушных линиях.

Вертолеты Ми-8 эксплуатантов ВС МТУ ВТ ФАВТ не дооборудованы СРПБЗ и допущены к полетам по правилам визуального полета.

В 2013 году было организовано проведение 16 проверок авиационной техники:

- по Указанию № 43/2012. «Двигатель Д-436-148» по вопросу: «Разовый осмотр реверсивных устройств (РУ) двигателей Д-436-148 в эксплуатации». Замечаний нет.
 - состояния двигателей АШ-62ИР (РД 151430 УУУКЗЫГЗ, письмо МТУ от 17.04.2013 №23.8-94). Замечаний нет.
 - состояния остекления кабины пилотов на самолётах Ан-24, Ан-26 (РД 190700 УУУКЗЫГД, РД 010940 УУУКЗЫГЗ от 01.04.2013). Замечаний нет.
 - на предмет аутентичности изделий производства ОАО ПКО «Теплообменник» (РД 070820 УУУКЗЫГД от 07.02.2013, РД 080710 УУУКЗЫГД, РД 210645 УУУКЗЫГД). Сделаны дополнительные запросы ОАО ПКО «Теплообменник».
 - замена болтов 8-3914-041 крепления лопастей РВ с номерами К2083 – К2382 (бюллетень № ТМ 44-РВ-БД-Г «Вертолёт Ми-8, Ми-8МТВ, Ми-8АМТ, Ми-171, Ми-172 и их модификации»). Заменены болты на 2 вертолётах ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии».
 - крепления корпуса самописца КЗ-63 к конструкции самолётов Ан-24, Ан-26 (письмо УПЛГ ВС от 30.05.2013г. № 03.10-46.). Замечаний нет.
 - крепления маслобака двигателей типа АИ-24 самолётов Ан-24, Ан-26 (письмо УПЛГ ВС от 30.05.2013г. № 03.10-46.). Замечаний нет.
 - разовый осмотр трубопроводов системы управления компрессорами на двигателях Д-436-148 в эксплуатации (письмо УПЛГ ВС от 09.04.2013 № 03.10-26).
 - разовый осмотр трубопровода № 6370843200-01 подвода топлива от топливной системы самолёта к блоку насосов 934ТМ-1 на двигателях Д-436-148 в эксплуатации. (Указание №7/2013 «Двигатель Д-436-148»).
 - состояния электрокабеля выносного пульта бортоператора аварийного открытия замка ДГ-6ЧМ внешней подвески груза при включённом электропитании, используя методику изгиба кабеля вертолётов Ми-8 и его модификаций (РД УУУКЗЫГД от 03.07.2013 года № 031000). Замечаний нет.
 - состояния коков воздушных винтов АВ-72 на наличие обмасливания и подтёков масла самолётов Ан-24, Ан-26 (РД УУУКЗЫГД от 09.07.2013 года № 091200). Замечаний нет.
 - состояния системы статического и полного давлений на всех самолётах Ан-24, Ан-26 под контролем ОТК (письмо УПЛГ ВС от 04.07.2013 года № 03.10-49). Замечаний нет.
 - визуальный осмотр осевого шарнира втулки несущего винта 8-1930-000 серии 02 на вертолётах Ми-8 и его модификациях на предмет отсутствия трещин (РД УУУКЗЫГЗ от 05.09.2013 года № 051230). Замечаний нет.
 - состояния и надёжности крепления стабилизатора 8АТ-3100-00 вертолётов Ми-8Т (РД 081235 УУУКЗЫДБ).
- На Ми-8 RA-22877, ОАО «Авиакомпания «Ангара» обнаружена трещина накладки носка стабилизатора в районе серьги установки угла установки стабилизатора. Выполнен ремонт, по остальным воздушным судам замечаний нет.

- проверка на всех воздушных судах, на которых установлены изделия производства и ремонта ОАО «Агрегат» на предмет аутентичности в соответствии с методикой оценки аутентичности компонентов ВС № 24.10-966ГА (2-я редакция) (РД УУУКЗБГД от 02.12.2013 года № 020830). Замечаний нет.

- разовая проверка состояния и монтажа органического остекления 24-0250-250-11/12 правой и левой форточек фонаря кабины пилотов на всех самолётах Ан-24 и Ан-26 всех модификаций (письмо ФАВТ от 06.12.2013г. № 03.10-81)).

На ВС Ан-24 RA-47818 и Ан-24 RA-47848 (эксплуатант ОАО «Авиакомпания «Ангара») на стеклах правых форточек кабины пилотов обнаружено «серебро» превышающее предельно допустимые значения. Выполнена замена форточек. По остальным воздушным судам замечаний нет.

В 2012 году было выполнено 12 разовых проверок АТ.

В июне 2013 года состоялся Совет ВС МТУ ВТ ФАВТ, где одним из вопросов было: «Поддержание лётной годности гражданских воздушных судов по территории деятельности ВС МТУ ВТ ФАВТ».

В 2013 году ОПЛГ ГВС было проведено:

- совещание с руководителями инженерно-авиационных служб региона: - итоги работы ИАС ВС МТУ ВТ ФАВТ за 2012 год и подготовка к работе в ВЛП-2013.
- анализ деятельности ИАС ВС МТУ ВТ ФАВТ по обеспечению безопасности полётов, поддержанию лётной годности гражданских воздушных судов в первом полугодии 2013 года.
- инструктивно-методическое совещание руководящего состава АТБ, АТК, ИАС авиапредприятий и авиакомпаний ВС МТУ ВТ по итогам работы за 8 месяцев 2013 года и подготовке к работе в ОЗП 2013-2014 годов.
- разработана Карта вопросов подлежащих обязательному контролю при проверке готовности ИАС авиапредприятия к работе в ОЗП 2013-2014 годов.
- проведены рабочие совещания по вопросам инженерно-авиационного обеспечения полётов в ОАО «Аэропорт Братск».

Вывод.

Инженерно-авиационное обеспечение полетов воздушных судов ВС МТУ ВТ ФАВТ в 2013 году обеспечило условия для приемлемого уровня безопасности полетов.

8. Анализ состояния безопасности полётов по наземному обеспечению полётов, организации авиаперевозок и/или авиационных работ.

За 2013 год в предприятиях, подконтрольных ВС МТУ ВТ ФАВТ состояние безопасности полетов по наземным службам отражается следующими показателями:

- > серьезных инцидентов - 1 (как фактор обусловивший событие).
- > инцидентов - 1 (отнесено к службе АБ ОАО «Аэробратск»).
- > повреждений ВС на земле - 1 (отнесено к наземным службам а/п Якутск).

24.06.2013г. самолет АН-24 RA-46712 ОАО «Авиакомпания «Ангара» при разбеге сбил боковой маркировочный знак с левой стороны ИВПП, левой основной

стойкой шасси. По результатам расследования основной причиной серьезного инцидента явилось выкатывание воздушного судна за пределы ИВПП с последующим его столкновением с препятствием на этапе взлета из-за нарушения экипажем Руководства по летной эксплуатации ВС АН-24 и несоответствия состояния летного поля аэропорта Киренск.

19.06.2013г. Братск, Ан-148 RA-61711, ОАО «Авиакомпания «Ангара»

Обстоятельства: при заходе на посадку ВС произошел не санкционированный выезд автомобиля спец служб на ВПП. Самолет был направлен службой движения на второй круг.

Заключение: причиной реализации мероприятий по устранению угрозы столкновения воздушного судна с препятствиями на ВПП (команда диспетчера на выполнение прерванного захода на посадку ВС и ее исполнение экипажем) явился не санкционированный выезд на ВПП автомобилей спецслужб МВД при проведении мероприятий по организации обслуживания VIP перевозок.

Не санкционированный выезд транспортных средств на ВПП произошел в результате прекращения исполнения обязанностей по их сопровождению назначенным должностным лицом (начальником подразделения охраны ОАО «АэроБратск») без принятия мер по продолжению безопасного маневрирования на летном поле ранее сопровождаемых им автомобилей.

19.06.2013г. ПВС. Событие отнесено к наземным службам аэропорта Якутск. Самолет Ан-148 RA-61713, ОАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: при подъезде автомашины МАЗ-160 для загрузки багажа в ВС произошло повреждение правого элерона (царапина законцовки правого элерона с нарушением ЛКП размером 200x5 мм, со сквозным повреждением 1 мм, слоя композитного материала нижней поверхности элерона длиной 8 мм.).

Заключение: причиной повреждения воздушного судна транспортным средством (автомобилем ССТ) явилось нарушение водителем и грузчиком п. 30 «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ» Приказ МТ РФ от 13.07.2006г. № 82 и п.6.13 РОРОС-95.

За анализируемый период в составе комиссий Управления и самостоятельно специалистами отдела проведено 44 (+22,7% по сравнению с 2012 годом) инспекторских проверок аэродромов, аэропортов и посадочных площадок по вопросам наземного обеспечения и организации пассажирских и грузовых перевозок. Увеличение количества проверок связано с первичными сертификациями новых объектов и увеличением количества внеплановых проверок по поручению вышестоящих органов.

По состоянию на 01.01.2014 все действующие аэропорты региона имеют сертификаты соответствия аэропортов. В аэропорту Чара (главный оператор ООО «Аэропорт») сертификат аэропорта (комплексный) приостановлен из-за отсутствия сертификата соответствия по УВД и РТОП. В аэропорту Мама (главный оператор ООО «Мамский аэропорт») срок действия сертификата аэропорта закончен 24.10.2011 и не продлялся из-за причины отсутствия сертификата соответствия по УВД и РТОП.

В процессе инспекционных проверок выдано два отрицательных заключения о выдаче первоначального сертификата соответствия по авиатопливообеспечению

воздушных перевозок в аэропорту Усть-Кут двум заявителям (ОАО «Аэропорт Сургут», ООО «Ленский транзит»).

За анализируемый период проведена первичная инспекционная проверка по авиатопливообеспечению воздушных перевозок ООО «ГСМ Авиасервис» на посадочной площадке Р-111 ОАО «ВЧНГ» и инспекционная проверка ООО «Аэрофьюэлз Усть-Кут» по аэродромному обеспечению в аэропорту Усть-Кут и авиатопливообеспечению на п.п. Верхнемарково, а также инспекционная проверка по ПАСОП на аэродроме Иркутск-2(Восточный). По сравнению с 2012 годом первичных сертификатов увеличилось в 2013 году на 75%.

Всего выдано 22 сертификата соответствия по видам аэропортовой деятельности и 4 комплексных сертификатов соответствия аэропорта. Это на 54,5 % больше аналогичного периода 2012 года в соответствии по срокам действия сертификатов соответствия.

Проведен инспекционный контроль по 27 видам аэропортовой деятельности, продлены сроки эксплуатации 20 аэродромных пожарных автомобилей в 10 аэропортах.

Продлено три удостоверения годности светосигнального оборудования в аэропортах Усть-Кут, Бодайбо и на аэродроме Иркутск-2(Восточный).

В 2013 году в управлении создана постоянно-действующая территориальная аттестационная комиссия по аттестации спасателей и аварийно-спасательных формирований.

8.1 Характерные недостатки.

По результатам проверок в отчетном периоде отмечены следующие характерные недостатки:

Общие недостатки:

1. При подготовке к процедуре сертификации несвоевременно и не в полном объеме представляется документация.

Аэродромное обеспечение

1. Зимнее содержание аэродромов осуществляется с отступлением от рекомендаций РЭГА РФ-94.
2. Несвоевременно обновляется маркировка искусственных элементов аэродрома.
3. Для работы в ВЛП недостаточно обеспечиваются аэродромные службы сертифицируемыми материалами для текущего ремонта ИВП, РД.
4. Несвоевременно удаляется сухая трава и ее молодая поросль с элементов летного поля.

Спецавтотранспорт

1. 81% единиц спецавтотранспорта авиапредприятий эксплуатируется более 10 лет, 59% единиц спецавтотранспорта эксплуатируется более 20 лет.

2. В ряде авиапредприятий не обеспечиваются запасными частями транспортные средства и механизмы в соответствии с заявками служб спецавтотранспорта.

3. Несвоевременно обновляется окраска спецавтотранспорта в соответствии с требованиями ГОСТ.

3. Несвоевременно обновляется окраска спецавтотранспорта в соответствии с требованиями ГОСТ.

4. Стояночные гаражные боксы не своевременно подвергаются косметическому и текущему ремонту.

5. Стояночные гаражные боксы в ряде аэропортов допускаются к эксплуатации без противопожарной сигнализации.

Обслуживание пассажиров, почты, багажа и грузов.

1. В ряде авиапредприятий отсутствует необходимая механизация погрузо-разгрузочных работ.

2. Имеются упущения в оформлении сопроводительной перевозочной документации.

3. В аэропортах с малой интенсивностью полетов отсутствуют электронные системы регистрации пассажиров и багажа.

4. В аэропортах с малой интенсивностью полетов здания аэровокзалов физически и морально устарели и требуется их реконструкция или капитальный ремонт.

Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение.

1. В первом полугодии 2013 года парк пожарных автомобилей не обновлялся (за исключением ОАО «Аэропорт Братск» - АА-8.0 – 1 шт. и ОАО «Международный Аэропорт Иркутск» - АА-8.0 -2 шт., ЗАО «Ленсиб» - АА-8.0 – 1 шт.).

2. Основной парк пожарных автомобилей выработал 10 летний ресурс.

Авиатопливообеспечение воздушных перевозок.

1. Несвоевременно производится государственная метрологическая поверка средств измерений.

2. Имеются упущения в работе с оформлением рабочей документации.

3. Не качественно проводится внутренний инспекционный контроль.

Электросветотехническое обеспечение.

1. Не во всех аэропортах аэровокзалы имеют автономные резервные источники электроснабжения.

9. Анализ нарушений, выявленных при проведении инспектирования воздушных судов на аэродромах и мер для их устранения

На постоянной основе отмечаются несоответствия, проявившиеся из-за недостаточного внимания эксплуатантов по поддержанию технического состояния авиационной техники.

Требования по устранению замечаний направляются в администрации соответствующих эксплуатантов.

10. Анализ рисков и угроз безопасности полетов

ЗАО «А/К «Ангара»			ЗАО «А/К «ИрАэро»			ОАО «АэроБратск»			ОАО А/К «Бурал»			ООО «А/К ПАНХ»			ООО «Аэросервис»		
2013 год																	
Т шт	К 1000	S %	Т шт	К 1000	S %	Т шт	К 1000	S %	Т шт	К 1000	S %	Т шт	К 1000	S %	Т шт	К 1000	S %
3753	0,21	99,93	1438	0,69	99,93	-	-	100	4204	0,238	99,76	-	-	100	-	-	100
Уровень безопасности полетов <u>высокий</u> .			Уровень безопасности полетов <u>высокий</u> .			Уровень безопасности полетов <u>высокий</u> .			Уровень безопасности полетов <u>средний</u> .			Уровень безопасности полетов <u>высокий</u> .			Уровень безопасности полетов <u>высокий</u> .		
Тшт – налет на одно событие						К 1000 – количество инцидентов на 1000 ч. полетного времени.						S % – комплексный показатель безопасности полетов					

11. Вывод

11.1. Общие положения

Организации гражданской авиации региона в рассмотренный период обеспечили безопасность полетов на приемлемом уровне.

11.2. Коммерческая авиация

Основой для беспокойства в деятельности коммерческой авиации вызывает значительное увеличение количества авиационных событий, причины возникновения особых ситуаций в которых напрямую связаны негативным проявлением человеческого фактора.

Как видно из раздела 2.2.1. количество авиационных инцидентов на воздушных судах 1-3 класса, связанных с летной службой, увеличилось в пять раз.

Обращает на себя внимание тот факт, что в основе большинства событий, просматривается сознательное отступление летным составом (КВС) от технологических норм, заложенных в нормирующей документации.

Возросло количество инцидентов, связанных с отказами авиационной техники с 11 событий в 2012 году до 14 событий в 2013 году.

На самолетах 4-го класса и вертолетах событий в 2012 и 2013 годах не было.

В 2013 году ПВС и ЧП отнесенных к деятельности организаций ВС МТУ ВТ ФАВТ не было.

В 2012 году за рассматриваемый период произошло два повреждения воздушных судов на земле и одно чрезвычайно происшествие с самолетом Ан-2 в аэропорту Чита.

ПВС (оба события произошли в аэропорту Иркутск) это результат неэффективности мероприятий по работе с персоналом.

Небрежность, проявленная инженерно-техническим персоналом ОАО «АэроЧита», который не закрепил самолет Ан-2 должным образом и не следил за техническим состоянием крепежных устройств на стоянке, стала причиной ЧП и ПВС в аэропорту Чита.

11.3. Авиация общего назначения

В ВС МТУ ВТ ФАВТ реализовывались мероприятия, предложенные к исполнению Росавиацией в информациях по безопасности полетов № 10 и № 11.

11.4 Рекомендации по безопасности полетов.

Федеральным агентством воздушного транспорта организована и проводится работа по подготовке условий для выполнения с 14.11.2014г. полетов в воздушном пространстве России с использованием методики определения и выдерживания воздушными судами уровня полетов отсчитываемого по давлению приведенному к уровню моря (QNH).

Нововведение коснется каждого участника воздушного движения, чьи полномочия связаны с практическим использованием воздушного пространства, в связи с чем, задачей каждого эксплуатанта является подготовка своего авиационного персонала к адекватному восприятию планируемых к введению норм.

Важно, чтобы все специалисты отчетливо воспринимали связанные с этой темой основные понятия, термины и определения. Могли свободно и главное безошибочно осуществлять операции по переходу с одного формата отчета к другому и обратно, свободно оперировать шкалами футов, метров и давлений в новой системе.

Методическим структурам субъектов предлагается на весь период до начала применения в России методики полетов по QNH, ежемесячно, в плановом порядке включать в темы профессиональной подготовки персонала элементы подготовки с тестами по вопросам связанным с использованием отчета уровня полета по QNH.

Структурам региона, в чьи полномочия входит формирование и издание инструктивных аэронавигационных материалов, связанных с данной темой, предлагается обратить самое пристальное внимание на информацию по переходу к полетам по QNH, размещаемую на официальном сайте Росавиации.

Начальник ОИБП



В.Т. Ключерев