

УТВЕРЖДАЮ



Руководитель ВС МТУ ВТ ФАВТ

В.Л.Бурахович

«09» декабря 2015г.

**Анализ
состояния безопасности полетов
на территории деятельности Восточно-Сибирского
межрегионального территориального управления
воздушного транспорта Федерального агентства
воздушного транспорта за 2014 год.**

г. Иркутск

1. Общие данные о состоянии безопасности полетов.

В 2014 году, в организациях, расположенных на территории деятельности Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, произошло 24 авиационных события, из них:

- авиационные происшествия:	нет
- авиационные происшествия без человеческих жертв:	нет
- серьезные инциденты:	3
- инциденты:	18
- повреждения воздушных судов на земле:	1
- нарушение правил использования воздушного пространства:	2
- чрезвычайные происшествия:	нет
- повреждений ГВТ:	нет

1.1 Состояние безопасности полетов в коммерческой авиации.

Общие данные о состоянии безопасности полетов в коммерческой авиации по ВС МТУ ВТ ФАВТ за 2014 год.

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	2014	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-
Катастрофы	2014	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-
Погибло	2014	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2014	-	-	-	-
		2013	-	-	-	-
	пассажиры	2014	-	-	-	-
		2013	-	-	-	-
Аварии	2014	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-
Списано ВС	2014	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-

В 2013 и 2014 годах авиационных происшествий на территории ВС МТУ ВТ ФАВТ не было.

**Общие данные об инцидентах, ЧП и ПВС с ВС коммерческой авиации
Российской Федерации в ВС МТУ ВТ ФАВТ в 2014 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	2014	21	21	-	-	-
	2013	21	21	-	-	-
В том числе: серьезные	2014	3	3	-	-	-
	2013	1	1	-	-	-
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2014	-	-	-	-	-
	2013	1	-	-	1	-
Погибло при ЧП	2014	-	-	-	-	-
	2013	9	-	-	9	-
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ	2014	1	1	-	-	-
	2013	1	1	-	-	--

В 2014 году общее количество авиационных инцидентов произошедших с воздушными судами 1-3 класса соразмерно количеству событий произошедших в 2013 году.

Из общего количества инцидентов в 2014 году произошли три инцидента классифицированные комиссиями, как серьезные.

В 2013г. имел место один серьезный инцидент.

В мае 2013 года 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 Канганского района Иркутской области. Ранее это событие фигурировало в отчетах, как катастрофа, однако по результатам расследования событие классифицировано комиссией МАК, как ЧП.

На самолетах 4-го класса и вертолетах событий в 2014 году не было.

В 2014 году произошло одно ПВС Ан-24Б отнесенное к наземным службам аэропорта Абакан.

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

**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	2014	-	-	-	-	-
	2013	-	-	-	-	-
Катастрофы	2014	-	-	-	-	-

		2013	-	-	-	-	-
Погибло		2014	-	-	-	-	-
		2013	-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2014	-	-	-	-	-
		2013	-	-	-	-	-
	пассажиры	2014	-	-	-	-	-
		2013	-	-	-	-	-
Аварии			-	-	-	-	-
		2013	-	-	-	-	-
Списано ВС		2014	-	-	-	-	-
		2013	-	-	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ		2014	1	-	1	-	-
		2013	1	-	1	-	-

В 2014 году произошло одно событие с воздушным судном АОН.

В 2013 году имел место также 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.

За отчетный период в 2013 и 2014 годах авиационных происшествий с воздушными судами 1-3 класса не было.

2.2 Инциденты с самолетами 1-3 класса.

2.2.1 Причины возникновения инцидентов, связанных с летной службой.

В 2014 году имели место 6 инцидентов, два из которых классифицированы, как серьезные.

В 2013 году имели место 5 инцидентов, один из них классифицирован, как серьезный.

20.01.2014г. «СЕРЬЕЗНЫЙ ИНЦИДЕНТ» а/п Якутск самолет CRJ-200 VQ-ВМК ЗАО Авиакомпания «ИрАэро».

Обстоятельства: после взлета при температуре наружного воздуха - 45 градусов С при ограничении – 40 градусов С не убралась передняя опора шасси. При полёте по маршруту на эшелоне 320 появился дисбаланс топлива в левом и правом топливных баках. В целях обеспечения поперечной балансировки экипаж принял решение о выключении левого двигателя и возврате на аэродром вылета Якутск. При заходе на посадку в условиях минимума аэродрома по видимости, закрылки не выпустились. После посадки управление передней опорой не работало. Посадка выполнена благополучно.

Заключение:

1. Причиной события явилась неправильная оценка командиром воздушного судна внешних метеоусловий, выразившаяся в принятии решения на вылет при температуре наружного воздуха ниже минимально-допустимых ограничений.

2. Причиной не уборки передней стойки шасси явился неполный выход штока амортизационной стойки, выразившийся в не установке ее на замок и отсутствием управления после посадки.

3. Причиной перетекания топлива из основного левого топливного бака в основной правый топливный бак, явился сбой в работе компьютера управления топливной системой.

4. Причиной не выпуска закрылков явилось загрязнение контактов в блоке управления закрылками.

23.01.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Благовещенск самолет CRJ-200 VQ-BIX ЗАО Авиакомпания «ИрАэро».

Обстоятельства: посадка воздушного судна в условиях видимости 1900м. при эксплуатационном минимуме 2000м.

Заключение: причиной авиационного инцидента явилось нарушение экипажем воздушного судна эксплуатационного минимума аэродрома при посадке.

07.02.2014г. «ИНЦИДЕНТ» а/п Иркутск Ан-148 RA-61714 ОАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: при снижении до заданной высоты 600м. на промежуточном участке захода на посадку, экипаж допустил снижение ниже заданной высоты на величину 160м.

Заключение: условием возникновения ситуации, в развитии которой воздушное судно при заходе на посадку оказалось на высоте меньшей, чем опубликовано в документах аэронавигационной информации, явилось временное отвлечение внимания активно управляющего пилота от контроля за положением самолета.

Фактором, способствующим отвлечению внимания КВС от пилотирования, явились ошибочные действия второго пилота, который по команде «выпустить закрылки» приступил к выпуску шасси.

Ошибка пилота проявившаяся в изменении установленной на данном типе воздушного судна последовательности выпуска сначала механизации, а затем шасси на обратный цикл, могла быть обусловлена переносом навыка из продолжительной практики эксплуатации ранее освоенного типа воздушного судна, где выпуск шасси предшествует выпуску закрылков, в условиях малого опыта эксплуатации вновь осваиваемого воздушного судна.

05.04.2014г. «ИНЦИДЕНТ» а/п Иркутск, Ан-24 RA-46096, ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: срабатывание наземной СПОС в режиме конфликт «КФ».

Заключение: срабатывание сигнализации наземного модуля системы контроля за параметрами полета воздушных судов и характеризующее сложившуюся аэронавигационную ситуацию, как конфликтную, произошло вследствие превышения пороговых характеристик настройки системы в условиях конкретных линейных и динамических параметров движения воздушных целей. При рассмотрении факта

срабатывания СПОС выявлено значительное отклонение воздушного судна Ан-24РВ от заданной диспетчером высоты, которую экипаж непреднамеренно пересек при смене эшелона.

Причиной не преднамеренного изменения экипажем заданной высоты полета без согласования с диспетчером явилось:

- отсутствие должного контроля со стороны КВС за выдерживанием параметров полета вторым пилотом;
- ошибка в технике пилотирования активно управляющего воздушным судном второго пилота.

15.05.2014г. «СЕРЬЕЗНЫЙ ИНЦИДЕНТ» а/п аэропорт Иркутск CRJ-200 VQ-BEV ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: снижение воздушного судна ниже безопасной высоты при заходе на посадку, после пересечения эшелона перехода произошло в условиях отсчета экипажем текущей высоты полета по показаниям барометрических высотомеров шкалы давления которых были установлены на величину 760 мм.рт. ст. (QNE), вместо величины фактического давления на уровне аэродрома 714 мм.рт.ст. или 952 гПа (QFE).

Пересекая эшелон перехода, экипаж не изменил на барометрических высотомерах величину ранее установленного для полета на эшелоне величину стандартного атмосферного давления на величину атмосферного давления на уровне порога ВПП аэродрома назначения и не проконтролировал (забыл) выполнение требуемой операции по карте контрольной проверки.

Заключение: причиной снижения воздушного судна ниже безопасной высоты полета явилось не выполнение экипажем требований п.3.86. ФАП-128 «Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан проверить правильность установки давления на шкалах давлений барометрических высотомеров и сравнить показания всех высотомеров» и не реализовал норму, изложенную в РПП авиакомпании в части контроля готовности экипажа к продолжению захода на посадку по листу контрольного осмотра.

20.11.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Иркутск Cessna 208В RA-67450 ООО «Авиационная компания «ПАНХ»

Обстоятельства: снижение ниже заданной диспетчером высоты на промежуточном этапе захода на посадку

Заключение: снижение воздушного судна ниже заданной диспетчером высоты на промежуточном этапе захода на посадку произошло из-за ошибки допущенной командиром воздушного судна при вводе величины давления на уровне порога ВПП (QFE) в систему высотомеров бортового навигационного комплекса.

Проявлению ошибки способствовали:

- невнимательность КВС при установке на высотомере параметра QFE;
- низкого качества исполнения перекрестного контроля в экипаже (невнимательность второго пилота) за установкой величины QFE при пересечении эшелона перехода;

- отсутствие в карте контрольной проверки экипажа самолета Cessna208B, разработанной эксплуатантом, процедуры контроля на эшелоне перехода за правильностью установки величины барометрического уровня (QFE, QNH). ;

2.2.2 Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техники.

В 2014 году имели место 14 событий:

31.01.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Красноярск CRJ-200 VP-BAO ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после посадки на ВПП обнаружен кожух ниши левой основной опоры шасси.

Заключение: причиной авиационного инцидента с воздушным судном явилось разрушение защитного кожуха левой стойки шасси из-за некачественного его закрепления ИТП при очередном техническом обслуживании.

02.02.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Новосибирск CRJ-200 VP-BMK ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после взлёта из аэропорта Новосибирск на приборной панели EICAS появились сообщения GEAR DISAGREE (рассогласование шасси), NOSE DOOR OPEN (открыта передняя стойка шасси), STEERING INOP (отказ управления передней стойки), WOW INPUT (неисправность управляющей схемы обжатия шасси), что свидетельствовало о не уборке передней стойки шасси. Экипаж выполнил действия согласно QRH и принял решение о выработке топлива и посадке на аэродроме вылета. Посадка благополучно.

Заключение: причиной не уборки передней стойки шасси самолета явилось отсутствие давления азота в азотной полости амортизатора. Учитывая тот факт, что накануне, ВС эксплуатировалось в условиях отрицательной температуры наружного воздуха превышающей установленные ограничения (ИБП № 3), комиссия пришла к выводу, что стравливание азота произошло из-за потери свойств резинового уплотнения в условиях эксплуатации самолета при низких температурах со знакопеременными нагрузками.

27.03.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Аэропорт Иркутск, Ан-24 RA-46640, ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: при рулении по РД № 9 произошел сход ВС с поверхности РД из-за отказа управления передней опорой.

Заключение: причиной выкатывания ВС за пределы рулежной дорожки явился замедленный поворот колес передней стойки шасси из левого положения в правое вследствие внутренней не герметичности крана ГА-163/16, а так же относительно небольшая ширина РД-9 для выполнения маневрирования и позднее распознавание экипажем причин невозможности управления передней стойкой шасси (сигнализация отказа отсутствует).

15.04.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Аэропорт Красноярск, CRJ-200 VQ-BML, ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после взлёта в наборе эшелона на высоте 1700 ft. На экране индикации полётных данных EICAS появилось сообщение “OVBD COOL” с выпадением пассажирских кислородных масок. Экипаж принял решение о посадке в а/п Красноярск. ВС и пассажиры не пострадали.

Заключение: причиной срабатывания сообщения OVBD COOL явился перевод системы кондиционирования в наземную конфигурацию из - за ложного сигнала от неисправного датчика DI13(S102MB PAX outer handle microswitch) пассажирской двери.

23.04.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Аэропорт Иркутск, CRJ-200 VQ-BIX, ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: вынужденная посадка воздушного судна. После взлёта в аэропорту Иркутск, в наборе эшелона, на высоте 16000 футов сработала сигнализация «L PACK HI PRESS», «CABIN ALT» и «PASS OXY ON» с выпадением пассажирских кислородных масок.

Заключение: причиной вынужденной посадки воздушного судна явилось срабатывание сигнализации «L PACK HI PRESS», и, как следствие, выпадение кислородных масок в пассажирском салоне из-за отказа Air condition PACK LH, вследствие неисправности Pressure Regulating/Shutoff Valve (перекрывной кран).

04.05.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Аэропорт Магадан Ан-26-100 RA-26051 ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: после взлёта ВС из аэропорта Магадан на ВПП было обнаружен фрагмент болта. После посадке в аэропорту Кепервеем на ВС при осмотре КВС было обнаружено отсутствие головки болта крепления гидроцилиндра уборки/выпуска переднего шасси. Посадка благополучно.

Заключение: событие в стадии расследования.

21.05.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Аэропорт Чита CRJ-200 VQ-BEV ЗАО «Авиакомпания ИрАэро».

Обстоятельства: в наборе высоты, при подходе к эшелону 350 высветилось табло «display cool» (охлаждение мониторов). В соответствии с рекомендациями FCOM экипаж принял решение о посадке на ближайшем аэродроме Чита. По предварительным данным, ухудшение условий охлаждения элементов авионики произошло из-за загрязнения фильтра в системе ее охлаждения.

Заключение: причиной посадки на аэродром, не запланированный в задании на полет, явились действия экипажа по выполнению рекомендаций РЛЭ воздушного судна. В соответствии с рекомендациями руководства по технической эксплуатации, на ВС заменен фильтр системы охлаждения мониторов кабины экипажа.

16.10.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Маршрут Иркутск – Киренск Ан-24РВ RA-46625 ЗАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: падение давления в гермокабине

Заключение: разрушение левого бокового органического стекла черт. №24-0250-30-144 остекления фонаря кабины экипажа самолета Ан-24РВ RA-46625 произошло из-за низких физико-механических свойств и «серебростойкостью» неориентированного органического стекла марки СО-120 и появления на наружной поверхности стекла трещин «серебра», вероятнее всего превышающих по глубине предельно-допустимые значения.

24.10.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Иркутск CRJ-200 VP-BEV ЗАО «Авиакомпания ИрАэро»

Обстоятельства: после взлета сработала сигнализация перегрева системы ПОС

Заключение: причиной вынужденной посадки воздушного судна стало обоснованное решение принятое командиром в условиях срабатывания предупредительной сигнализации «L 14TH DUCT» и «L 10TH DUCT».

Причиной срабатывания сигнализации явилось воздействие струи горячего воздуха на температурные датчики вследствие разъединения трубопровода отбора воздуха из 14 ступени компрессора из-за разрушения стяжного хомута в месте стыковки трубопровода.

27.10.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Иркутск CRJ-200 VP-BEV ЗАО «Авиакомпания ИрАэро»

Обстоятельства: после взлета сработала сигнализация перегрева системы ПОС.

Заключение: причиной вынужденной посадки явилось обоснованное решение экипажа самолета после появления сообщения «R14TH DUCT» (перегрев системы отбора воздуха от 14 ступени двигателя).

Сигнал был выдан датчиком через блок управления на EICAS из-за соприкосновения с трубопроводом, в результате нарушения теплового зазора между ними в пилоне правого двигателя, вследствие высыхания резинового уплотнения крепления датчика к силовому набору пилона.

31.10.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Иркутск Ан-148 RA-61714 ЗАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: после посадки в аэропорту Талакан было обнаружено разрушение пневматика внутреннего колеса на правой стойке шасси. Ранее куски резины были обнаружены на ВПП в аэропорту вылета Иркутск.

Заключение: наиболее вероятной причиной разрушения пневматика внутреннего колеса правой основной стойки шасси, при разбеге самолета, явилось воздействие ударной нагрузки на авиашину в месте перехода поверхности ИВПП с асфальтового покрытия на бетонное.

23.11.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Аэродром Иркутск CRJ-200 VQ-BML ЗАО Авиакомпания «ИрАэро»

Обстоятельства: отказ системы уборки закрылков после взлета.

Заключение: причиной вынужденной посадки ВС явилось обоснованное решение принятое КВС вследствие невозможности уборки закрылков после взлета.

Отказ системы уборки закрылков проявился вследствие заклинивания винтовых механизмов выпуска/уборки закрылков (Flap actuator p/n 853D100-23 s/n2844 и p/n854D100 s/n 2672) из-за наличия в них замерзшей влаги, а так же наличия влаги в разьемах блоков BPSU (торможения и контроля положения закрылков) и в Flexible drive shaft (гибкие валы привода закрылков).

01.12.2014г. «СЕРЬЕЗНЫЙ ИНЦИДЕНТ» 01.12.2014г. Аэродром Иркутск АН-24 RA-93934 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро».

Обстоятельства: на предпосадочной прямой, после пролета ВПР, произошло падение оборотов левого двигателя. Экипаж выключил двигатель. На пробеге самолет кратковременно выкатился на левую обочину ИВПП, повредив несколько фонарей светооборудования.

Заключение: причиной отказа двигателя, характеризуемого падением давления масла по ИКМ на конечном этапе захода на посадку, стала неисправность усилителя регулятора температуры УРТ24А, выразившаяся в несоответствии параметров его работы техническим нормам, вследствие отказа элемента его конструкции - потенциометра «НОМИНАЛ».

Выкатывание воздушного судна на левую обочину ИВПП после приземления, явилось следствием отклонения траектории движения центра масс воздушного судна, от планируемого, в условиях полета, при которых запас боковой управляемости воздушного судна для выдерживания задаваемой траектории оказался исчерпанным.

25.12.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Аэродром Ленск ЯК-40 RA-88215 ОАО «АэроБратск»

Обстоятельства: при полете по маршруту Олекминск – Братск произошло падение давления в основной гидросистеме. Экипаж принял решение произвести посадку на промежуточном аэродроме Ленск используя для управления воздушным судном аварийную гидросистему.

Заключение: причиной вынужденной посадки воздушного судна явилось обоснованное решение КВС, вызванное отказом основной гидросистемы в результате её разгерметизации из-за разрушения фторопластового рукава 8Д0.447.005.30-79 № 1282107 линии высокого давления от насоса НП-72М левого двигателя

В 2013 году имели место также 14 событий по техническим причинам.

3. Анализ состояния безопасности полётов на самолётах 4 класса

3.1. Авиационные происшествия с самолётами 4 класса

За отчетный период в 2013 и 2014 годах событий в этой категории не было.

3.2. Инциденты на самолётах 4 класса.

За отчетный период в 2013 и 2014 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.

В 2014 и 2013 годах событий в этой категории не было.

В 2013 году произошло событие классифицированное, как ЧП.

06.05.2013г. произошло ЧП с вертолетом Ми-8 RA-24410, ОАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: при выполнении авиационных работ по ликвидации ледяного затора на реке Нижняя Тунгуска в районе села Преображенка, Катангского района, Иркутской области.

Заключение: причиной авиационного события с вертолетом Ми-8Т RA-24410 при выполнении авиационных работ (взрывные работы) по ликвидации заторов на водных магистралях в условиях введенной чрезвычайной ситуации явилось отсутствие четких правил, регламентирующих порядок подготовки и выполнения таких работ, а также обеспечения безопасности при перевозке и применении используемых при проведении работ опасных грузов, что привело к взрыву вертолета в воздухе. Наиболее вероятно, взрыв вертолета произошел из-за неосторожного обращения с «боевиком» (готовый к применению заряд, в который вставлен капсуль-детонатор) кого либо из находящихся в грузопассажирской кабине вертолета. Помимо бригады взрывников в грузопассажирской кабине вертолете находилось три служебных пассажира, двое из которых не имели опыта, навыков и допуска к работе со взрывчатыми веществами.

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 2013 и 2014 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.

15.12.2014г. «ИНЦИДЕНТ» Аэродром Иркутск-II АН-12 RA-11310 «ИАЗ филиал ОАО «Корпорация Иркут».

Обстоятельства: при посадке на ИВПП14, в начальной стадии пробега произошло разрушение всех четырех авиашин основной левой опоры шасси. Пробег завершен в средней части ИВПП с остановкой по ее оси.

Заключение: разрушение четырех авиационных колес левой основной опоры шасси воздушного судна в начальной стадии пробега после приземления произошло в результате локального истирания резины по типу «блюдца» о бетонную поверхность ИВПП под воздействием нагрузки, превышающей расчетную для нормальной эксплуатации.

Проявление данного вида разрушения авиационных колес характерно для условий формирования значительного противодействия вращению колес со стороны тормозных механизмов.

Возможными причинами противодействия вращению колес со стороны тормозных механизмов могли стать: негативное влияние атмосферных условий (замерзание влаги в междисковом пространстве тормозных механизмов) и (или) нештатная работа редукционного клапана УГ-100 системы торможения.

Рассматривая вероятность возникновения условий подтормаживания колес перед приземлением, как фактор риска, комиссия предлагает эксплуатантам реализовать мероприятия, изложенные в разделе «Рекомендации».

В 2013 году произошло одно событие.

13.06.2013г. аэропорт Улан-Удэ, самолет Р2006Т, 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 ПОШ за болт крепления кронштейна правой боковой створки в конкретных условиях полета (КПН).

6. Состояние безопасности полетов при организации воздушного движения.

В 2014 году в этой категории произошли два события:

17.03.2014г. «Нарушение правил ИВП» Маршрут: Нижнеудинск – Иркутск, самолет Cessna 208B RA-67170, ООО «Авиакомпания ПАНХ».

Обстоятельства: рейс выполнялся при отсутствии плана полета.

Заключение: основными причинами нарушения правил использования воздушного пространства явились:

- отсутствие контроля за прохождением плана полета на ИВП начальником ПДС авиакомпании.
- выдача диспетчерского разрешения на использование воздушного пространства диспетчером Нижнеудинского КДП МВЛ без наличия разрешения на использование воздушного пространства от Новосибирского зонального центра ЕС ОрВД.

26.03.2014г. «Нарушение правил ИВП» Маршрут: Бодайбо – Иркутск, Ан-24 RA-46697, ОАО «Авиакомпания «Ангара».

Обстоятельства: рейс выполнялся при отсутствии плана полета.

Заключение: данное событие классифицируется как нарушение порядка использования воздушного пространства п.п. «а» пункта 147 Федеральных правил использования воздушного пространства России утвержденных Постановлением Правительства России от 11.03.201г. №138 (полет без заявки и согласования с соответствующим центром ЕС ОрВД при разрешительном порядке ИВП в воздушном пространстве категории «С»).

Причиной нарушения использования воздушного пространства явилась выдача диспетчерского разрешения на вылет диспетчером Бодайбинского КДП МВЛ без наличия разрешения на использование воздушного пространства Новосибирского зонального центра ЕС ОрВД, что является нарушением требований статьи 118 Федеральных правил использования воздушного пространства России утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010г. № 138.

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

Общие сведения.

В 2014 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»; ЗАО «Авиакомпания «Ангара»; ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии», ЗАО «Лен-сиб»; ОАО «Международный Аэропорт Иркутск», ЗАО Авиакомпания «ИрАэро», ОАО «Аэропорт Усть-Кут», ОАО «НПК «Иркут», ОАО «Аэропорт Чита», ООО «БурятЭкоАвиа».

В сравнении с 2013 годом количество организаций по ТОиР АТ не изменилось.

- В авиапредприятиях ВС МТУ ВТ ФАВТ зарегистрировано 145 воздушных судна (из них 14 арендовано) 13 типов: Ан-2, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-26-100, Ан-148-100Е, Ми-2, Ми-8, Як-40, CL-600, Cessna T182Г, L-410 UVP-E20 и Cessna 208. Исправно 70 ВС. В 2013 году было зарегистрировано 142 воздушных судна (из них 15 арендовано). Исправно 69 ВС включая 1 ВС, сданное в аренду.

- Выдано 16 Свидетельств и присвоено 178 квалификационных отметок ИТП. В 2013 году было выдано 60 Свидетельств и присвоено 322 квалификационные отметки ИТП.

За 2014 год количество авиационных событий связанных с надёжностью АТ и деятельностью ИТП, выглядит следующим образом:

> авиационных происшествий	- нет.
> серьёзный инцидент	- 1
> инцидентов	- 14
> чрезвычайных происшествий	- 0
> повреждений ВС на земле	- 0
- ЗАО Авиакомпания «ИрАэро»:	

серьезный инцидент – 1: CRJ-200 VQ-ВМК;
 инцидентов – 11: (8 с CL-600, 2 с Ан-24, 1 с Ан-26-100).
 - ЗАО «Авиакомпания «Ангара»:
 инцидентов – 1: Ан-24РВ RA-46625.
 - ОАО «НПК «Иркут»:
 инцидентов – 1: Ан-12 RA-11310.
 - ОАО «Аэропорт Братск»:
 инцидентов – 1: ЯК-40 RA-88215.

Описание событий приведено в разделах 2 и 5.

В 2013 году было зафиксировано 14 инцидентов.

Результаты проверок юридических лиц.

По результатам всех видов проверок, было отмечено соответствие организаций ГА ВС МТУ ВТ ФАВТ установленным требованиям, **за исключением:**

- ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии»:

на месте производственной деятельности город Якутск, аэропорт, из-за нарушений (несоответствий) по инженерно-техническому персоналу и средствам ТОиР АТ;

- ОАО «Улан-Удэнский авиаремонтный завод»: из-за нарушений установленных требований в части сверки контрольных экземпляров ЭД с эталонными, рабочих – с контрольными;

- ООО «БурятЭкоАвиа»: при проверке выполнения мероприятий, указанных в «Докладе по устранению замечаний, изложенных в «Протоколе инспекционной проверки как организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (расширение сферы деятельности) установлено, что из 26 замечаний 3 замечания устранены частично, 3 замечания не устранены;

- ООО «Авиационная компания «ПАНХ» (освоение нового типа ВС L-410 UVP E-20): Руководство по организации технического обслуживания воздушных судов не отвечает требованиям п.55 ФАП-11 из-за отсутствия Программы ТО ВС типа L 410 UVP-E20.

Инспекция ВС.

Сертификация экземпляров ВС.

В результате работы по сертификации экземпляров ВС региона в соответствии с требованиями ФАП, включая рассмотрение Заявки, проверку и согласование Программы выполнения работ, экспертизу документов по результатам выполнения Программы и принятие решения по выдаче сертификата летной годности ВС, за 2014 год было выдано 40 сертификатов летной годности. В 2013 году был выдан 51 сертификат летной годности ЭВС.

За 2014 год в соответствии с указаниями ВС МТУ ВТ ФАВТ, по утвержденным руководителем управления программам был проведен инспекционный контроль летной годности 9 ВС.

Было выполнено 5 инспекторских осмотров ВС. Летная годность всех ВС, после устранения недостатков, продолжает соответствовать установленным требо-

ваниям. В 2013 было 11 инспекторских осмотров и 4 инспекционных контроля ВС.

Продолжалась работа, совместно с ГосНИИ ГА и ЗАО «Иркутский центр по сертификации экземпляра воздушного судна «Эксперт-Профи», по отработке электронного документооборота при сертификации ВС региона с использованием ПМ «Надзор».

В результате работы по сертификации единичных экземпляров ВС авиации общего назначения (ЕЭВС АОН) в соответствии с установленными требованиями, включая рассмотрение Заявки, проверку Программы выполнения работ, экспертизу документов по результатам выполнения Программы, экспертизу эксплуатационной документации (ЭД) и принятие решений по выдаче сертификата летной годности ВС и по введению в действие ЭД, за 2014 год было выдано 4 СЛГ ЕЭВС АОН: самолёт - амфибия «Л-42», самолёт Як-18 ТГО, самолет «Тундра», самолет ТЛ-2000 Стинг. В 2013 году - 5 СЛГ ЕЭВС АОН.

В течение 2014 года сертификаты летной годности ВС и ЕЭВС АОН не приостанавливались.

К работам по оценке соответствия летной годности гражданских воздушных судов установленным требованиям привлекались организации, включенные в Перечень, размещенный на сайте Росавиации.

Электронные копии сертификатов летной годности, информация о сертификации экземпляров ВС региона регулярно направлялись в Росавиацию.

Управлением велась работа с организациями, привлекаемыми, для оценки соответствия летной годности гражданских воздушных судов (включая ЕЭВС АОН) - центрами по сертификации, в части уточнения программ, результатов работ и эксплуатационной документации для ЕЭВС.

Дооборудование воздушных судов эксплуатантов ВС МТУ ВТ ФАВТ в соответствии с установленными требованиями.

В настоящее время все эксплуатируемые самолеты оборудованы СРПБЗ, а семь ВС (Ан-12 RA-11310 ОАО «Корпорация «Иркут» Иркутский авиационный завод, Ан-26Б RA-26138 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро» и Ан-148-100Е RA-61709, 61710, 61711, 61713, 61714 ЗАО «Авиакомпания «Ангара») – БСПС и СРПБЗ.

Ан-26Б RA-26138 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро», Ан-148-100Е RA-61711, 61713, 61714 ЗАО «Авиакомпания «Ангара», допущены 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.

Согласно приказу Минтранса РФ от 13.02.2012 № 35 ВС отечественного производства, используемые на КВП с максимальным взлетным весом более 495 кг должны быть оборудованы АСН до 1 января 2015 года. В авиапредприятиях ВС МТУ ВТ ФАВТ не оборудованы АСН 20 ВС отечественного производства.

В 2014 году было организовано проведение 17 проверок авиационной техники:

- состояния и монтажа органического остекления 24-0250-250-11/12 правой и ле-

вой форточек фонаря кабины пилотов на всех самолётах Ан-24 и Ан-26 всех модификаций (письмо ФАВТ от 06.12.2013г. от 06.12.2013 года № 03.10-81). На самолетах Ан-24 RA-47818 и RA-47848 ОАО «Авиакомпания «Ангара», на стеклах правых форточек обнаружено «серебро» превышающее предельно допустимые значения. Произведена замена форточек на 1 категорию. По остальным воздушным судам замечаний нет;

- состояния изоляции электрокабеля пульта управления аварийным сбросом груза замка ДГ-64М внешней подвески груза при включенном электропитании вертолетов МИ-8Т (РД 241110 УУУКЗЫГЗ).

На МИ-8 RA-24698 ОАО «Авиакомпания «Ангара», обнаружен обрыв провода в электрокабеле, в месте выхода из пульта. По остальным воздушным судам замечаний нет;

- хвостового редуктора вертолётов Ми-8 и его модификации с применением методов неразрушающего контроля по п.2.05.11 РО Ми-8 на предмет отсутствия трещин (РД УУУКЗЫГЗ от 06.03.2014 года № 061000).

На вертолёте Ми-8 RA-24200 ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии», на хвостовом редукторе № Л2103217, выпущенном 29.03.1982 года п/я 389, последний ремонт на ОАО 810 АРЗ – 05.04.2010 года на галтельном переходе в зоне контроля согласно технологической карте № 2.05.18 при использовании ультразвукового контроля обнаружена трещина длиной 37 мм. Нарботка редуктора СНЭ – 11708 часов, ППР – 1842 часа. Хвостовой редуктор от дальнейшей эксплуатации отстранён. По остальным ВС замечаний нет;

- автоматов перекоса 8-1950-00 в объеме технологической карты 206 для вертолетов Ми-8Т, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ. (основании РД УУУКЫГЗ от 28.03.2014г. № 280610, дополнение к РД УУУКЫГЗ от 21.03.2014г. № 210900)

На вертолёте Ми-8Т RA-24200 ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии,») на автомате перекоса 8-1950-00 № Л71097, выпущенном 20.02.1977 года заводом «Красный Октябрь», последний ремонт на ОАО «810 АРЗ» – 04.02.2013 года обнаружен интенсивный выход смазки из-под крышки тарелки. Количество ремонтов – 4. Нарботка СНЭ – 5433 часа, ППР - 350 часов. Автомат перекоса от дальнейшей эксплуатации отстранён. По остальным ВС замечаний нет;

- состояния болта 24-4200-60 воздушных судов АН-24, АН-26 (РД УУУКЗЫГЗ от 06.05.2014 № 060600). Замечаний нет;

- винтовых подъемников закрылков воздушных судов АН-24, АН-26 (РД УУУКЗЫГЗ от 07.05.2014 № 07120). Замечаний нет;

- кронштейнов механизмов 26-4208-200-1 и 26-4208-200-2 управления средними створками переднего шасси. (РД УУУКЗЫГЗ от 02.05.2014 года № 020920). Замечаний нет (за исключением Ан-24Б RA-93934 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро», где и была первоначально обнаружена трещина);

- состояния пономерной документации батарей «Прибой-2С» на эксплуатируемых ВС авиапредприятий ВС МТУ ВТ ФАВТ. (РД УУУКЫГД от 04.06.2014 № 040700 с дополнением РД УУУКЫГД от 17.06.2014 № 170635). Замечаний нет;

- состояния узлов крепления пирамиды центроплана Ан-2 (РД УУУКЗЫГД от 20.08.2014 года №201100). Замечаний нет;

- проверка выполнения сервисного бюллетеня «R-44 SERVICE BULLTTIN SB-85» (РД 120740 УУУКЗЬГА). *Эксплуатантов R-44 на территории деятельности ВС МТУ нет;*

На вертолете ROBINSON R-44 RA-06395 (ООО «ТСЛК») произведена проверка выполнения сервисного бюллетеня «R-44 SERVICE BULLTTIN SB-85» и комплексная проверка и оценка качества технического обслуживания НП «ЦСРА» Абакан АЭРОСОЮЗ». *Замечаний нет;*

- состояния жаровых труб выхлопного коллектора и осмотр заслонки подогрева воздуха во входном устройстве карбюратора на отсутствие прогара и следов перегрева на парке ВС типа Ан-2 (основание РД УУУКЬГА от 14.08.2014 №140935). *Замечаний нет;*

- состояния тросов и валика 134ОС51-4-20-16КД крепления тросов к крюку замка створок механизма управления створками отсеков основных опор (РД УУУКЗЬГД от 31.10.2014 № 310750). *На 27 ВС замечаний нет.*

Выявлены недостатки на трех ВС:

- Ан-26-100 RA-26511 ЗАО «Авиакомпания «Ангара». Обнаружен обрыв одного троса (черт. 24-4105-160) механизма управления створками левой основной опоры шасси и потертость валика.

- Ан-26-100 RA-26543 ЗАО «Авиакомпания «Ангара». Выявлена выработка валиков.

- Ан-26 RA-26051 ЗАО Авиакомпания «ИрАэро». Выявлен износ валика в левой нише шасси на 30%.

- работы электрического триммера стабилизатора на ВС P2006T (РД УУУКЗЬГЗ от 16.12.2014 № 161110). *На самолете RA-01797 ООО «Авиационная компания «ПАНХ» замечаний нет;*

- наличия спутниковых телефонов на воздушных судах ВС МТУ ВТ ФАВТ (РД УУУКЗЬГД от 24.12.2014 № 240720). *Информация направлена в УПЛГ ВС.*

- организованы в ЗАО «Авиакомпания «Ангара»:

- разовый осмотр в эксплуатации фланца крепления дополнительного клапана перепуска воздуха двигателя Д-436-148 (письмо УПЛГ ВС от 16.07.2013 № 03.10-58). *Замечаний нет;*

- проверка состояния приемника полного давления и трубопроводов двигателя Д-436-148 (письмо УПЛГ ВС от 05.02.2014 № 03.9-8). *Замечаний на двигателях 4 самолетов нет, на RA-61710 проверка планируется в феврале 2015 года (ТО по форме А);*

- на вертолётах Ми-8МТВ-1 RA-25502, RA-25504, проведены разовые осмотры и проверки на двигателях ТВЗ-117ВМ, имеющих наработку СНЭ/ППР более 700 часов (РД ФАВТ от 11.02.2014 года № 110530). *Замечаний нет;*

- определение местонахождения лентопротяжного механизма ЛПМ МСРП-12-96 № 20924 (РД 021145 УУУКЗЬГА); Лентопротяжный механизм ЛПМ МСРП-12-96 № 20924 устанавливался на самолет АН-24РВ RA-47302 (эксплуатант ЗАО «Авиакомпания «Ангара»), который потерпел катастрофу 11.07.2011 в Томской области в районе г. Стрижевой. *Пономерная документация ВС изъята, установить завод-изготовитель ЛПМ МСРП-12-96 № 20924 и номер блока магнитных головок БМГ МСРП-12 на этом БРПИ не представляется возможным.*

В 2013 году было выполнено 16 разовых проверок АТ.

Профилактическая работа:

- итоги работы ИАС ВС МТУ ВТ ФАВТ были рассмотрены на совещаниях (за 2013 год в марте, за 1-е полугодие 2014 года в сентябре).
- представители организаций по ТООР АТ региона приняли участие в кустовом совещании на тему «Совершенствование системы поддержания лётной годности» (г. Красноярск).
- подготовка к работе в сезонный период была организована в соответствии с методическими рекомендациями УПЛГ ВС и ВС МТУ ВТ ФАВТ. Результаты были обобщены и направлены в авиапредприятия для использования в дальнейшей работе.
- в декабре 2014 года на Совете Управления по безопасности полётов был рассмотрен вопрос дооборудования воздушных судов в соответствии с установленными требованиями. Обращено внимание руководителям организаций ГА ВС МТУ ВТ ФАВТ на соблюдение графика дооборудования ВС АСН: ГЛОНАСС (ГЛОНАСС/GPS) согласно приказу Минтранса РФ от 13.02.2012 № 35.

Вывод.

Инженерно-авиационное обеспечение полетов воздушных судов ВС МТУ ВТ ФАВТ в 2014 году обеспечило условия для приемлемого уровня безопасности полетов.

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

За 2014 год в предприятиях, подконтрольных ВС МТУ ВТ ФАВТ состояние безопасности полетов по наземным службам отражается следующими показателями:

- | | |
|-----------------------------|--------|
| > авиационных происшествий | - нет. |
| > серьезных инцидентов | - нет. |
| > чрезвычайных происшествий | - нет. |
| > повреждений ВС на земле | - нет. |

За анализируемый период в составе комиссий Управления и самостоятельно специалистами отдела проведено 86 (+51,16% по сравнению с 2013 годом) инспекторских проверок аэродромов, аэропортов и посадочных площадок по вопросам наземного обеспечения и организации пассажирских и грузовых перевозок. Увеличение количества проверок связано с началом работы Территориальной аттестационной комиссии по аттестации аварийно-спасательных служб (формирований), спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя, осуществляющих свою деятельность на воздушном транспорте на территории ВС МТУ ВТ ФАВТ.

По состоянию на 01.01.2015 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 2014 году, по сравнению с аналогичным периодом 2013 года (2 объекта Р-111 по АТО и Иркутск-2(Восточный) по ПАСОП), первичных сертификаций не проводилось.

Всего выдано 23 сертификата соответствия по видам аэропортовой деятельности, в том числе 3 комплексных сертификата соответствия аэропорта. Это на 47,8 % больше аналогичного периода 2013 года.

Проведен инспекционный контроль в 10 аэропортах, на 1 аэродроме и 3 посадочных площадках по видам аэропортовой деятельности, продлены сроки эксплуатации 17 аэродромных пожарных автомобилей в 10 аэропортах (- 23,3%).

Проведены аттестационные проверки спасателей и АСФ в 10 аэропортах, выдано 5 свидетельства на право ведения аварийно-спасательных и других неотложных работ в ЧС (+60%). Данная деятельность началась с сентября 2013 года.

Продлено 2 удостоверения годности светосигнального оборудования в аэропортах Усть-Кут и Бодайбо.

8.1 Характерные недостатки.

По результатам проверок в отчетном периоде отмечены следующие характерные недостатки:

Общие недостатки:

1. При подготовке к процедурам сертификации и аттестации 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 аэродромные службы недостаточно обеспечиваются сертифицируемыми материалами для текущего ремонта ИВП, РД.
4. Несвоевременно удаляется сухая трава и ее молодая поросль с элементов летного поля и кустарники.

Спецавтотранспорт.

1. 82% единиц спецавтотранспорта авиапредприятий эксплуатируется более 10 лет, 57% 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.
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, требуется их реконструкция или капитальный ремонт.

Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение.

1. В 2014 году парк пожарных автомобилей не обновлялся (за исключением ОАО «АэроЧита» - 1 ед. бывшая в эксплуатации).

2. Более половины парка пожарных автомобилей выработал 10 летний ресурс и требуется ежегодное продление срока службы данной техники.

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.

4. Недостаточно пополняется штат инженерно-техническим персоналом по специализации.

Электросветотехническое обеспечение.

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

2. Не обновляется устаревшее и физически изношенное оборудование электросветотехнических систем на современные.

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

Специалистами контроля за деятельностью эксплуатантов в аэропортах Федерального значения, осуществляются проверки по соблюдению норм воздушного законодательства. На перроне проверено 2722 воздушных судна.

Материалы по устранению замечаний направлены в администрации соответствующих хозяйствующих субъектов.

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»		
Первое полугодие 2014 года																	
Типч	К 1000	S %	Типч	К 1000	S %	Типч	К 1000	S %	Типч	К 1000	S %	Типч	К 1000	S %	Типч	К 1000	S %
6709	0.149	99.99	1381	0.72	99.8	3508	0.285	99.71	-	-	100	-	0.15	99.98	-	-	100
Уровень безопасности полетов находится на <u>высоком уровне</u>			Уровень безопасности полетов находится на <u>среднем уровне</u>			Уровень безопасности полетов находится на <u>среднем уровне</u>			Уровень безопасности полетов находится на <u>высоком уровне</u>			Уровень безопасности полетов на <u>высоком уровне</u>			Уровень безопасности полетов на <u>высоком уровне</u>		
Типч – налет на одно событие						К 1000 – количество инцидентов на 1000 ч. полетного времени.						S % - комплексный показатель безопасности полетов					

11. Выводы:

11.1. Общие положения.

Организации гражданской авиации региона в 2014 году обеспечили безопасность полетов на приемлемом уровне.

В предприятиях в установленные сроки, завершены работы по их подготовке к работе в осенне-зимний период 2014-2015г.г.

11.2. Коммерческая авиация.

Количество авиационных событий в 2014 году (23) соразмерно количеству событий 2013 года.

Общее количество (двадцать одно) авиационных инцидентов в 2014 году на воздушных судах 1-3 класса, также сохранилось на уровне 2013 года.

Количество авиационных инцидентов в 2014 году связанных с летной службой увеличилось и составило в 2014 году – 6 событий, в 2013 году – 5 событий.

Количество серьезных авиационных инцидентов связанных с летной службой составило в 2014 году – 2 события, в 2013 году – 1 событие.

Основой двух авиационных событий (20.01.2014г. серьезный инцидент и 23.01.2014г. - инцидент) явилось осознанное нарушение экипажами установленных правил эксплуатации воздушного судна и правил полетов, что свидетельствует о недостаточной работе летных администраций эксплуатантов по формированию у летного состава должного уровня уважения к летным законам.

Еще три авиационных события (два инцидента 07.02.2014г., 05.04.2014г. и один серьезный инцидент 15.05.2014г.) произошли в результате допущенных экипажами в летной эксплуатации ошибок, как следствие из-за недостатков в методической работе с ними.

Количество инцидентов, связанных с отказами авиационной техники соразмерно с прошлогодним и остается на уровне 14 событий.

Одно из них произошло в результате некачественной подготовки авиационной техники техническим персоналом, не закрепившим должным образом кожух ниши шасси при техническом обслуживании ВС.

На самолетах 4-го класса и вертолетах событий в 2013 и 2014 годах не было.

ПВС отнесенных к организациям региона деятельности ВС МТУ ВТ ФАВТ, а также ЧП в 2014 году не было.

На территории деятельности управления имели место семь событий связанные с не выдерживанием экипажами заданной диспетчером высоты при заходе на посадку.

В рамках представленных полномочий, по актуализации выше отмеченных позиций, структурами ВС МТУ ВТ ФАВТ в 2013 и 2014 годах проводилась следующая работа.

Комиссиями, назначаемыми межрегиональным территориальным органом, проведены расследования всех авиационных событий данного формата и имевших место на подконтрольной территории.

По результатам расследований выявлены следующие причины проявления несоответствия:

- неудовлетворительная организация работы в экипаже по управлению информационными, техническими и технологическими ресурсами воздушных судов нового поколения;
- негативный перенос навыков после перехода к управлению воздушными судами нового поколения в двучленном составе экипажа;
- различие в форматах уровней отсчета высоты полета при заходе на посадку в России и за рубежом;
- недостаточное владение английским языком экипажами иностранных авиакомпаний;

По материалам расследований, специалистами отдела инспекции по безопасности полетов управления с летным составом эксплуатантов региона, допустивших нарушение норм воздушного законодательства, проводились специальные разборы, основная направленность которых, сконцентрирована на предотвращение подобных несоответствий в будущем на основе четкого понимания членами летных экипажей процессов, приводящих к подобным негативным результатам.

На основании проделанной эксплуатантами работы в рамках их систем управления безопасностью полетов, Территориальной квалификационной комиссией рассмотрен ряд материалов по оценке уровня профессиональной подготовки членов летных экипажей, допустивших те или иные несоответствия.

Часть специалистов не смогли подтвердить свой должностной профессиональный статус, в связи с чем эксплуатанту было рекомендовано рассмотреть вопрос об использовании тестируемых специалистов на других должностях с учетом имеющейся квалификации.

16.09.2014г. специалисты управления приняли участие в совещании, проводимом Росавиацией по профилактике авиационных происшествий по причине столкновения ВС с земной поверхностью (CFIT), где проблема не выдерживания заданной диспетчером высоты при заходе на посадку в аэропорту Иркутск была изложена в выступлении перед участниками совещания.

На основании п.2, решения Протокола совещания в Росавиации, 28.10.2014г. в ВС МТУ ВТ ФАВТ была организована встреча с эксплуатантами, расположенными на территории деятельности Управления. В ходе совещания, администрациям эксплуатантов было предложено обратить внимание на необходимость проведения оценки эффективности и достаточности проводимых в авиакомпаниях профилактических мероприятий, направленных на предотвращение авиационных событий.

Учитывая повторяемость и особую опасность проявления несоответствия связанного с не выдерживанием заданной высоты при заходе на посадку, 28.11.2014г. с командно-летным и инспекторским составом эксплуатантов и специалистами филиала «Аэронавигация Восточной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» проведено тематическое совещание посвященное данному вопросу.

Работа ВС МТУ ВТ ФАВТ с местными структурами ОрВД региона принесла ожидаемые, положительные результаты. На основании анализа последних авиационных событий можно сделать вывод, что персонал службы движения в полной мере осознал свою роль в обеспечении безопасности полета, находящегося на его обслуживании воздушного судна.

Своевременное и правильное информирование экипажей об отклонении от заданной высоты в целом ряде случаев позволило предотвратить негативное развитие особой ситуации.

Вопросы состояния безопасности полетов в авиакомпаниях региона, в течение рассматриваемого периода обсуждались в Восточно-Сибирской, Байкало-Ангарской транспортных прокуратурах и в Восточно-Сибирском следственном управлении на транспорте.

В 2014 году представители ВС МТУ ВТ ФАВТ дважды принимали участие в работе совещаний, организованных в региональном Министерстве транспорта и посвященных рассматриваемой теме.

11.3. Авиация общего назначения.

В ВС МТУ ВТ ФАВТ реализуются мероприятия, направленные на доведение информации по безопасности полетов до субъектов АОН заявивших о своей деятельности.

11.4. Рекомендации по безопасности полетов.

Выражая беспокойство по поводу повторяющихся авиационных событий, связанных с не выдерживанием экипажами воздушных судов заданной диспетчером высоты полета при заходе на посадку в аэропорту Иркутск, в Росавиацию управлением было направлено письмо, в котором подробно излагались обстоятельства и причины, приводящие к столь негативным последствиям. На основании собранного материала, в целях снижения проявившихся рисков, в письме были изложены предлагаемые мероприятия.

Учитывая общую специфику проявления несоответствия (недостаточное внимание при подготовке экипажей в авиакомпаниях вопросу взаимоконтроля в двухчленном составе экипажа на воздушных судах иностранного производства) в материалах расследования событий эксплуатантом предложено обратить особое внимание именно этой позиции в рамках их систем управления безопасностью полетами (СУБП).

На основании ФАП-293 (дефис «г», п.2.4) в целях минимизации последствий допускаемых со стороны экипажей возможных отклонений, структурам ОрВД предложено обратить внимание диспетчерского состава на следующие нормы: «Если отображаемая информация о высоте полета выходит за пределы установленного допустимого значения или в ходе проверки выявляется несоответствие, превышающее установленные допустимые значения, экипаж воздушного судна ставится об этом в известность и ему дается указание проверить установку величины давления и подтвердить высоту полета воздушного судна».

Только пунктуальное выполнение участниками транспортного процесса норм правил и процедур изложенных в Российском воздушном законодательстве и разработанных на основе накопленного опыта эксплуатации воздушных судов позволит снизить степень повторения конфликтных ситуаций данного формата.

Начальник ОИБП



В.Т. Ключерев