УТВЕРЖДАЮ

Врио. Начальника
МТУ ВТ ЦР ФАВТ

Н.М. Воробьев

«14» 07 2015 г.

АНАЛИЗ
СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ
В МТУ ВТ ЦР ФАВТ ЗА 1 полугодие 2015 ГОД.

По состоянию на 01.07.2015 года, в МТУ ВТ ЦР зарегистрировано 88 эксплуатантов воздушного транспорта, из них: 29 - коммерческой гражданской авиации, 22 - АОН и 37 - авиакомпаний выполняющие авиационные работы.

В 1-м полугодии 2015 года с гражданскими воздушными судами эксплуатантов, подконтрольных Межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Центральных районов ФАВТ и на территории ЦФО, произошло:

ОБЩИЕ ДАННЫЕ О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**7**
Катастрофы	2
Аварии	5
Инциденты	**50**
Производственные происшествия	**4**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	4

Состояние безопасности полётов в 1-м полугодии 2015 года, в МТУ ВТ ЦР ФАВТ характеризуется следующими данными:

Общие данные о состоянии безопасности полётов в МТУ ВТ ЦР

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2015	7	6	1
		2014	5	5	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2015	2	2	-
		2014	4	4	-
	аварии	2015	5	4	1
		2014	1	1	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2015	3	3	-
		2014	5	5	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2015	1	1	-
		2014	1	1	-
	членов экипажа	2015	2	2	-
		2014	4	4 (1 - курсант)	-
ИНЦИДЕНТЫ		2015	50	40	10
		2014	45	35	10
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2015	4	3	1
		2014	2	2	-
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2015	4	3	1
		2014	2	2	-
ЧП		2015	-	-	-
		2014	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2015	-	-	-
		2014	-	-	-

Распределение авиационных событий в 2015 году.

Тип ВС	Всего авиационных событий		Катастрофы/ Аварии		Инциденты		ПВС		ЧП	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Ан-12		1				1				
Ан-124										
Ан-2		1		1/0						
Ан-74	3	2			3	2				
Ил-76	1				1					
Ту-134		1				1				
Ту-154		1				1				
Ту-204	1	5			1	5				
Як-18Т										
Як-40	1				1					
Як-42	2	1			2	1				
A-319/320										
A-321	6	4			5	4	1			
A-330										
B-737	5	2			5	2				
B-757	1	5			1	4		1		
B-767										
B-777										
BaE-125										
Ce172E/182/ 206	2				2					
CRJ-100	4	2			4	2				
CRJ-200	7	3			6	3	1			
EMB-120										
Gulfstream (G550)										
HS-125-700/850XP		3				3				
SAAB 340										
SAAB 2000										
Falcon 900	1				1					
Pilatus PC-12										
RRJ-95B	5				5					
Ми-2	1				1					
Ми-8/17	4	6			3	6	1			
AS-350/355										
Bell-427/429										
ВК-117С										

EC-135	1				1					
R-44/66	4	3	0/1		3	3				
Калидус-L		1				1				
Скай мастер		1		1/0						
СК-4		1		1/0						
Х-32		2		0/1						
С-2М Синтал										
EV-97 Harmony										
Sky Ranger										
P2002/P2006										
HUSKY										
Л-200АМ										
Л-410		1						1		
AW-139	1						1			
Ми-26	1				1					
Мотодельтоплан										
ЕЭВС	10	1	2/4	1/0	4					
Итого	**61**	**45**	**2/5**	**4/1**	**50**	**39**	**4**	**1**		**-**

Распределение авиационных событий по эксплуатантам, подконтрольных МТУ ВТ ЦР

№ п/п	Эксплуатанты	№ свид	АП		Инциденты	ПВС	ЧП
			с ЧЖ	без ЧЖ			
1	АвиаМенеджмент-Групп	481, АР-08-11-029					
2	АВИАПАНХ	АР-08-11-035					
3	Авиастар-ТУ	458					
4	Авиасервис	АОН-08-07-071, АР-08-11-016					
5	Авиатест ЗАО	АР-08-10-008					
6	АгроСервис	АР-08-11-022					
7	Аист-М	АОН-08-04-010					
8	Алпина авиа	101, АОН-08-11-101					

9	Атран	499					
10	Аэролимузин	505					
11	Аэросоюз	АР-08-13-043					
12	Аэросоюз-Байконур	АР-08-13-046					
13	Ай Флай	533					
14	Баркол	126, АР-08-11-021					
15	Бизнес Аэро	АОН-08-06-050					
16	Былина	129					
17	ВАСО	АОН-08-06-055					
18	ВЕКТОР АПК ООО	АР-08-10-015				1	
19	Вертикаль-Т ООО	АР-08-11-024					
20	Вертикаль-Тим	АОН-08-09-95, АР-08-10-006					
21	Владимирская а/база	АР-08-11-023					
22	Взлёт	52, АОН-08-13-113, АР-08-10-011					
23	Вим-Авиа	451			1		
24	ВК «Белогорье»	АОН-08-09-091					
25	Газпромавиа	423, АОН-08-12-104, АР-08-11-034			10		
26	Горизонт ООО	АР-08-11-020					
27	Госкорпорация ОрВД	АР-08-13-045					
28	Джет-2000	АОН-08-12-105					
29	Илкон	АР-08-10-012					
30	Джет Эйр Групп	491					
31	Конверсавиа	419, АР-08-11-033					
32	Космос	444					
33	Костромское АП	489,					

		АР-08-10-013					
34	Лётные технологии	АОН-08-13-110, АР-08-11-037					
35	Летные проверки и системы	467, АР-08-11-036					
36	ЛукойлАвиа	469, АР-08-13-047			1		
37	МАГ+С ООО	АР-08-11-019					
38	Марз ДОСААФ	25, АР-08-11-028					
39	МАЦ	546, АОН-08-12-107, АР-08-12-039			1		
40	МБК-С ОАО	АОН-08-12-106					
41	Меридиан	238, АОН-08-12-108					
42	МКЛ ВК ООО	АОН-08-11-103					
43	Московия	389					
44	МЧС России ФГУАП	АР-08-12-038			1		
45	Назимов Михаил Иванович	АР-08-12-042					
46	НЕБОСВОД-АВИА	АР-08-12-041					
47	НПАГП «Меридиан+»	АР-08-11-030					
48	ОМК-Сталь ОАО	АОН-08-09-098					
49	Орел-сельхозавиа АК	АР-08-11-026					
50	Орион-Икс	АОН-08-13-111					
51	Полет	14, АР-08-10-002					
52	Прайд-М	АОН-08-13-109					
53	Премьер Авиа	АОН-08-06-043					
54	Ред Вингс	57			3		

55	РусДжет	498			2		
56	Русич-Л	АР-08-10-001					
57	Руслайн	225			10	1	
58	Русские вертолетные системы	АОН-08-07-073					
59	Русское небо	061					
60	СиБОСС-АВИА	АР-08-11-027					
61	Сириус-Аэро	207					
62	Скай В	АОН-08-13-112					
63	Смоленскаэротранс	АР-08-11-018					
64	Спектр	АР-08-11-032					
65	Спец.управление 2	АОН-08-08-088					
66	Северный Ветер	447			5	1	
67	Центр - Юг	169					
68	Когалым - авиа	165			3		
69	Шар инк. Лтд	208			3		
70	Эйрус	АОН-08-06-064					
71	Юрисдикция-Эйр АНО	АОН-08-08-086					
	Ком. авиация				**39**	**2**	
	АОН и АР				**1**	**1**	
	Частные лица		**2**	**5**	**10**	**1**	
	ИТОГО		**2**	**5**	**50**	**4**	

Анализ авиационных событий по эксплуатантам:

КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**0**
Катастрофы	0
Аварии	0
Инциденты	**39**
Производственные происшествия	**2**
Чрезвычайные происшествия	0
ПВС	2

Состояние безопасности полётов в коммерческой авиации 2014-2015 г.г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2015	-	-	-
		2014	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2015	-	-	-
		2014	-	-	-
	аварии	2015	-	-	-
		2014	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2015	-	-	-
		2014	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2015	-	-	-
		2014	-	-	-
	членов экипажа	2015	-	-	-
		2014	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ		2015	39	35	4
		2014	36	31	5
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2015	2	2	-
		2014	1	1	-
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2015	2	2	-
		2014	1	1	-
ЧП		2015	-	-	-
		2014	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2015	-	-	-
		2014	-	-	-

Данные по аварийности за предыдущие десять лет, за аналогичный период, представлены в нижеследующей таблице:

Число авиационных событий в 2005-2015 г.г.

Год	Катастрофы	Аварии	Инциденты	ПВС	ЧП
2015	-	-	39	2	-
2014	-	-	36	1	-
2013	–	–	32	2	1
2012	–	1	30	4	–
2011	1	–	61	3	–
2010	–	3	62	7	-
2009	2	–	44	11	–
2008	3	–	59	8	–
2007	1	–	41	8	–
2006	–	–	21	3	–
2005	–	–	34	1	1

Анализ приведённых данных показывает, что состояние безопасности полётов в гражданской авиации выполняющих коммерческие воздушные перевозки, за 1-е полугодие 2015 года, по сравнению с аналогичным периодом, за 10 лет (в вышеприведенной таблице), существенно не изменилось и находится на должном уровне.

Распределение авиационных событий в 2015 году по типам ВС

Тип ВС	Всего авиационных событий		Происшествия катастрофы/ аварии		Инциденты		ПВС		ЧП	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Ан-12		1				1				
Ан-124										
Ан-2										
Ан-74	3	2			3	2				
Ил-76										
Ту-134		1				1				
Ту-154		1				1				
Ту-204	1	5			1	5				
Як-18Т										
Як-40	1				1					
Як-42	2	1			2	1				
A-319/320										
A-321	6	4			5	4	1			
A-330										
B-737	5	2			5	2				
B-757	1	5			1	4		1		
B-767										
B-777										
BaE-125										
C-172E/182										
CRJ-100	4	2			4	2				
CRJ-200	7	3			6	3				
EMB-120										
Gulfstream (G550)										
HS-125-700/850XP		3				3				
SAAB 340										
SAAB 2000										
Falcon 900	1				1					
Pilatus PC-12										
RRJ-95B	5				5					
Ми-2										
Ми-8/17	3	6			3	6				
AS-350/355										
Bell-427/429										
BK-117C										
EC-135	1				1					
Ми-26	1				1					

R-44/66										
Калидус-L										
Скай мастер										
СК-4										
Х-32										
С-2М Синтал										
EV-97 Harmony										
Sky Ranger										
P2002/P2006										
HUSKY										
Л-200АМ										
Л-410								1		
Мотодельтоплан										
ЕЭВС										
Итого	**41**	**37**			**39**	**36**	**2**	**1**		

Распределение авиационных событий по эксплуатантам коммерческой авиации.

№ п/п	Эксплуатанты	№ свид	АП		Инциденты	ПВС	ЧП
			с ЧЖ	без ЧЖ			
1	АвиаМенеджмент-Групп	481, АР-08-11-029	-	-			-
2	АВИАПАНХ	АР-08-11-035					
3	Авиастар-ТУ	458	-	-			-
4	Авиасервис	АОН-08-07-071, АР-08-11-016					
5	Авиатест ЗАО	АР-08-10-008					
6	АгроСервис	АР-08-11-022					
7	Аист-М	АОН-08-04-010					
8	Алпина авиа	101, АОН-08-11-101					
9	Атран	499	-	-			-
10	Аэролимузин	505	-	-			
11	Аэросоюз	АР-08-13-043					
12	Аэросоюз-Байконур	АР-08-13-046					
13	Ай Флай	533	-	-			

14	Баркол	126, АР-08-11-021	-	-			
15	Бизнес Аэро	АОН-08-06-050					
16	Былина	129	-	-			
17	ВАСО	АОН-08-06-055					
18	ВЕКТОР АПК ООО	АР-08-10-015					
19	Вертикаль-Т ООО	АР-08-11-024		-			
20	Вертикаль-Тим	АОН-08-09-95, АР-08-10-006					
21	Владимирская а/база	АР-08-11-023					
22	Взлёт	52, АОН-08-13-113, АР-08-10-011	-	-			
23	Вим-Авиа	451	-	-	1		
24	ВК «Белогорье»	АОН-08-09-091					
25	Газпромавиа	423, АОН-08-12-104, АР-08-11-034	-	-	10		
26	Горизонт ООО	АР-08-11-020					
27	Госкорпорация ОрВД	АР-08-13-045					
28	Джет-2000	АОН-08-12-105	-	-			
29	Илкон	АР-08-10-012	-	-			
30	Джет Эйр Групп	491	-	-			
31	Конверсавиа	419, АР-08-11-033	-	-			
32	Космос	444	-	-			
33	Костромское АП	489, АР-08-10-013	-	-			
34	Лётные технологии	АОН-08-13-110, АР-08-11-037	-	-			
35	Летные проверки и системы	467, АР-08-11-036	-	-			

36	ЛукойлАвиа	469, АР-08-13-047	-	-	1		
37	МАГ+С ООО	АР-08-11-019					
38	Марз ДОСААФ	25, АР-08-11-028	-	-			
39	МАЦ	546, АОН-08-12-107, АР-08-12-039			1		
40	МБК-С ОАО	АОН-08-12-106					
41	Меридиан	238, АОН-08-12-108	-	-			
42	МКЛ ВК ООО	АОН-08-11-103					
43	Московия	389	-	-			
44	МЧС России ФГУАП	АР-08-12-038					
45	Назимов Михаил Иванович	АР-08-12-042					
46	НЕБОСВОД-АВИА	АР-08-12-041					
47	НПАГП «Меридиан+»	АР-08-11-030					
48	ОМК-Сталь ОАО	АОН-08-09-098					
49	Орел-сельхозавиа АК	АР-08-11-026					
50	Орион-Икс	АОН-08-13-111					
51	Полет	14, АР-08-10-002	-	-			
52	Прайд-М	АОН-08-13-109					
53	Премьер Авиа	АОН-08-06-043					
54	Ред Вингс	57	-	-	3		
55	РусДжет	498	-	-	2		
56	Русич-Л	АР-08-10-001					
57	Руслайн	225	-	-	10	1	
58	Русские вертолетные системы	АОН-08-07-073					
59	Русское небо	061	-	-			
60	СиБОСС-АВИА	АР-08-11-027					

61	Сириус-Аэро	207	-	-			
62	Скай В	АОН-08-13-112	-	-			
63	Смоленскаэротранс	АР-08-11-018					
64	Спектр	АР-08-11-032					
65	Спец.управление 2	АОН-08-08-088	-	-			
66	Северный Ветер	447	-	-	5	1	
67	Центр - Юг	169	-	-			
68	Когалым - авиа	165			3		
69	Шар инк. Лтд	208			3		
70	Эйрус	АОН-08-06-064					
71	Юрисдикция-Эйр АНО	АОН-08-08-086					
	ИТОГО		-	-	39	2	

Распределение числа событий, связанных с недостатками в работе лётного состава и АТ за 2015 года.

Типы ВС / Типы событий	Ан 12	Ан 24/26	Ан 74	Ил 76	Ту 134	Ту 154	Ту 204	Як 42	А-321	В 737/767	В 757	В 777	BaE125	CRJ-100/200	Е-120	EC-135	F-900B	G 550	HAWKER	PC-12	SAAB	RRJ-95	Ми-8	всего
Грубое приземление			1																			1		**2**
Отклонение от плана полёта																								
Отклонение от лётных ограничений																								
Выкатывание за пределы ВПП										1														**1**
Полёт при погоде ниже минимума																								
Попадание ВС в зону опасных метеоявлений																								
Опасное сближение ВС*																								
Нарушение правил эшелонир.																								
Срабатывание системы TCAS										1														**1**
Выключение двигателей																1								**1**
Не создание посадочной конфигурации на глиссаде																								
Касание земли														1										**1**
Посадка на незаданную ВПП																								
Столкн. С объектами на земле																								
Повреждение ВС на земле									1					1										**2**
Сход с РД или ВПП при рулении																								
Отказы АТ			2				1	2	4	2	1			9			1					4	4	**30**
Прочие события								1	1	1														**3**
Всего:			**3**				**1**	**3**	**6**	**5**	**1**			**11**		**1**	**1**					**5**	**4**	**41**

Краткое содержание авиационных событий.

10.01.2015 г., **инцидент,** ВС RRJ-95, RA-89029, принадлежащее ООО АК «Газпромавиа», а/п Рощино (Тюмень), Тюменская обл.

После взлета, в процессе уборки шасси, на «IVD» прошли сообщения «Landing Gear Fault», «Landing Gear Door Not Closed», «Landing Gear Up Not Locked». Экипаж выполнил действия согласно QRH, выработал топливо и произвел благополучно посадку в а/п Рощино(Тюмень). ВС повреждений не имеет.

Причиной данного инцидента явилось замыкание электрического провода F311L750 на корпус, вследствие нарушения его изоляции, при заделке муфты 78-G323M на заводе изготовителе.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до летного и инженерно-технического персонала ООО АК «Газпромавиа»;
- ЗАО «ГСС» внести в Альбом электрических схем RRJ-95 информацию о переходных разъемах самолетной кабельной сети;
- ЗАО «ГСС» внести в Руководство по поиску и устранению неисправностей (РПУН) RRJ-95, действия по поиску неисправности, перечисленных в СП, изданных в связи с не выпуском шасси на ВС RA-89029;
- ЗАО «ГСС» проанализировать качества монтажа для исключения случаев нарушения технологии сборки электрических проводов, муфт и разъемов агрегатов и систем ВС.

11.01.2015 г., **инцидент,** ВС RRJ-95, RA-89030, принадлежащее ООО АК «Газпромавиа», а/п Внуково, Московская обл..

При выполнении послеполетного осмотра ВС в а/п Внуково – обнаружено разрушение тяги левой задней створки передней опоры шасси.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

13.01.2015 г., **инцидент,** ВС Ми-8, RA-27078, принадлежащее ООО АК «Газпромавиа», п.п. Бованенково, Ямало-Ненецкий автономный округ.

На маршруте Бованенково - Надым, через 4 минуты после взлета из а/п Бованенково загорелось табло «2 очередь», на щитке ППС правого двигателя, через 5 секунд табло погасло. Экипаж принял решение вернуться на а/д вылета, посадка благополучно.

Причиной данного инцидента явилось нарушение целостности электрической цепи, сигнализации исправности пиропатрона из-за наличия в разъеме пиропатрона (п.10/9) баллона 2-ой очереди пожаротушения продуктов окисления и коррозии контактных поверхностей, что произошло вследствие образования коррозии и окисления контактных поверхностей из за попадания влаги во внутреннюю полость штепсельного разъема в результате конструктивно-производственного недостатка (низкая влагозащищенность), при эксплуатации ВС в условиях повышенной влажности и перепада температур.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до инженерно-технического и летного персонала авиационных предприятий, эксплуатирующих ВС; Ми-8МТВ-1; Ми-8 АМТ; Ми-8 АМТ.

15.01.2015 г., **инцидент,** ВС B-737, VP-BPI, принадлежащее ООО АК «Северный ветер», а/п Сыктывкар, республика Коми.

При освобождении полосы в а/п Сыктывкар, произошло выкатывание ВС. Правой основной стойкой шасси повреждены аэродромные огни. Степень повреждения ВС: незначительные повреждения внутреннего колеса правой основной стойки шасси.

Причиной данного инцидента явилось - выкатывание за пределы ВПП, что привело к повреждению внутреннего пневматика правой стойки шасси и разрушение двух ограничительных и двух входных огней ИВПП. Из-за превышения потребной посадочной дистанции по отношению к располагаемой, вследствие реализации на пробеге, пониженного коэффициента сцепления (0,34), не соответствующего заявленному коэффициенту сцепления (0,41). Сопутствующая причина – неиспользование экипажем повторного включения реверса при явной угрозе продольного выкатывания ВС за пределы ИВПП.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить инженерно-техническим и летным персоналом эксплуатирующим ВС Boeing-737;

- летным персоналом эксплуатирующим ВС Boeing-737 изучить Приложение к Отчету в части касающейся, а также анализа динамики полета (заход на посадку и посадка) с использованием материалов расшифровки средств объективного контроля.

23.01.2015 г., **инцидент,** ВС Як-42, RA-42412, принадлежащее ОАО АК «РусДжет», а/п Иркутск, Иркутская обл.

Прерванный взлет. Во время разбега сработала сигнализация о неготовности к взлету. ВС зарулило на стоянку.

Причиной данного инцидента явилась ошибка экипажа в оценке готовности ВС к взлету, допущенная из-за не выполнения карты контрольной проверки, вследствие проявления невнимательности и отсутствия должного уровня взаимодействия между членами экипажа.

Рекомендации:

- руководству ОАО АК «РусДжет» рассмотреть данное событие в рамках собственной СУБП;

- на основании норм изложенных в п.5.14., ФАП – 128, эксплуатантам ВС ЯК-42 предлагается переработать формат «Карты контрольной проверки» с целью локализации позиций контроля выполненных операций на этапе руления в отдельном, самостоятельном разделе «На рулении», выделив их из раздела «На предварительном старте».

23.01.2015 г., **инцидент,** ВС Falcon-900EX, EASy, RA-09006, принадлежащее ООО АК «Газпром авиа», на маршруте, Внуково.

Ф100 проблемы с наддувом. Экипаж принял решение на возврат, на аэродром вылета.

Причиной данного инцидента явилось невозможность наддува пассажирского салона из-за перемещения заслонки выравнивания давления кабины ВС за ограничитель хода ее движения, вследствии вытягивания и ослабления пружин фиксации заслонки в открытом положении при эксплуатации ВС.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующих ВС данного типа;
- ООО АК «Газпром авиа» выполнить разовую проверку состояния замковых механизмов основной входной двери на всем парке ВС Falcon-900 EX EASy, эксплуатируемых в АК.

28.01.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-100, VQ-BNL, принадлежащее ЗАО «РусЛайн», а/п Астана, Казахстан.

На разбеге сработала сигнализация «Выпущенное положение полетных спойлеров». Прекращение взлета без последствий.

Причиной данного инцидента – явилось неисправность внутреннего привода блока FLIGT SPOTLER PCU p/n 27000-7, s/n MAL-2596 левого полетного спойлера, выдавшего сигнал неверного положения фактически убранного спойлера от гидросистемы №2.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным персоналом ЗАО «РусЛайн» и ИТП ООО «Руслайн-Техникс»;
- снятый приводной блок отправить в профильный ремонтный цех для проведения тестов и установления состояния;
- провести методический разбор с летным персоналом по действиям экипажа по прекращению взлета;
- отдавать предпочтение взлету «с тормозов» или «NORMAL TAKE-OFF», согласно FCOM CRJ-100/200;
- перед страгиванием с места, при взлете, для проверки отсутствия возможных ложных отказов системы готовности ВС к взлету «TO CONFIG OK», увеличить регис. работы двигателей до N1=72% со стабилизацией параметров, дальнейшие действия выполнять согласно FCOM;
- строго выполнять требования п.3.57 ФАП-128.

11.02.2015 г., **инцидент,** ВС EC-135T2+, RA-04091, принадлежащее ООО АК «Газпромавиа», а/п Ухта, республика Коми.

После выполнения полета экипажем в бортовом журнале ВС была сделана запись о самовыключении двигателя системой СЗТВ. ВС было отстранено от эксплуатации. Расшифровка БССПИ выявила факт превышения по оборотам НВ (до 113,4%) и оборотам свободной турбины левого двигателя (до 113,62%) и последующего срабатывания автоматики.

Причиной данного инцидента явилось превышение допустимых значений оборотов левого двигателя, вследствие отвлечения внимания экипажа от

показаний приборов, фиксирующих обороты двигателей при выполнении процедуры установки фиксатора ручки коррекции левого двигателя, повлекшее непреднамеренное не переключение, в нужный момент, переключателя ENG MODE SEL – в положение NORM, для перехода из режима MANUAL, в режим NORMAL.

Рекомендации:

- материалы данного расследования изучить с летным составом ООО Авиапредприятие «Газпром авиа»;

- руководству ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» совместно с АУЦ Академия Еврокоптер Донауверт (Германия) рассмотреть вопрос об изменении Упражнения №6 Программы D-2 подготовки поддержания квалификации летных специалистов EC-135 ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» в части действий экипажа после посадки ВС е целью исключения их неоднозначности;

- руководству ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» совместно с ГЦ БП рассмотреть вопрос о необходимости доработки программы экспресс-анализа полетной информации ВС EC-135 в части контроля выхода параметров работы двигателей за пределы допустимых;

- руководству Ухтинского филиала ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» продолжить работы по вводу ВС в строй;

- руководству ОАО «Комиавиатранс» и филиала «СевУралаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация ОрВД» - провести служебные расследования по факту не передачи первичного сообщения об авиационном событии 11.02.2015 г. в а/п Ухта подчиненными им диспетчерскими службами;

- организовать повторное изучение с личным составом диспетчерских служб директивного письма Росавиации № 4.02-681 от 23.10.2013 г. и ПРАПИ-98, в части их касающейся (пп. 1.1.4, 2.2.2, 3.2.1).

12.02.2015 г., **инцидент,** ВС Як-42, RA-42411, принадлежащее ОАО АК «РусДжет», а/п Внуково.

После взлета и уборки шасси на высоте 100м сработала световая сигнализация «Помпаж», двигатель выключен. Экипаж принял решение выработать топливо. Возврат на а/п вылета.

Причина данного инцидента- заклинивание ротора ВД из-за разрушения подшипника опоры ротора.

Рекомендации:

- материалы изучить с летным составом ОАО АК «РусДжет», выполняющим полеты на данном типе ВС и инженерно-техническим персоналом, который вовлечен в организацию и техническое обслуживание ВС;

- повторно изучить раздел ФАП-128 особые случаи в полете «отказ двигателя на взлете».

16.02.2015 г., **инцидент,** ВС В-737, RA-73004, принадлежащее ООО АК «Газпромавиа», район а/п Внуково.

КВС доложил о проблеме с закрылками. Посадка благополучно.

Причина данного инцидента явился сбой в работе системы управления уборкой-выпуском закрылков из-за отказа правого датчика положения закрылков.

Рекомендации:

- материалы изучить с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим ВС типа В-737;

- обратить внимание летного и инженерно-технического персонала эксплуатирующего ВС типа В-737, на низкую надежность и отказ системы управления уборкой-выпуском закрылков из-за отказов датчиков определяющих их положение;

- с летным составом ООО АК «Газпромавиа» повторно изучить выполнение п. 9.27 и п. 9.32 карт быстрого реагирования (Quick Reference Handbook) при отказе системы выборки-уборки закрылками и предкрылками ВС В-737.

17.02.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-200, VQ-BNL, принадлежащее ООО АК «РусЛайн», район а/п Санкт-Петербург(Пулково).

КВС доложил о не закрытии створки передней стойки шасси. КВС принял решение в течение часа вырабатывать топливо, посадка в Пулково. Посадка произведена благополучно.

Причина данного инцидента – устанавливается (Северо-западное МТУ ВТ).

20.02.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-200, VQ-BNL, принадлежащее ООО АК «РусЛайн», район а/п Домодедово.

На снижении при заходе на посадку произошло самовыключение правого двигателя. Посадка благополучно.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

05.03.2015 г., **инцидент,** ВС Ми-8Т, RA-24179, принадлежащее ООО АК «Газпром авиа», п/п Речка Черная, Ханты-Мансийский автономный округ.

После посадки на п/п Речка Черная, на послеполетном осмотре обнаружено отсутствие одной законцовки ЛНВ .

Причиной данного инцидента явилось соударение лопасти с твердым предметом, вероятно поднятым воздушным потоком с земли вместе с ледяным пластом.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и инженерно-техническим персоналом авиапредприятий эксплуатирующих Ми-8 и их модификации;

- повторно изучить с летным составом п.2.6.2, 2.6.5, 4.14 РЛЭ Ми-8 «Особенности полетов на площадки подобранные с воздуха» и раздел «Полеты с подбором площадок с воздуха» и технологии работы экипажа ВС Ми-8;

- эксплуатантам принять меры по контролю соблюдения экипажами, находящимися в отрыве от основного места базирования, предполетного отдыха;

- руководству Югорского филиала ООО АК «Газпром авиа» провести служебное расследование по факту отказа КВС от повторного медицинского освидетельствования.

14.03.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-200, VP-BMN, принадлежащее ЗАО АК «Руслайн», район Волгограда, Волгоградская обл..

Экипаж доложил о неполной уборке механизации. КВС принял решение следовать на а/д назначения Домодедово на FL150.

Причиной данного инцидента явился отказ блок тормоз-сенсора положения закрылков BPSU p/n 855D100-13, s/n 1115B, что привело к остановке закрылков в положении 16 градусов».

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и инженерно-техническим персоналом ЗАО АК «Руслайн» и ООО «Руслайн-Техникс», а также других АК, эксплуатирующих ВС CRJ-100/200.

15.03.2015 г., **ПВС,** ВС CRJ-200, VP-BNL, принадлежащее ЗАО АК «Руслайн», а/п Пулково, г.Сант-Петербург.

При выполнении буксировки ВС на точку запуска произошло повреждение нижней кромки задней створки ПОШ и разрушение ограничителей верхнего звена шлиц-шарнира.

Причина данного инцидента – устанавливается (Северо-западное МТУ ВТ).

16.03.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-200, VP-BFI, принадлежащее ЗАО АК «Руслайн», в районе а/п Воронеж, Воронежская обл.

После взлета, при уборке закрылков на 20 градусов, закрылки остановились на 16 градусах. Посадка произведена благополучно на а/д вылета Воронеж.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

22.03.2015 г., **инцидент,** ВС RRJ-95B, RA-89002, принадлежащее ЗАО «Ред Вингс», а/п Домодедово.

При устранении замечаний, записанных в бортовом журнале (засорение топливного фильтра), после выполнения рейса ИН 142 по маршруту Уфа – Домодедово, произведен отбор проб керосина из бака и топливного фильтра, согласно анализа показателей качества авиа ГСМ №3279 и №3280 выявлено наличие механических примесей и воды.

Причина данного инцидента – устанавливается МТУ ВТ ЦР (продлено до результатов исследований, №061250, Мастеров С.С.).

23.03.2015 г., **инцидент,** ВС Ан-74, RA-74001, принадлежащее ООО ПМА «Шар инк Лтд.», район а/п Магадан.

После взлета, в процессе набора эшелона, на 7-й минуте полета загорелось табло «Вибрация правого двигателя» с повышением уровня вибрации до 69ед. Экипаж уменьшил режим работы двигателя и принял решение о возврате на а/д вылета. Перед входом в глиссаду табло погасло. Посадка произведена на работающих двигателях, благополучно.

Причиной данного инцидента явилось ложное срабатывание сигнализации «прав. двиг. - вибрация», из-за отказа в работе блока БЭ-34-3 электронной системы контроля вибрации ИВ-42П-А-2.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события изучить с летным и ИТП, эксплуатирующим ВС типа Ан-74.

26.03.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-100, VQ-BNL, принадлежащее ЗАО «РусЛайн», а/п Домодедово.

Эшелон Ф150 отказ компьютера по управлению. Решение КВС возврат на а/д вылета.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

27.03.2015 г., **инцидент**, ВС Ан-74, RA-74056, принадлежащее ООО ПМА «Шар инк Лтд.», а/п Красноярск (Емельяново), Красноярский край.

При выруливании на предварительный старт произошло разрушение реборды правого переднего колеса с повреждением трубопровода гидросистемы, челночного клапана, автомата юза тормозной системы.

Причина данного инцидента – устанавливается Крас. МТУ ВТ (продление расследования, №071116, Мастеров С.С., до получения результатов исследований ГЦ БП).

03.04.2015 г., **серьезный инцидент,** ВС АН-74, RA-74056, принадлежащее ООО ПМА «Шар инк. лтд», ледовая площадка Барнео, Арктика.

При выполнении посадки, после касания полосы произошло разрушение траверсы правой задней основной опоры шасси. Посадка произошла с повторным касанием и вертикальной перегрузкой по У=2.4 (по УАП-5).

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

06.04.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-100, VQ-BNY, принадлежащее ЗАО АК «РусЛайн», на маршруте Ульяновск-Домодедово.

Через 20 минут после взлета возврат на а/п Братаевка (Ульяновск) по причине срабатывания сигнализации о задымление грузового отсека. Посадка благополучно.

Причиной данного инцидента явилась ложная сигнализация о появлении дыма в грузовом отсеке из-за вероятного стравливания аэрозольного баллончика в багаже или из-за вероятного срабатывания мобильной связи в багаже.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и ИТП, эксплуатирующим данный тип ВС;

- ИАС авиакомпании установить периодичность осмотра датчиков дыма в грузовом отсеке и в туалетной комнате, и внести дополнение к производственно-технологическим документам по поддержанию чистоты в грузовом отсеке.

07.04.2015 г., **инцидент,** ВС Ту-204, RA-64049, принадлежащее ЗАО АК «Ред Вингс», а/п Домодедово.

После посадки, на пробеге не включился реверс первого двигателя.

Причина данного инцидента – устанавливается МТУ ВТ ЦР (продление расследования, №0821, Мастеров С.С.).

09.04.2015 г., **инцидент,** ВС А-321, VQ-BOD, принадлежащее ООО АК «Северный ветер», в районе а/п Шарм-эль-Шейх, Египет.

В процессе взлета, на высоте 1000 футов, произошло срабатывание сигнализации превышение температуры исходящих газов больше допустимой, с дальнейшем указанием выключить двигатель №1. Экипаж выполнил необходимые процедуры, выработал топливо в зоне ожидания, произвел посадку на аэродроме вылета. Посадка благополучно.

Причиной данного инцидента является совокупность факторов, таких, как климатические особенности данного региона (температурная дивергенция, при которой ВС при наборе высоты на уровне 700 футов, попало в поле воздушных масс с более высокой температурой), а также естественный износ двигателя (приведший к его замене).

Рекомендации:

- обстоятельства и причины АИ изучить с летным и ИТС АК «Северный ветер»;
- ЛМО АК «Северный ветер» разработать рекомендации по эксплуатации ВС в условиях высоких температур на всех этапах полета.

16.04.2015 г., **инцидент,** ВС В-757, RA-73018, принадлежащее ЗАО АК «Вим-АВИА», а/п Карши, Узбекистан.

После посадки и пробега, в конце ВПП, по докладу экипажа, отказала левая гидросистема. Передняя стойка шасси перестала управлятся. При внешнем осмотре ВС после посадки выявлено подтекание гидрожидкости в районе левой стойки шасси.

Причиной данного инцидента явилось частичное нарушение целостности гибкого шланга гидроцилиндра замка выпущенного положения левой основной стойки шасси.

Рекомендации:

- довести информацию до летного и ИТС, занятого летной эксплуатацией и техническим обслуживанием ВС В-757-200;
- выполнить разовую проверку состояния герметичности гибкого шланга гидроцилиндра замка выпущенного положения на всем парке ВС В-757-200 АК.

18.04.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-200, VQ-BFF, принадлежащее ЗАО «РусЛайн», а/п Ульяновск(Братаевка).

При разбеге самопроизвольно выпустился спойлер, экипаж прекратил взлет, до достижения скорости принятия решения, ВС самостоятельно зарулило на перрон.

Причиной данного инцидента явился прерванный взлет из-за появления сообщения «ANTI SKID OUTBD»(внешний антиюз) и звуковой сигнализации. Причиной появления сообщения и сигнализации явился переменный контакт на

разъеме левого внешнего датчика антиюза MT-1GB p/n 140-153, s/n –N623-0705 из-за окисления ножки №1.

Рекомендации:

- изучить материалы расследования авиационного инцидента с летным составом и ИТП, эксплуатирующим данный тип ВС;

- летному составу ЗАО «РусЛайн» повторно изучить процедуры действия экипажа при прекращении взлета;

- повторно изучить тему «Выполнение взлета при скорости бокового ветра близкого к максимальному значению для взлета».

20.04.2015 г., **инцидент,** ВС RRJ-95, RA-89001, принадлежащее ЗАО АК «Ред Вингс», район а/п Домодедово.

Эшелон F60 сработала сигнализация открытия багажной двери.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

21.04.2015 г., **событие,** ВС Ту-134, RA-65978, принадлежащее ООО АК «Сириус-Аэро», а/п Внуково.

В процессе руления ВС к предварительному старту произошло самовыключение СУ №2.

Инцидент– снят с учета. телеграмма №221352, Мастеров С.С.

22.04.2015г., **инцидент,** ВС Як-40, RA-88287, принадлежащее ООО «Лукойл-Авиа», а/п «Казань», республика Татарстан.

После взлёта на высоте 3600 м северо-восточнее а/п «Казань», сработала табло «Разгерметизация кабины» и сработала звуковая сигнализация, КВС доложил диспетчеру «Казань-контроль» о разгерметизации кабины и принятии решения о возврате и посадке на аэродром вылета, аварийную ситуацию не декларировал.

Причинами данного инцидента явились:

- работа регулятора давления изд.2077 системы регулирования давления в кабине не в соответствии с графиком «Закона изменения давления в кабине», вследствие неправильного (перепутывания) подсоединения трубопровода «КАБИННОЕ ДАВЛЕНИЕ» с трубопроводом «СТАТИЧЕСКАЯ АТМОСФЕРА» к регулятору давления изд.2077;

- нарушение технологии демонтажа/монтажа регулятора давления изд.2077 согласно ТК №9, ТУ №12, п. 2.09.09 «РО-95» вследствие:

а) неправильное (перепутывание) подсоединение трубопровода «КАБИННОЕ ДАВЛЕНИЕ» с трубопроводом «СТАТИЧЕСКАЯ АТМОСФЕРА» к регулятору давления изд.2077;

б) неправильная маркировка трубопроводов: трубопровод «ИЗ КАБИНЫ» отмаркирован, как «СТАТИЧЕСКАЯ АТМОСФЕРА», трубопровод «СТАТИЧЕСКАЯ АТМОСФЕРА» отмаркирован, как «СТАТИКА»;

в) маркировка трубопроводов подходящих к регулятору давления изд.2077 плохо читаема (написано на полоске бумаги авторучкой мелким шрифтом).

Рекомендации:

- с летным и инженерно-техническим персоналом ООО «Лукойл-Авиа», эксплуатирующим самолеты Як-40, изучить данный отчет;

- перед выполнением демонтажно-монтажных работ, связанных с отсоединением/подсоединением трубопроводов к агрегатам и изделиям с исполнителями работ проводить дополнительный инструктаж;

- при выполнении демонтажных работа проверять соответствие заводских маркировок трубопроводов маркировке изделия 2077;

- исключить выполнение монтажных работ агрегатов при отсутствие (не читаемости) заводских маркировок трубопроводов, подходящих к монтируемому агрегату/изделию и принять меры к восстановлению маркировки;

- после монтажа регуляторов давления в гермокабине (2077 и др.) на ВС выполнять проверки работоспособности систем регулирования давления воздуха в гермокабине при запущенных авиадвигателях в соответствие с Руководством по технической эксплуатации ВС;

- с инженерно-техническим персоналом ООО «Тулпар - Техник»:

а) изучить данный отчёт;

б) провести техническую учёбу на тему «демонтаж, монтаж, осмотр регуляторов давления СРД ВС, технология подсоединение трубопроводов к агрегатам», согласно Приложения 1.3, п. 3.3. НТЭРАТ ГА-93;

в) провести разбор по контролю качества выполнения периодических видов технического обслуживания ВС;

- группе контроля качества ООО «Тулпар – Техник» усилить контроль за выполнением технического обслуживания ВС.

25.04.2015 г., **ПВС,** ВС А-321, VQ-BRU, принадлежащее ООО АК «Северный ветер», а/п Казань, республика Татарстан.

Повреждение левой передней (1L) пассажирской двери ВС в результате ее контакта с верхней платформой трапа аэродромного ТА-С.

Причинами ПВС стали:

- некорректная первоначальная установка к ВС и дальнейшая перестановка трапа аэродромного ТА-С, связанная с невыполнением водителями самоходных механизмов СНОП ОАО «Международный а/п «Казань» требований пункта 3.5.16. Руководства по эксплуатации трапа аэродромного ТА-С А196.0000.00 РЭ, вследствие чего пассажирская дверь ВС, открывающаяся наружу и будучи открытой во время высадки пассажиров, не входила в вырез передней верхней платформы трапа, упершись в кромку металлической подвижной части платформы трапа;

- недостаточный контроль установки к ВС трапа со стороны руководителя и подъемом/отъездом – агентом СОПП;

- фактором, способствующим развитию данного ПВС, явилось использование для высадки пассажиров только одного, переднего, выхода из самолета, при наличии задней пассажирской двери, которая использовалась по назначению, в результате чего передвижение пассажиров по пассажирскому салону ВС из хвостовой части к переднему выходу и одновременная выгрузка багажа из заднего багажного отсека создавали вертикальные перемещения

конструкции ВС, особенно его передней части, уменьшая зазор от верхней площадки трапа до передней пассажирской двери, вследствие изменения центровки.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины данного ПВС изучить с личным составом СНОП и СОПП ОАО «Международный аэропорт «Казань»;

- начальнику СНОП ОАО «Международный аэропорт «Казань» осмотреть эксплуатируемые трапы ТА-С и организовать доработку подвижной секции верхней платформы трапов путем срезания выступающего вверх загиба;

- направить разработчику (заводу-изготовителю) трапов рекомендации по изменению конструкции подвижной секции верхней платформы трапа;

- СНОП доработать технологические документы и инструкции (РНОП, инструкция по эксплуатации аэродромный трапов), детального описав процессы подгона и установки трапа к ВС;

- ООО «Северный Ветер» совместно с ОАО «Международный аэропорт «Казань» задействовать при высадке пассажиров из данного типа ВС с удлиненным фюзеляжем два выхода (передний и задний) в избежание перемещений пассажиров по салону, приводящих к нежелательным вертикальным колебаниям самолета, создающим возможные риски ПВС;

- ООО «Северный Ветер» направить в ОАО «Международный аэропорт «Казань» официальным порядком Руководство по наземному обслуживанию ВС.

28.04.2015 г., **инцидент,** ВС В-737-800, VQ-BPZ, принадлежащее ООО АК «Северный ветер», а/п Краснодар(Пашковская).

В начале разбега на скорости 70 узлов сработала сигнализация «Master coution tngin and engine control l», параметры работы двигателей и систем были без отклонений. Взлет был прекращен. Экипаж ВС зарулил на стоянку.

Причинами данного инцидента стали:

- срабатывание в кабине экипажа предупреждающей сигнализации «MASTER CAUTION» и «ENGINE CONTROL»;

- внутренняя неисправность топливного насоса-регулятора двигателя №1 в линии управления защиты компрессора двигателя от помпажа.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины инцидента изучить с летным и инженерно-техническим составом авиакомпании ООО «Северный Ветер».

07.05.2015 г., **инцидент,** ВС В-737, RA-73004, принадлежащее ООО АК «Газпром авиа» и В-777, PH-BVN, принадлежащее АК «KLM», Голландия, район н.п.Салехард, ЯНАО.

Срабатывание наземной СПОС в режиме КС, между В-777, набиравшим эшелон 380 и В-737, следовавшим на эшелоне 370.

Причина данного инцидента – устанавливается (Тюменское МТУ ВТ).

14.05.2015 г., **инцидент,** ВС А-321, EI-ETJ, принадлежащее ООО АК «Когалымавиа», район а/п Домодедово.

После взлета и набора высоты 3000 футов сработала сигнализация отказа желтой гидросистемы. Экипаж принял решение на возврат в а/п вылета.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

14.05.2015 г., **инцидент,** ВС Ми-8, RA-22233, принадлежащее ООО АК «Газпром авиа», район а/п Советский, Ханты-Мансийский АО.

Через 8 минут после взлета с п/п КС-11 произошло падение давления масла левого двигателя до 3 кг/см2 и рост температуры до 140 С с промаргиванием желтого светосигнального табло «Масло давления левого дв.» с последующим колебанием давления масла в диапазоне 2,4-3 кг/см2. Экипаж доложил УВД, задросселировал двигатель до МГ. Давление масла установилось 3 кг/см2, температура понизилась до 110 С. Экипаж двигатель не выключал. Посадка в а/п Советский. ВС внешних повреждений не имеет.

Причина данного инцидента – устанавливается (Тюменское МТУ ВТ).

16.05.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-100, VQ-BFA, принадлежащее ЗАО «РусЛайн», район а/п Домодедово.

Ф110 падение давления масла в левом двигателе. Решение КВС, возврат на аэродром вылета Домодедово.

Причиной авиационного инцидента с ВС явилось принудительное выключение левого двигателя в полёте из-за повышения температуры и падения давления масла, вследствие неисправностей откачивающих или нагнетающих ступеней маслонасоса p/n 608704P09, s/n NMADA054.

Рекомендации:

- изучить материалы расследования данного авиационного инцидента с летным составом и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим данный типа ВС;
- с летным составом повторно изучить руководящие документы по действиям экипажа при возникновении признаком отказа двигателя в начальном этапе набора высоты, особенно при интенсивном росте температуры и падении давления масла;
- ИАС авиакомпании производственно-техническим документом ввести пункт работы о замере количества масла в приводном корпусе двигателей после холодной прокрутки с периодичностью через 500 часов;
- на всем парке ВС авиакомпании провести целевую проверку соответствия срабатываний сигнала от датчика уровня масла «Sensor Level» с фактическим уровнем масла в маслобаке двигателя;
- для контроля и диагностики маслосистемы двигателей в бортовом журнале ввести записи о дозаправке маслом каждого двигателя, с указанием количества дозаправленного масла.

16.05.2015 г., **инцидент,** ВС RRJ-95, RA-89031, принадлежащее ООО «Газпром авиа», а/п Белгород, Белгородская обл..

При посадке в а/п Белгород, произошла грубая посадка ВС с посадочной массой, не превышающую максимально допустимую. ВС не повреждено.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

21.05.2015 г., **инцидент,** ВС B-737, VP-BPY, принадлежащее ООО «Северный ветер», а/п Архангельск, Архангельская обл..

После заруливания на стоянку, авиатехником обнаружены разрушения внешних пневматиков колес на основных стойках (правый и левый) шасси.

Причиной данного инцидента явилось разрушение (стирание) внешних шин колёс №1 и №4 основных стоек шасси, вследствие полного затормаживания на пробеге через 3 сек, после приземления ВС.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины авиационного инцидента, происшедшего с ВС изучить с летным и инженерно-техническим составом авиакомпании ООО «Восточный Ветер»;
- командно-летному составу при проведении периодической тренажерной подготовки провести тренировку летного состава по выполнению посадки с неработающей системой антиюза. (QRH, «Antiskid inoperative»).

25.05.2015 г., **инцидент,** ВС Ми -26Т, RA-06285, принадлежащее ГКУ «МАЦ», район н.п.Остров, Московская обл..

После выполнения третьего забора воды, произошел отцеп водосливного устройства ВСУ-15 с падением в воду на этапе разгона скорости 74км/ч и высоте 75 метров.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

28.05.2015 г., **инцидент,** ВС A-321, EI-ETJ, принадлежащее ООО «Когалым авиа», район а/п Шарм-эль-шейх, Египет.

После взлета ВС экипаж доложил о неуборке шасси и принял решение на возврат на а/п вылета, после выработки топлива.

Причиной данного инцидента явилось неисправность сенсора Sensor (ч/н:8-933-01), сигнализации выпущенного положения передней опоры шасси из-за выработки его ресурса, вследствие большого налёта ВС, приведшая к блокировки ручки уборки-выпуска шасси и невозможности перевода её в положение «УБРАНО», срабатыванию сигнализации ECAM MSG: «HYD Y RSVR LO LVL», затем «ENG 2 PUMP LO PR» и «HYD Y SYS LO PR».

Рекомендации:

- руководству ООО «Авиакомпания Когалымавиа» обстоятельства и причины события изучить и проанализировать с летным и техническим персоналом;
- выполнить внеплановый осмотр Sensor (ч/н:8-933-01) на предмет целостности и выполнение дополнительной проверки данной системы на всём парке ВС авиакомпании.

30.05.2015 г., **инцидент,** ВС A-321, EI-ETJ, принадлежащее ООО «Когалым авиа», на маршруте.

Ф160 проблемы с кондиционированием, решение КВС следовать на а/д назначения Домодедово.

Причиной данного инцидента явилось кратковременная некорректная работа сигнализации системы кондиционирования самолёта (intermittent fault) в сочетании с имеющимся дефектом по систему отбора воздуха от второго двигателя.

Рекомендации:

- руководству ООО «Авиакомпания Когалымавиа» обстоятельства и причины события изучить и проанализировать с летным и техническим персоналом;
- провести дополнительный анализ полётной информации в части касаемо системы кондиционирования на всём парке ВС авиакомпании.

02.06.2015 г., **инцидент**, ВС А-321, VP-BGH, принадлежащее ООО «Северный ветер», а/п Нижнекамск (Бегишево), республика Татарстан.

После посадки на послеполетном осмотре обнаружена вмятина размерами 225х125х22 на обечайке правого двигателя, имеются сублимированные пятна от попадания птицы.

Причиной данного АИ явилось непрогнозированное столкновение с птицей в полёте над территорией неконтролируемой ОАО «Аэропорт «Бегишево»

Рекомендации:

- обстоятельства и причины авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим составом авиакомпании ООО «Северный Ветер», персоналом служб ОАО «Аэропорт «Бегишево», связанных с орнитологическим обеспечением полётов;
- с лётным составом авиакомпании ООО «Северный Ветер» повторно изучить рекомендации по предотвращению столкновения с птицами в полёте;
- руководство ОАО «Аэропорт «Бегишево» провести эколого-орнитологическое обследование территории согласно п. 4.1 Руководства по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации (РООП ГА - 98), утвержденного приказом МГА от 26.12.1988г. №209.

23.06.2015 г., **инцидент**, ВС CRJ-100, VQ-BVC, принадлежащее ЗАО АК «РусЛайн», а/п Воронеж, Воронежская обл..

В процессе посадки ВС произошло касание сливной горловиной туалета ВПП.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

01.07.2015 г., **инцидент,** ВС RRJ-95, RA-89002, принадлежащее ЗАО «Ред Вингс», а/п Братаевка (Ульяновск), Ульяновская обл..

Уход на запасной аэродром из-за отсутствия метео наблюдения, по причине выхода из строя электро кабеля на основном пункте наблюдения.

Причина данного инцидента – устанавливается (Приволжское МТУ ВТ).

01.07.2015 г., **инцидент,** ВС CRJ-100, VQ-BNB, принадлежащее ЗАО «РусЛайн», а/п Братаевка (Ульяновск), Ульяновская обл..

Уход на запасной аэродром из-за отсутствия метео наблюдения, по причине выхода из строя электро кабеля на основном пункте наблюдения.

Причина данного инцидента – устанавливается (Приволжское МТУ ВТ).

02.07.2015 г., **инцидент,** ВС B-757-200, EI-EWT, принадлежащее ООО «Ай Флай», район а/п Омск, Омская обл..

В процессе взлета ВС произошло столкновение с птицей. Возврат на а/п вылета.

Причина данного инцидента – устанавливается (Западно-сибирское МТУ ВТ).

02.07.2015 г., **инцидент,** ВС RRJ-95, RA-89021, принадлежащее ЗАО «Ред Вингс», район а/п Домодедово, Московская обл..

При выполнении послеполетного осмотра техническим персоналом обнаружено повреждение акустической панели за вентилятором СУ №2, фрагменты птицы на концевых частях лопаток вентилятора.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

04.07.2015 г., **инцидент,** ВС RRJ-95, RA-89001, принадлежащее ЗАО «Ред Вингс», район г.Ростов-на-Дону, Ростовская обл..

На F310 экипаж доложил о падении высоты в кабине и применил экстренное снижение до F100. Запросил набор F260 и решение следовать на аэродром назначения. Запросил снижение до F220 для выравнивания давления.

Причина данного инцидента – устанавливается (Южное МТУ ВТ).

АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ И АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**-**
Катастрофы	-
Аварии	-
Инциденты	**1**
Производственные происшествия	**1**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	1

Состояние безопасности полётов в авиации общего назначения и авиационных работ 2013-2014 г.г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2015	-	-	-
		2014	3	1	2
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2015	-	-	-
		2014	1	-	1
	аварии	2015	-	-	-
		2014	2	1	1
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2015	-	-	-
		2014	1	-	1
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2015	-	-	-
		2014	-	-	-
	членов экипажа	2015	-	-	-
		2014	1	-	1
ИНЦИДЕНТЫ		2015	1	-	1
		2014	2	1	1
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2015	1	1	-
		2014	-	-	-
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2015	1	1	-
		2014	-	-	-
ЧП		2015	-	-	-
		2014	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2015	-	-	-
		2014	-	-	-

17.03.2015 г., **ПВС (АР),** ВС Ми-8, RA-27175, принадлежащее ООО АПК «Вектор», а/п Сочи, Краснодарский край.

Порывами сильного ветра (до 20 м/с) из-за отсутствия надлежащей швартовки, на стоянке у ВС повреждены (вывернуты) лопасти несущего винта).

Причина данного ПВС явилось не выполнение инженером по ВиД ИАС ООО АПК «Вектор» п.6.1.3 регламента ТО Ми-8МТВ-1, раздел 6.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины изучить с персоналом авиакомпаний, ответственным за состояние безопасности полетов;
- с персоналом ИАС авиакомпаний, выполняющим ТО вертолетов, повторно изучить пункты регламента и технологии по обеспечению стоянки и хранению ВС;
- на парке ВС выполнить внеплановую проверку состояния швартовочного оборудования, струбцин фиксации, чехлов и заглушек;
- авиапредприятиям проанализировать договоры на аэродромное обслуживание ВС на предмет оперативного оповещения о штормовом предупреждении.

24.04.2015 г., **инцидент (АР),** ВС Ил-76, RA-76362, принадлежащее МЧС России ФГУАП, а/п Туношна(Ярославль), Ярославская обл..

После взлета не убралась передняя стойка шасси. КВС принял решение на выработку топлива при полете по кругу. Посадка благополучно.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

ЧАСТНАЯ АВИАЦИЯ

Классификация авиационных событий	**Количество**
Авиационные происшествия	**7**
Катастрофы	1
Аварии	6
Инциденты	**10**
Производственные происшествия	**1**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	1

Состояние безопасности полётов частной авиации 2014-2015 г.г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2015	7	6	1
		2014	5	5	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2015	2	2	-
		2014	4	4	-
	аварии	2015	5	4	1
		2014	1	1	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2015	3	3	-
		2014	5	5	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2015	1	1	-
		2014	1	1	-
	членов экипажа	2015	2	2	-
		2014	4	4 (1- курсант)	-
ИНЦИДЕНТЫ		2015	10	5	5
		2014	3	-	3
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2015	1	-	1
		2014	1	1	-
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2015	1	-	1
		2014	1	1	-
ЧП		2015	-	-	-
		2014	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2015	-	-	-
		2014	-	-	-

Число авиационных событий с частной авиацией в 2013-2015 г.г.

Год	Катастрофы	Аварии	Инциденты	ПВС	ЧП
2015	2	5	10	1	-
2014	4	1	3	1	-
2013	4	-	1	-	-

03.06.2015 г., **катастрофа,** ВС Птенец 2 РТ 921, RA-0300A, принадлежащее частному лицу, район н.п. Орловка, Тверская обл..

После взлета и в ходе набора высоты произошло падение ВС, пилот погиб.

Причина данного авиационного происшествия – устанавливается (МАК).

13.06.2015 г., **катастрофа**, ВС СКС-1-01, RA-00594G, принадлежащее частному лицу, район п.п. Агат, Ярославская обл..

После взлета и входе набора высоты произошло падение ВС. Пилот и пассажир погибли.

Причина данного авиационного происшествия – устанавливается (МАК).

07.02.2015 г., **авария,** ВС А-22(самолет), RA-1935G, принадлежащее частному лицу, в районе 41 км автотрассы Новая Ладога-Зуево, Киришский район, Ленинградская обл..

В процессе выполнения полета произошло обледенение, ВС совершило грубую посадку в лесном массиве. КВС без пилотского свидетельства, связь с органами ОрВД не вел. Полет выполнялся без заявки в ЗЦ ЕС ОрВД.

Причина данного авиационного происшествия – устанавливается.

14.03.2015 г., **авария,** ВС тепловой аэростат АТ 104, RA-0691G, принадлежащее ООО «Воздухоплавательный клуб «Аэровальс», в районе н.п.Ревякино, Дмитровского района, МО.

Группа лиц в составе 3 человек совершали полет на ВС. В ходе полета, предположительно КВС по неизвестной причине допустил столкновение с вышкой сотовой связи. В результате столкновения ВС вместе с КВС и пассажирами совершил падение. Пилот и пассажиры получили тяжкие телесные повреждения.

Причина данного авиационного происшествия – устанавливается (Мак).

05.04.2015 г., **авария,** ВС R-66, RA-06382, принадлежащее ООО «Ферма «Луговая», в районе н.п. Городки, Оренбургская обл..

В процессе прогрева двигателя, ВС стоящее на снежном насте высотой 60-70 см, продавил полозьями наст и соскользнул в рыхлый снег(назад, вправо), ударил лопастями РВ и НВ по снежной поверхности, что привело к

разрушению конструкции. Поврежден несущий винт, рулевой винт и хвостовая балка.

Причина данного авиационного происшествия – устанавливается (МАК).

12.06.2015 г., **авария,** ВС «Россия АС-4»(планер), без регистрационного номера, принадлежащее частному лицу, в районе н.п.Погорелово, Ногинский район, Московская обл..

КВС на высоте 1000 метров, услышал посторонний шум, треск, увидел, что правое крыло ломается и стал покидать ВС с целью приземлиться на парашюте. Во время покидания ВС произошло раннее раскрытие парашюта, пилот парашютом зацепился за хвостовое оперение ВС, до земли освободить парашют не смог, в результате упал вместе с ВС на землю. КВС без пилотского свидетельства, связь с органами ОрВД не вел. Полет выполнялся без заявки в ЗЦ ЕС ОрВД.

Причина данного авиационного происшествия – устанавливается (Полиция).

16.06.2015 г., **авария,** ВС «Сапсан», RA-0390A, принадлежащее частному лицу, район н.п. Зюзино, Астраханская обл..

При выполнении посадки произошло капотирование ВС.

Причина данного авиационного происшествия – устанавливается (МАК).

27.01.2015 г., **инцидент,** ВС S341G, RA-05702, принадлежащее частному лицу, Московская воздушная зона.

Сектор ВДП Внуково-2. Нарушение правил использования воздушного пространства, потеря радиосвязи или не выход на связь в пункте обязательного донесения Малли в расчетное время.

Причина данного инцидента – устанавливается (ОрВД).

27.01.2015 г., **инцидент,** ВС R-44, RA-06382, принадлежащее ООО «Ферма Луговая», г. Бузулук, Оренбургская обл..

В 12.00 местного времени на футбольное поле стадиона «Труд», ул.Чапаева 2а совершил посадку ВС, без разрешения соответствующего органа самоуправления.

Причина данного инцидента – устанавливается (Приволжское МТУ ВТ).

26.02.2015 г., **инцидент,** ВС CESSNA-206, RA-67469, принадлежащее частному лицу, район а/п Санкт-Петербург(Пулково).

По информации главного инженера АО «Международный аэропорт «Калуга» на нем произвел несанкционированную посадку ВС CESSNA-206.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

11.04.2015 г. **серьезный инцидент,** ВС R-44, RA-05764(СЛГ Приволжское МТУ ВТ), принадлежащее частному лицу в районе н.п. Отрадное, Брянская обл.. При запуске двигателя, ВС сползло на бок и зацепило РВ воду.

Причина данного инцидента:

- слабая профессиональная подготовка самостоятельного налета на данном типе ВС;
- несвоевременные и запоздалые действия при обнаружении и исправлении ошибок при выполнении взлета с площадок ограниченных размеров.

Рекомендации:

- повторно изучить с летным составом, частными пилотами и курсантами АУЦ РЛЭ данного ВС при выполнении взлета и посадки на стационарные площадки и площадки подобранные с воздуха;
- внести в программу обучения частных пилотов изучение ПРАПИ-98, в части выполнения процедур при авиационных инцидентах;
- рассмотреть вопрос о прохождении дополнительной тренировки КВС.

25.04.2015 г., **инцидент,** ВС Ми-2, RA-2046G, принадлежащее частному лицу, на маршруте, район а/п Внуково.

После взлета с площадки КВС доложил о задымлении в кабине, принял решение о возврате на площадку вылета.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

09.05.2015 г., **инцидент,** ВС R-44, RA-06349, принадлежащее частному лицу, на маршруте, район н.п.Ленск, республика Саха(Якутия).

Нарушение порядка использования воздушного пространства. Полет при отсутствии плана.

Причина данного инцидента – устанавливается (С(Я) МТУ ВТ).

13.05.2015 г., **инцидент,** ВС С-172N, RA-2142G, принадлежащее ООО «Авиапатруль», на маршруте, район н.п.Санкт-Петербург.

Отказ связи. Последняя связь в 13.03, при выходе из зоны Санкт-Петербургского МДП.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР, ОрВД).

23.06.2015 г., **инцидент**, ВС СП-30 Дрозд, RA-1535G, принадлежащее частному лицу, район г. Воронеж, Воронежская обл..

КВС доложил о вынужденной посадке.

Причина данного инцидента – устанавливается (МТУ ВТ ЦР).

25.06.2015 г., **инцидент**, ВС Автожир Кавалон-914С, RA-0011A, принадлежащее частному лицу, а/п Сургут, ХМАО.

В начале разбега лопнуло переднее колесо. ВС самостоятельно зарулило на стоянку.

Причина данного инцидента – устанавливается (Тюменское МТУ ВТ).

26.06.2015 г., **инцидент**, ВС А-119 Коала, RA-01910, принадлежащее частному лицу, в районе н.п. Опалиха, Московская обл..

КВС доложил по телефону, вынужденная посадка в районе н.п. Опалиха. Сработал датчик температуры масла.

Причина данного инцидента – устанавливается (Тюменское МТУ ВТ).

29.04.2015 г., **ПВС,** ВС AW-139, RA-01996(СЛГ Северо-западное МТУ ВТ), принадлежащее ООО «Альянс Авиа», п.п. Горки, Одинцовский район, Московская обл..

При осуществлении выкатывания ВС из ангара произошло повреждение стойки шасси.

Причина данного ПВС – явилось воздействие энергии трактора переданное через трос, что привело к нерасчетным нагрузкам на элементы опоры шасси. В результате чего произошло разрушение задней балки крепления вала опоры шасси. При выкатывании вертолета из ангара КВС, AW-139, RA-01996, авиакомпании ООО «Альянс-Авиа» взял на себя функции водителя, не имея права на управление транспортным средством при буксировке ВС и к работам по буксировке привлекался человек не являющейся специалистом ГА.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим вертолеты AW-139;
- провести занятия с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах AW-139 особенностям эксплуатации шасси вертолета.

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЁТНОЙ РАБОТЫ.

Производственная деятельность.

В 2015году эксплуатантами МТУ ВТ ЦР ФАВТ выполнялись:

- международные, межрегиональные, внутрирегиональные, деловые, чартерные и регулярные перевозки;
- авиационные работы за рубежом и на территории РФ (аэрофотосъёмка, борьба с пожарами, авиахимработы, транспортно-связные и др.).

Производственные показатели:

Парк ВС	Количество ВС		Налёт (час)		Экипажи		Налёт на 1 экипаж		Налёт на 1 ВС	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Самолёты	209	240	101377	138112	591	699	171.53	166.87	485.06	435.90
Вертолёты	226	209	42756	40009	286	305	149.50	131.18	189.19	191.43
Всего:	435	449	144133	178121	877	1004	321.03	298.05	674.25	627.33

Состояние подготовки лётного состава по минимумам:

Минимум	Количество КВС
15x175	169
15x200	55
30x350	104
50x700	10
60x550	167
60x600	15
60x800	46
80x800	40
80x1000	28
100x1000	70
120x1500	53
150x2000	98
100x1000 ПВП день	119
300x4000 ПВП ночь	35
450x4000 ПВП ночь	164
150x2000 ПВП день	211
150x3000 ПВП день	30
200x3000 ПВП день	20

Состояние подготовки лётного состава к выполнению международных полётов

КВС	2пил.	Штурм.	Б/И	Б/Мех.	Б/Рад.	Б/Опер.	Б/Пров.	Пол./Дисп.
484	420	37	49	31	10	24	566	6

Разборы полётов.

В лётных службах эксплуатантов разборы полётов производятся регулярно, как правило, в крупных авиакомпаниях с качественной подготовкой к разбору, использованием данных СПИ, технических средств, наглядных пособий. Однако в ходе проверок комиссиями Управления выявлены недостатки в проведении разборов, особенно в малых и средних авиакомпаниях такие как:

Командно-инструкторский состав не составляет тезисы выступлений на разборе, что приводит к не конкретному выступлению с низкой эффективностью проведения разбора;

- не используются данные расшифровок средств полётной информации, не анализируются отклонения и нарушения в технике пилотирования и эксплуатации АТ;

- не включается в «План разбора»- тема лётно-методической части разбора;

- материалы разбора полётов не доводятся до ЛС отсутствовавшего на разборе.

Организация объективного контроля выполнения полётов.

Состояние контроля за техникой пилотирования:

Класс ВС	Фактически проконтролир. полётов	Количество отклонений
	2015	2015
Самолеты	57336	929
Вертолеты	15447	20

Изучение руководящих документов.

Недостатки в прохождении и доведения до исполнителей руководящих документов, состоянии исполнительской дисциплины (по материалам проверок):

- не удовлетворительно изучается с личным составом Руководство по производству полётов авиакомпании, не проводится изучение РПП с вновь поступившими специалистами;
- не удовлетворительно налажен учёт ознакомления лётного состава с поступившими документами, в том числе и под роспись;
- не своевременно поступает доклад о выполнении мероприятий от ФАВТ и МТУ ВТ ЦР;
-анализ по ОЛР и состояния БП лётных служб поступает не своевременно и не от всех лётных служб.

Недостатки в организации лётной работы авиапредприятий.

При плановых проверках базовых объектов эксплуатанта, контроля готовности выполнению полётов в ВЛП-2015г., инспекционного контроля на маршруте (в полёте), на перроне, пассажирских (грузовых) салонов и работы бортпроводников (бортоператоров), специалистами отдела контроля лётной деятельности выявлены характерные для большинства лётных служб недостатки в ОЛР:

<u>При проверках базовых объектов.</u>

1. Представленные в РПП Авиакомпаний части А, «Положение о рабочем времени ...», не в полной мере соответствуют положениям Приказа Минтранса от 21.11.05. № 139.

2. Не своевременно вносятся изменения в РПП Авиакомпаний после вступления в силу изменений в ФАП-128 и ФАП-147 (Приложения №2 и №3 ФАП-32).

3. Не своевременно и не точно выполняются записи в лётных книжках специалистов: ошибки при подсчёте налёта часов, данные о прохождении подготовок на курсах АУЦ, продлений свидетельств, допусков.

4. Не выполняются требования Федерального закона от 25.07.1998г. №128-ФЗ п. «д» ст.9 «О государственной дактилоскопической регистрации в Российской Федерации»

При инспекции на маршруте (в полёте).

Не своевременное проведение санитарного контроля ВС (согласно записей в бортовом санитарном журнале).

В свидетельствах специалистов, выполняющих международные полёты отсутствуют необходимые записи на английском языке.

Запись о месте работы в свидетельствах специалистов не заверена.

При контроле готовности сезонной подготовки к полётам в ВЛП-2015г.

1. При подготовке к полётам ВЛП, не во всех авиакомпаниях производится методическое совещание с командно-инструкторским составом.

2. Не составляется и не вывешивается перечень вопросов для самостоятельной подготовки лётного состава.

3. Не планируется заранее график прохождения тренировки на КТС и график прохождения предварительной подготовки экипажей.

4. Конспекты проведения занятий низкого качества.

5.Некоторые авиакомпании с малочисленным лётным составом проводят сезонную подготовку своими силами, не используют возможность проведения такой подготовки на базе крупных авиакомпаний, с большим опытом эксплуатации такого же воздушного судна, что приводит к низкой эффективности проводимых мероприятий сезонной подготовки.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПО ИНСПЕКЦИОННОМУ КОНТРОЛЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ В 2015 ГОДУ.

Проведено инспектирование в объеме Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации», утвержденные приказом Минтранса России от 4 февраля 2003года №11:

1 Эксплуатантов воздушного транспорта коммерческой авиации: (комплексные инспекционные проверки) – 13:

1.1. На перроне – 24;

1.2.На маршруте – 24;

1.3.Инспекционный контроль пассажирских (грузовых) салонов и работы бортпроводников (бортоператоров) – 24.

2. Внеплановые инспекционной проверки – не было.

Проведены процедуры по сертификации эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, разрешена эксплуатация нового типа – 4.

№ п/п	Номер СЭ	Наименование Авиакомпании	Тип ВС	Дата решения, распоряжения
1.	57	ЗАО «Ред Вигс»	RRJ-95B Супер Джет-100)	КЗ от 03.02.2015
2.	563	ООО «АРТ АВИА»	Ми-8МТВ	КЗ ФАВТ от 25.03.15
3.	207	ООО АК «СИРИУС_АЭРО»	BAE-125-1000 (HAWKER-1000)	КЗ ФАВТ от 22.04.15
4.	169	ООО АК «Центр ЮГ»	Як-40	КЗ ФАВТ от 29.04.15

Проведены процедуры по сертификации эксплуатантов, выполняющих авиационные работы по внесению нового типа ВС, аэродрома базирования, МВЛ, получение СЭ (по нарастающей).

№ п/п	Наименование Авиакомпании	Дата подачи заявления, наименование процедуры	Эксперт	Принятое решение
1.	ЗАО «РВС»	05.02.15 Внесение нового типа ВС AW-139	Хватов В.В.	Внесен приказ от 11.02.15 №72
2.	ООО «ЗМТ-Логистик»	Внесение нового типа ВС ЕС 135 Р2+	Павелко А.Б.	Внесен Приказ от 12.03.15 №127
3.	ООО «ВЕРТОЛЕТ,РУ»	Получение СЭ на АР	Павелко А.Б.	Выдан СЭ Приказ от 12.03.15 №124
4.	ГКУ «МАЦ»	Получение СЭ на АР	Павелко А.Б.	Выдан СЭ Приказ от 17.03.15 №3140
5.	АНО Аэроклуб «АИСТ-М»	Получение СЭ на АР	Хватов В.В.	Выдан СЭ Приказ от 23.03.15 №156
6.	ФГУАП МЧС России	Получение СЭ на АР	Котовский М.В.	Выдан СЭ Приказ от 29.04.15 №248
7.	Некоммерческого партнерства «Вертолётный клуб «Солнечный»	Получение СЭ на АР	Мальков Л.А.	Отказано в предоставлении государственной услуги от 09.06.15
8.	Некоммерческого партнерства «Вертолётный клуб «Солнечный»	Получение СЭ на АР **(повторное)**	Мальков Л.А.	
9.	ООО « АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ ТВЕРЬ АВИА»	Получение СЭ на АР	Мальков Л.А.	Выдан СЭ Приказ от 29.04.15 №248

10.	ООО АТЦ «Авиа ПАРТ»	Получение СЭ на АР	Мальков Л.А.	Отказано в предоставлении государственной услуги от 29.05.2015 № 2-10.8-1360
11.	ООО «Авиатест»	Получение СЭ на АР	Мальков Л.А.	Выдан СЭ Приказ от 25.06.15 № 381

Проведены процедуры по сертификации эксплуатантов авиации общего назначения продление СЭ, внесение нового типа ВС, аэродрома базирования, МВЛ, получение СЭ (по нарастающей).

№ п/п	Наименование Авиакомпании	Дата подачи заявления, наименование процедуры	Эксперт	Принятое решение
1.	ООО "СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС"	25.02.15 Получение СЭ	Хватов В.В.	Выдан СЭ Приказ от 06.04.15№179
2.	ЗАО «РВС»	26.01.15 Внесение нового типа ВС AW-139	Хватов В.В.	Отказ уведомление от 03.02.15
3.	ЗАО «РВС»	05.02.15 Внесение нового типа ВС AW-139	Хватов В.В.	Внесен приказ от 11.02.15 №72
4.	АНО Аэроклуб «АИСТ-М»	10.03.15 Получение СЭ	Хватов В.В.	Выдан СЭ Приказ от 23.03.15№155

Выдан сертификат эксплуатанта - 6.

№ п/п	Номер СЭ	Наименование Авиакомпании	Дата решения, распоряжения	Примечание
1.	АР-08-15-55	ООО «ВЕРТОЛЕТ.РУ	12.03.2015	Получение
2.	АР-08-12-39	ГКУ «МАЦ»	17.03.2015	Продление
3.	АР-08-15-56	АНО Аэроклуб «АИСТ-М»	23.03.15	Получение
4.	АР-08-12-36	ФГУАП МЧС России	29.04.15	Продление
5.	АР-08-15-56	ООО « АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ ТВЕРЬ АВИА»	20.05.2015	Получение
6.	АР-08-15-56	ООО «Авиатест»	25.06.2015	Получение в связи с изменением юр. лица

РЕЗУЛЬТАТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ

Таблица 1. Общие сведения об инспекторском составе ОМТУ ВТ ЦР

	Численность состава		Средний возраст	Базовое образование				Количество специалистов, владеющих английским языком
	по штату	по факту		лётное	инженерное	ОрВД	другое	
ОИБП, в том числе	8	8	53	7	1	-	-	1
Полевые инспекторы	45	31	56	14	15	-	2	4

Таблица 2. Участие в комиссиях по расследованию авиационных событий.

	Количество проведенных расследований авиационных событий	
	В качестве председателя комиссии ОМТУ ВТ ЦР	В качестве члена комиссии Росавиации, МАК или другого ведомства
ОИБП, в том числе	12	3
Полевые инспекторы	99	-

Таблица 3. Число проведенных внеплановых проверок авиапредприятий в связи с авиационными происшествиями, серьёзными инцидентами и другими авиационными событиями.

Количество проведенных внеплановых проверок авиапредприятий	
2014 год	2015 год
11	0

Таблица 4. Прохождение специальной подготовки

	Наименование курсов повышения квалификации			
	Курсы по расследованию АП и инцидентов	СУБП	SAFA	Другие направления
ОИБП	-	-	-	4
Полевые инспекторы	-	-	-	8
Специалисты других отделов ОМТУ ВТ ЦР	-	-	-	6

В течение 1 полугодия 2015 года инспекциями МТУ ВТ ЦР проведены проверки ВС в соответствии с требованиями приказа Ространснадзора от 11.09.09г. №401.

Всего		**В том числе**			
		Российских ВС		**Иностранных**	
2015	**2014**	**2015**	**2014**	**2015**	**2014**
1126	2231	1071	2046	55	185

При проверках российских и иностранных ВС были выявлены недостатки :

Страны	**Всего недостатков**		**В том числе**					
			1 категории		**2 категории**		**3 категории**	
	2015	**2014**	**2015**	**2014**	**2015**	**2014**	**2015**	**2014**
ВС российских АК	529	625	440	490	77	121	12	14
ВС иностранных АК	93	118	45	40	48	78	0	0
Всего	**622**	**743**	**485**	**530**	**125**	**199**	**12**	**14**

СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ОТКАЗАМИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И РАБОТОЙ ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННЫХ СЛУЖБ

За первое полугодие 2015 год с гражданскими ВС произошло 33 инцидента, из них 15 с ВС иностранного производства. За аналогичный период 2014 года - 36 инцидентов, в том числе 17 с ВС иностранного производства.

Распределение инцидентов по месяцам.

1-е полугодие 2015 года	КПН	1-е полугодие 2014 года	КПН
Январь	5	Январь	6
Февраль	4	Февраль	9
Март	5	Март	2
Апрель	10	Апрель	6
Май	8	Май	5
Июнь	1	Июнь	8
ВСЕГО:	**33**	**ВСЕГО**	**36**

Распределение инцидентов по системам ВС.

СИСТЕМЫ	2015 г.	2014 г.
Двигатель и его системы, главный редуктор	7	13
Шасси	4	5
Планер (механизация)	6	5
Электрооборудование	1	2
Пилотажно-навигационное оборудование	-	2
Радиооборудование	1	1
Управление	1	2
Гидросистема	1	3
Топливная система	-	2
Система кондиционирования	3	1

Повреждение воздушных судов на земле:

В 2015 г. повреждено на земле ВС - 4, из них 1 по вине ИТП.

Недостатки:

– анализ качества ТО ведется нерегулярно и не соответствует методическим рекомендациям, введенным в действие ГУ ЭР АТ МГА от 20.12.83 № 23.9.10-2145;

– имеют место случаи отсутствия контроля возврата выданных инструментов в инструментальную кладовую;

– не налажены процедуры контроля состояния инструмента руководящим составом ИАС;

– допускаются случаи оформления подписей исполнением и контроля работ в картах-нарядах и пооперационных ведомостях, подлежащих обязательному контролю, одним и тем же лицом;

– не своевременно вносятся данные и изменения в систему учета персонала;

– не своевременно вносятся текущие изменения в РОТО;

– допускается совместное хранение исправных и неисправных комплектующих изделий в нарушении п.13.2.6. НТЭРА ГА-93;

– описи бортового инструмента не контролируются руководящим составом ИАС и не корректируются в связи с изменением комплектации;

– демонтажно-монтажные работы по АиРЭО и работы на органах управления ВС выполняются с нарушениями требований п. 3.2.9 НТЭРАТ ГА-93 (отсутствие вымпелов, предупреждающих табличек);

– не соблюдаются сроки проверки квалификации ИТП, допущенного к работе с самоконтролем. Не соблюдаются требования Положения о допуске ИТП к работе с самоконтролем, разработанного в авиакомпании. Не применяются предусмотренные Положением в ГА личные штампы качества при оформлении производственно-технической документации;

– в РД отсутствуют инструкции по эксплуатации СНО, графики их проверки, учета (не оформлены эксплуатационные документы (паспорта) на перечисленные в РД оснастку и СНО, в т.ч. стремянки, не регистрируются работы при выполнении сезонных подготовок оборудования.). Не изъято неисправное (не изолировано) СНО и оборудование (подъемники, стремянки,- хранятся вместе с исправными). (БКВ, ВНК, Костромское А\П);

– не обеспечивается текущий контроль параметров окружающей среды и их регистрация на рабочих местах в лабораториях А и РЭО;

– на рабочих местах в участках лабораторных проверок не вывешиваются графики поверок КПА;

– в руководстве по деятельности не расписана процедура присвоения квалификационных отметок ИТП в соответствии с ФАП-147;

– ряд авиапредприятий и авиакомпаний не выдерживают сроки представления докладов по выполнению разовых осмотров и проверок на ВС., а также предоставления ежеквартальной отчетности по формам Ф-36, Ф-34,

ежемесячной отчетности по досрочно снятым двигателям и отчётности по ходу подконтрольной эксплуатации ВС;

– не своевременно представляются донесения об имевших место инцидентах, а также с большой задержкой поступают материалы по их расследованию.

На безопасность полетов отрицательно сказалось:

– слабый, недостаточный уровень проведения инженерного анализа причин инцидентов;

– старение парка воздушных судов отечественного производства;

– поступление в эксплуатацию значительного парка ВС иностранного производства с вторичного рынка.

ВЫВОДЫ

В 2015 году с гражданскими воздушными судами авиапредприятий коммерческой, АОН, АР и частной авиации произошло 2 катастрофы, 5 аварий, 50 инцидентов и 4 повреждения ВС на земле.

Наибольшее количество инцидентов произошло с ВС: CRJ-100/200 - 10, B-737 - 5, RRJ-95B - 5 (в 2014 году с ВС Ми-8 - 6; B-757 - 5; Ту-204 - 5).

Анализ причин авиационных инцидентов в коммерческой авиации, происшествий и инцидентов в АОН, АР и частной авиации в 2015 году показал, что большинство из них произошло в результате:

1. *Коммерческая авиация:*

– грубые приземления ВС, вследствие неправильных действий летного состава;

– выключения и отказы двигателей при выполнении полета;

– выкатывание ВС за пределы РД, ВПП;

– нарушение эксплуатационного минимума аэродрома;

– нарушение правил использования воздушного пространства;

– потеря радиосвязи в полете;

– нарушение эксплуатационных параметров с выходом за ограничения РЛЭ ВС;

– разгерметизация ВС и самопроизвольное открывание дверей ;

– неудовлетворительное взаимодействие экипажа при срабатывании в процессе снижения и посадки – аварийной, предупреждающей или уведомляющей сигнализации;

– столкновение ВС с птицами в полете;

– несанкционированные выезды спецтехники на ВПП;

– снижение качества подготовки членов летных экипажей к выполнению конкретного полета;
– отклонение от плана полета;
– нарушение экипажем норм рабочего времени и отдыха;
– отказы управления передней стойки шасси;
– преждевременное снижение ВС при выполнении захода на посадку;
– ослабление контроля со стороны командно-летного и командно-руководящего состава за организацией и выполнением работ и обеспечением медицинского контроля экипажей ВС.

2. *АОН и АР:*

– нарушение правил использования воздушного пространства ВС;
– столкновение с препятствиями при выполнении полетов на малой высоте;
– потери управляемости в полёте;
– нахождение пилота в состоянии алкогольного опьянения;
– не учёт КВС рекомендаций РЛЭ R-44 об опасности полетов над водной поверхностью на малой высоте.

3. *Частная авиация:*

– грубая посадка;
– нарушение порядка использования воздушного пространства ВС;
– попадание в метеоусловия, не обеспечивающих полет по ПВП и непринятие экипажем своевременного решения о прекращении выполнения полетного задания;

– столкновение с наземными препятствиями;
– не учет метеоусловий при посадке на площадку подобранную с воздуха;
– неверный выбор способа захода на посадку; на момент АП не имеют свидетельства на тип ВС, на котором выполняют полет , на воздушное судно отсутствует сертификат летной годности;
– в процессе выполнения полета вдоль береговой линии, пилоты теряют визуальный контакт с основным ориентиром, из-за попадания в полосу прибрежного тумана. После потери пространственной ориентировки, пилот не справляется с управлением, что приводит к столкновению вертолета с водной поверхностью;
– полеты выполняются над заснеженной тундрой. Условия ухудшенной видимости, в сочетании с «белизной» подстилающей поверхности ,могут привести к потере пилотом визуального контакта с земной поверхностью, контроля за высотой полета и вертикальной скоростью. В результате неконтролируемого снижения происходит столкновение с землей;

– решение на выполнение полета принимается, несмотря на фактические и прогнозируемые условия на её ухудшение;

– потеря пилотом пространственной ориентировки при выполнении полета в тумане.

Большинство авиационных событий в коммерческой авиации, АОН и АР было связано с недостатками в работе летного состава и явилось следствием:

– отклонений от лётных ограничений РЛЭ;

– выкатывание самолёта за пределы ВПП, в процессе разбега, из-за неграмотных действий пилота, выполнявшего активное пилотирование;

– нарушений, допущенных экипажем при подготовке к посадке и не принятия своевременного решения об уходе на второй круг;

– фальсификацией обучения в АУЦ, в период обучения выполняют свои должностные обязанности;

– фальсификацией документов о прохождении начальной подготовки;

– организации, при приёме на работу пилотов, не запрашивают по прежнему месту работы, их профессиональный уровень, довольствуются предоставленными ими документами;

– компании, обучающие пилотов, не выполняют в полном объеме летную программу, в целях экономии средств;

– при назначении второго пилота на должность КВС, авиакомпании, в целях дополнительной подготовки, в связи с усложнением, не направляют их в центры для прохождения дополнительной подготовки.

В деятельности авиапредприятий по организации, обеспечению и выполнению полётов, продолжают иметь место существенные недостатки:

– отсутствует нормативно-правовая база, несвоевременно доводятся до исполнителей документы регламентирующие организацию, обеспечение и выполнение полётов;

– не прекращаются инциденты из-за нарушения установленных метеорологических минимумов, грубых нарушений технологии работы экипажей;

– не эффективно используются данные СПИ и результаты их расшифровки, для контроля за выполнением правил полётов, техники пилотирования и технического обслуживания;

– несвоевременно выполняются бюллетени по доработке конструкции воздушных судов;

– не принимаются меры по соблюдению международных стандартов в области обеспечения безопасности международных полётов и исключению

повторяемости недостатков, регистрируемых зарубежными авиационными администрациями;

– не прекращаются нарушения инженерно – авиационными службами авиапредприятий НТЭРАТ ГА-93 и нормативных документов ГА в части продления ресурсов двигателей, агрегатов, выполнения регламентных работ и ведения полномерной документации ВС.

В целях улучшения профилактической работы по предупреждению авиационных происшествий необходимо:

1 . В авиапредприятиях уделять особое внимание проведению следующих мероприятий:

– обеспечение качественной учёбы инженерно-технического состава, повышение роли отделов технического контроля, с целью исключения грубых нарушений технологии технического обслуживания воздушных судов;

– регулярное проведение специальных занятий с использованием средств объективного контроля и результатов проверок экипажей в полёте, с целью снижения числа ошибок и нарушений лётного состава, приводящих к выкапываниям самолётов;

2. При очередном прохождении периодической тренажерной подготовки, проводить дополнительные тренировки экипажей по выполнению процедуры прерванного захода на посадку с различных высот, при нахождении ВС на глиссаде, снижение с максимальными и минимальными посадочными массами, а так же действиям при отказах, связанных с заклиниванием и ограничением перемещений проводки системы управления ВС. При проведении тренировок обращать особое внимание на взаимодействие и технологию работы экипажей, выдерживание параметров полета и летных ограничений. Руководящему составу постоянно анализировать результаты проведения тренажерных подготовок, проводить корректирующие действия по исключению случаев повторяемости допущенных ошибок и отклонений летным составом в процессе тренировки;

3. Рассмотреть вопрос о внесении изменений в программы тренажерной подготовки, в части увеличения частоты прохождения тренировки по выводу ВС из сложного пространственного положения, режимов сваливания, количество тренировок по выполнению маневров ухода на второй круг, в том числе при одном отказавшем двигателе;

4. При проверках на тренажёре командно-лётному составу обращать внимание на соблюдение особенностей техники пилотирования и взаимодействия экипажа при неисправностях силовой установки или пожаре на воздушном судне;

5. Акцентировать внимание членов летных экипажей на недопустимость снижения (при заходе по точным системам) вне зоны действия курсового и глиссадного маяков, а так же при неустойчивой их работе в зоне действия;

6. При направлении экипажей ВС на оперативные точки, для выполнения авиационных работ, уделять особое внимание их дисциплинированности.

Надо всегда помнить, что «Безопасность»- это состояние, при котором возможность причинения ущерба лицам и имуществу снижена до приемлемого уровня и поддерживается на этом или более низком уровне посредством постоянного процесса выявления опасных факторов и управления факторами риска для безопасности полетов.