УТВЕРЖДАЮ

ВРИО Начальника
Центрального МТУ Росавиации

А.И. Оськин

« 15 » 07 2016 г.

АНАЛИЗ
СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ
В ЦЕНТРЛЬНОМ МТУ РОСАВИАЦИИ
ЗА 1 ПОЛУГОДИЕ 2016 ГОДА

По состоянию на 01.07.2016 года, в Центральном МТУ Росавиации зарегистрировано 87 эксплуатантов воздушного транспорта, из них: 27 - коммерческой гражданской авиации, 22 - АОН и 38 - авиакомпаний, выполняющие авиационные работы.

В 1-ом полугодии 2016 года с гражданскими воздушными судами эксплуатантов, подконтрольных Центральному МТУ Росавиации и на территории ЦФО, произошло:

Общие данные о состоянии безопасности полётов.

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**5**
Катастрофы	-
Аварии	5
Инциденты	**39**
Производственные происшествия	**2**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	2

Состояние безопасности полётов в 1-ом полугодии 2016 года, в Центральном МТУ Росавиации и на территории ЦФО, характеризуется следующими данными:

Общие данные о состоянии безопасности полётов

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2016	5	1	4
		2015	7	6	1
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2016	-	-	-
		2015	2	2	-
	аварии	2016	5	1	4
		2015	5	4	1
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2016	-	-	-
		2015	3	3	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2016	-	-	-
		2015	1	1	-
	членов экипажа	2016	-	-	-
		2015	2	2	-
ИНЦИДЕНТЫ		2016	40	26	14
		2015	50	40	10
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2016	2	2	-
		2015	4	3	1
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2016	2	2	-
		2015	4	3	1
ЧП		2016	-	-	-
		2015	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2016	-	-	-
		2015	-	-	-

Распределение авиационных событий по типам воздушных судов

Тип ВС	Всего авиационных событий		Происшествия катастрофы/ аварии		Инциденты		ПВС		ЧП	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Ан-2	1				1					
Ан-26	1				1					
Ан-74	1	3			1	3				
Ил-76		1				1				
Ту-134										
Ту-154										
Ту-204	4	1			4	1				
Як-40	1	1			1	1				
Як-42		2				2				
A-319/320	2				2					
A-321	3	6			2	5		1		
B-737		5				5				
B-757	2	1			1	1	1			
B-767										
B-777										
BaE-125	5		0/1		4					
CRJ-100	2	4			2	4				
CRJ-200	3	7			2	6	1	1		
EMB-120										
Falcon 900	1	1			1	1				
Gulfstream (G550)										
Falcon 7X										
Gulfstream (G650)										
SAAB 2000										
Pilatus PC-12	1				1					
RRJ-95B	3	5			3	5				
Ми-2	1	1	0/1			1				

Тип ВС	Всего авиационных событий		Происшествия катастрофы/ аварии		Инциденты		ПВС		ЧП	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Ми-8	7	4			7	3		1		
AW-109/119/139	3	1			3			1		
EC-135		1				1				
Ми-26		1				1				
R-44/66	5	4	0|2	0/1	3	3				
AS-350/355	1				1					
Cessna-152/171E/182		2				2				
Bell-427/429										
S341G										
Cessna-206										
Птенец 2 РТ										
СКС-1-01										
Россия АС-4										
СК-4										
СП-30 Дрозд										
Х-32										
Калидус-L										
С-2М Синтал										
EV-97										
А-119										
Sky Ranger										
Скай мастер										
Р2002/2006										
HUSKY										
Л-200АМ										
Commander										
Дельфин-29										
ЕЭВС	1	10	0|1	2/4		4				

Тип ВС	Всего авиационных событий		Происшествия катастрофы/ аварии		Инциденты		ПВС		ЧП	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Итого	**47**	**61**	**0|5**	**2/5**	**40**	**50**	**2**	**4**		

Распределение авиационных событий по эксплуатантам

№ п/п	Эксплуатанты	№ свид.	АП		Инциденты	ПВС	ЧП
			с ЧЖ	без ЧЖ			
1.	Авиа Менеджмент Групп	481	-	-	1		
2.	Авиастар-ТУ	458	-	-	1		
3.	Арт Авиа	563	-	-	1		
4.	Ай Флай	533	-	-	1	1	
5.	Вертикаль-Т ООО	79	-	-			
6.	Взлёт	52	-	-			
7.	Вим-Авиа	451	-	-	2		
8.	Газпром авиа	423	-	-	11		
9.	Лукойл-Авиа	469	-	-			
10.	МАЦ	546	-	-			
11.	Ред Вингс	57	-	-	4		
12.	РусДжет	498	-	-			
13	Руслайн	225	-	-	4	1	
14.	Сириус-Аэро	207	-	-	2		
15.	Северный Ветер	447	-	-	2		
16.	Когалым - авиа	165	-	-			
17.	Шар инк. Лтд	208	-	-	1		
18.	ВЕКТОР АПК ООО	АР-08-10-015	-	1			

19.	Аэролимузин	505	-	1			
20.	ЛПС	АОН-08-11-36	-	-	1		
21.	Частная авиация	-	-	3	6		
ИТОГО			**-**	**5**	**39**	**2**	**-**

КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**1**
Катастрофы	-
Аварии	1
Инциденты	**32**
Производственные происшествия	**2**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	2

Состояние безопасности полётов в коммерческой авиации в 1-ом полугодии 2015-2016 г.г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2016	1	-	1
		2015	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2016	-	-	-
		2015	-	-	-
	аварии	2016	1	-	1
		2015	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2016	-	-	-
		2015	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2016	-	-	-
		2015	-	-	-
	членов экипажа	2016	-	-	-
		2015	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ		2016	32	24	8
		2015	39	35	4
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2016	2	2	-
		2015	2	2	-
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2016	2	2	-
		2015	2	2	-
ЧП		2016	-	-	-
		2015	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2016	-	-	-
		2015	-	-	-

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

Число авиационных событий в 1-ом полугодии 2006-2016 г.г.

Год	Катастрофы	Аварии	Инциденты	ПВС	ЧП
2016	-	1	32	2	1
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	-

Анализ приведённых данных показывает, что состояние безопасности полётов в гражданской авиации выполняющих коммерческие воздушные перевозки, за 1-е полугодие 2016 года, по сравнению с аналогичным периодом, за 10 лет (в вышеприведенной таблице), существенно не изменилось и находится на должном уровне.

Распределение авиационных событий по типам воздушных судов

Тип ВС	Всего авиационных событий		Происшествия катастрофы/ аварии		Инциденты		ПВС		ЧП	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Ан-74	1	3			1	3				
Ту-204	4	1			4	1				
Як-40	1	1			1	1				
Як-42		2				2				
A-319/320	2				2					
A-321	2	6			2	5		1		
B-737		5				5				
B-757	2	1			1	1	1			
BaE-125	5		0/1		4					
CRJ-100	2	4			2	4				
CRJ-200	3	7			2	6	1	1		
Falcon 900	1	1			1	1				
Pilatus PC-12	1				1					
RRJ-95B	3	5			3	5				
Ми-8	7	3			7	3				
AW-139	1				1					
EC-135		1				1				
Ми-26		1				1				
Итого	**35**	**41**	**0/1**		**32**	**39**	**2**	**2**		

Распределение авиационных событий по эксплуатантам коммерческой авиации

№ п/п	Эксплуатанты	№ свид.	АП		Инциденты	ПВС	ЧП
			с ЧЖ	без ЧЖ			
1.	Авиа Менеджмент Групп	481	-	-	1	-	-
2.	Авиастар-ТУ	458	-	-	1	-	-
3.	Арт Авиа	563	-	-	1	-	-
4.	Ай Флай	533	-	-	1	1	-
5.	Вертикаль-Т ООО	79	-	-	-	-	-
6.	Взлёт	52	-	-	-	-	-
7.	Вим-Авиа	451	-	-	2	-	-
8.	Газпром авиа	423	-	-	11	-	-
9.	Лукойл-Авиа	469	-	-	-	-	-
10.	МАЦ	546	-	-	-	-	-
11.	Ред Вингс	57	-	-	4	-	-
12.	РусДжет	498	-	-	-	-	-
13	Руслайн	225	-	-	4	1	-
14.	Сириус-Аэро	207	-	-	2	-	-
15.	Северный Ветер	447	-	-	2	-	-
16.	Когалым - авиа	165	-	-	-	-	-

17.	Шар инк. Лтд	208	-	-	1	-	-
18.	Аэролимузин	505	-	1	2	-	-
ИТОГО			-	1	**32**	**2**	-

Распределение числа событий, связанных с недостатками в работе лётного состава и отказами авиационной техники

Типы ВС **Типы событий**	**Ан 74**	**Ту 134**	**Ту 154**	**Ту 204**	**Як 40/42**	**А-321**	**В-737**	**В-757**	**BaE125**	**CRJ-100/200**	**Hawker-1000**	**HS-125**	**F-900B**	**PC-12/45**	**RRJ-95**	**Ми-8**	**Ми-26**	**AW-109**	**Всего**
Ошибки на взлете																			
Неграмотные действия при буксировке ВС																			
Грубое приземление																			
Отклонение от плана полёта													1						**1**
Отклонение от лётных ограничений																			
Выкатывание за пределы ВПП																			
Полёт при погоде ниже минимума																			
Попадание ВС в зону опасных метеоявлений																			
Опасное сближение ВС																			
Нарушение правил эшелонир.																			
Срабатывание системы TCAS				1						1						1			**3**
Выключение двигателей																			
Не создание посадочной конфигурации на глиссаде																			
Касание земли																			
Посадка на незаданную ВПП																			
Столкновение с объектами на земле																			
Повреждение ВС на земле				1				1		1									**3**
Сход с РД или ВПП при рулении				1															**1**

Отказы АТ					1	3		1	1	3	1			1	2	3		1	**17**
Прочие события	1			1					2			1			1	3			**9**
Всего:	**1**			**4**	**1**	**3**		**2**	**3**	**5**	**1**	**1**	**1**	**1**	**3**	**7**		**1**	**34**

Краткое содержание авиационных событий

05.06.2016, **авария,** BAE 125-800A, RA-02773, принадлежащее ООО «Аэролимузин», а/п Нерюнгри (Чульман).

При снижении ВС сработала сигнализация «Опасного сближения с землей». Экипаж прекратил снижение и выполнил повторный заход на посадку. После заруливания на МС, в аэропорту Нерюнгри обнаружены значительные механические повреждения элементов конструкции ВС с разрывом обшивки, течи топлива из левого и правого баков. ВС от полетов отстранено.

Причина данного происшествия – устанавливается (МАК).

15.01.2016, **инцидент,** RRJ-95B, RA-89001, принадлежащее АО «Ред Вингс», район а/п Домодедово.

В наборе при достижении высоты 900 метров в кабине сработала сигнализация «MASTER CAUTION» и на дисплее появилось сообщение «AIR R+L FAULT» отказ системы кондиционирования (СКВ). Принятыми действиями экипажа в соответствии с РЛЭ ВС восстановить работоспособность СКВ не удалось. Экипаж принял решение вернуться на аэродром вылета.

Причиной авиационного инцидента явился отказ системы управления отбором воздуха от двигателей из-за кратковременного сбоя в работе блоков управления КСКВ (1-Н210) и (2-Н210).

Рекомендации:

- разработчику ЗАО «ГСС» внести в ПО для предупреждения и предотвращения подобного отказа СКВ;
- материалы расследования изучить с летным и ИТП АО «Ред Вингс»;
- на очередном разборе с летным составом АО «Ред Вингс» повторно изучить разделы РЛЭ выполнение процедур, связанных с неисправностью и/или отказом СКВ;
- летным экипажам после запуска двигателей производить проверку подключения СКВ с ВСУ на маршевые двигатели перед выруливанием самолета.

18.01.2016, **инцидент,** B-757-200, EI-EWT, принадлежащее ООО «АЙ ФЛАЙ», район а/п Внуково.

КВС доложил о сигнализации неуборки закрылков. Запросил проход на FL130 для решения проблемы. После проверки КВС принял решение о возврате на аэродром вылета.

Причиной рассогласования предкрылков при уборке механизации, после взлета, явилось рассоединение трансмиссии предкрылков в районе предкрылка

№7 из-за ослабления и потери стопорных болтов на муфте вала трансмиссии вследствие возможного отсутствия контровочной проволоки.

Рекомендации:

- материалы данного авиационного события довести до летного и ИТС ООО «АЙ ФЛАЙ»;
- ИТП строго соблюдать технологию выполнения работ согласно технической документации производителя ВС при замене компонентов и периодических осмотрах систем.

23.01.2016, **ПВС,** B-757-200, EI-EWT, принадлежащее ООО «АЙ ФЛАЙ», а/п Новосибирск (Толмачево).

Во время запуска от наземного источника питания повреждена окантовка обшивки лючка панели воздушного запуска (размер повреждения 70x10 мм), левый приемный штуцер и жесткая полка крепления штуцеров в гнезде панели.

Повреждение левого приемного штуцера, жесткой полки крепления штуцеров в гнезде панели и окантовки обшивки лючка панели воздушного запуска произошли в результате нерасчетных усилий через подсоединенный рукав подачи давления воздуха при отъезде тягача в сцепке с УВЗ по причине: несогласованных действий персонала ИАС и водителя тягача при отъезде с подсоединенным рукавом от УВЗ к приемному штуцеру ВС; невыполнения полной раскладки рукава УВЗ персоналом ИАС ОАО «Аэропорт Толмачево» перед подсоединением к приемному штуцеру ВС.

Рекомендации:

- результаты расследования повреждения на земле ВС изучить с персоналом служб ИАС и ССТ аэропортов;
- менеджменту ОАО «Аэропорт Толмачево» переработать технологии (инструкции), регламентирующие подъезд/отъезд средств наземного обслуживания к/от ВС с учетом факторов опасности (рисков);
- руководящему составу ИАС, ССТ ОАО «Аэропорт Толмачево» обратить особое внимание на исполнительскую дисциплину персонала, выполняющего наземное обслуживание ВС;
- в сменах ИАС, ССТ ОАО «Аэропорт Толмачево» провести целевые разборы на тему соблюдения требований руководящих документов по наземному обслуживанию;
- лицам, имеющим допуск на руководство подъездом/отъездом повторно изучить «Сигналы для руководства подъездом/отъездом спецмашин к ВС», раздел Приказа Минтранса РФ от 13.07.2006 № 82 «Об утверждении Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации», и строго руководствоваться правильными сигналами и жестами при обслуживании ВС.

26.01.2016, **инцидент,** Pilatus PC-12, RA-01505, принадлежащее АО «Авиа Менеджмент Групп», а/п Ижевск.

После взлета произошло срабатывание сигнализации минимальной скорости с сопровождением звуковой сигнализации и одновременной вибрации штурвала, предупреждающей пилота о малой скорости. При этом скорость по

прибору была согласно РЛЭ в допустимых пределах. Экипаж произвел посадку в ручном режиме на аэродроме вылета.

Причиной ложного срабатывания звуковой и тактильной сигнализации «STALL» (сваливание) явился отказ датчика угла атаки левого полукрыла «OAO/TRANSMITTER LH», предположительно из-за внутреннего отказа синусно-косинусного трансформатора следящей системы датчика угла атаки.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и инженерно-техническим персоналом АО «Авиа Менеджмент Групп»;

- отправить отказавший датчик угла атаки «AOA/TRANSMITTER LH» на исследование на завод изготовитель для выяснения причины отказа и проведения корректирующих мероприятий по исключению конструктивно-производственных недостатков.

02.02.2016, **инцидент,** AW-139, RA-01975, принадлежащее ООО «Арт Авиа», а/п Сочи (Адлер).

При заходе на посадку не загорелось сигнальное табло выпуска правой основной стойки шасси. Шасси было выпущено аварийно, с последующим осмотром состояния шасси диспетчером ОВД. Руление на стоянку произведено по воздуху.

Причиной несрабатывания сигнализации выпущенного положения шасси явился внутренний обрыв провода, ведущего к датчику выпущенного положения шасси, вследствие циклических нагрузок на провод в процессе эксплуатации.

Рекомендации:

- обстоятельства авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим составом;

- ИТС разработать и провести профилактические мероприятия, направленные на недопущение подобных неисправностей в будущем;

- эксплуатантам вертолетов выполнить разовый осмотр электрожгута, ведущего к датчику выпущенного положения шасси гидроцилиндра P/N 3G3230V00234;

- разработчику вертолета разработать профилактические рекомендации, направленные на устранение подобных неисправностей.

07.02.2016, **инцидент,** RRJ-95, RA-89030, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», район ответственности Тюмень РЦ ЕС ОРВД.

При выполнении полета в зоне ответственности Тюменского РЦ ЕС ОРВД, в период времени с 02:49 (UTC) по 03:22 (UTC) произошла потеря радиосвязи с экипажем ВС.

Причиной авиационного инцидента явилось несоблюдение экипажем ВС порядка действий при выполнении стандартных эксплуатационных процедур и нарушение установленных правил радиообмена, приведшее к невозможности прослушивать внешнюю радиосвязь при снятых авиагарнитурах.

Рекомендации:

- обстоятельства изучить с летным составом;

- указать летному составу на необходимость проведения анализа структуры зон ОВД по маршруту полета при проведении предполетной подготовки;

- с летным составом провести занятия по повторному изучению ФАП «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве РФ», утвержденных Приказом Минтранса РФ от 26.09.2012 №362.

10.02.2016, **инцидент,** Bae-125, RA-02773, принадлежащее ООО «Аэролимузин», район а/п Якутск.

На эшелоне 180 (со слов экипажа) сработала сигнализация «Большая высота в кабине» и выпали кислородные маски. КВС перевел самолет в экстренное снижение, доложил диспетчеру аэродрома Якутск о ситуации на ВС и согласовал условия возврата на аэродром вылета. Посадка благополучно.

Причиной разгерметизации ВС явилось включение «Fan Operated Venturi» из-за замкнутого положения концевого выключателя левой стойки шасси. Вследствие этого выпускные клапана САРД оставались в открытом положении в полетной конфигурации ВС.

Рекомендации:

- ООО «Аэролимузин» изучить результаты расследования данного события с ИТП и летным составом;

- проанализировать статистику отказов системы АРД на парке ВС данного типа авиакомпании и разработать профилактические меры для исключения повторения данного отказа;

- рекомендовать ИАС внести дополнение в Программу ТО воздушных судов данного типа в части выполнения обязательных проверок регулировки концевых выключателей.

12.02.2016, **инцидент,** Ми-8АМТ, RA-22464, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», район а/п Устинск.

После взлета самопроизвольный сброс сдвижного блистера левого пилота. Посадка ВС на аэродроме вылета благополучно.

Самопроизвольный сброс сдвижного блистера левого пилота в полете произошел из-за нарушения технологии работ по его установке не выявленным лицом.

Рекомендации:

- материалы данного расследования изучить с летным и инженерно-техническим персоналом ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», эксплуатирующим вертолеты типа Ми-8. Обратить внимание летного состава на обязательности внесения в бортовой журнал записей о всех замечаниях по работе ВС и его систем;

- руководству инженерно-авиационной службы Ухтинского филиала ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» обратить внимание персонала на неукоснительное выполнение работ по формам ОС, ОВ, приведенным в Приложении 3 «Перечень запломбированных мест» к РТО Ми-8АМТ ч.1.;

- организациям, эксплуатирующим вертолеты Ми-8АМТ, выполнить проверку наличия контрольных отверстий в крышках механизма аварийного сброса блистеров кабины экипажа (повторно выполнить работы по бюллетеню АМТ2997-БД-Г от23.08.2007 «Проверка наличия отверстий для контроля выхода штырей замка аварийного сброса правого и левого блистеров»).

20.02.2016, **инцидент,** Falcon 900 B, RA-09000, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», район Барвихи.

При следовании по маршруту ПОД ТУРУГ-ПОД ОКЛИТ воздушное судно пересекло внешнюю границу запретной зоны №52 с последующим уклонением в ее западную часть.

Незначительное уклонение в запретную зону №52 ВС F-900B RA-09000 произошло по причине необходимости выполнения экипажем ВС дополнительных технологических операций при изменении ранее запланированного маршрута полета и вновь назначенного органом ОВД и подтвержденного экипажем ВС маршрута полета, а также ввода данных в FMS.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного события изучить с летным и диспетчерским составом на разборах;

- руководству ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» обратить внимание экипажей ВС на работу с навигационным оборудованием, а также на выполнение опубликованных в сборниках АНИ маршрутов, траекторий и параметров полета с учетом наличия запретных зон в МУДР, а также на необходимость запроса у органов ОВД процедуры векторения при возникновения проблем с вводом данных в FMS; провести дополнительные целевые занятия (тренажи) с экипажами ВС, выполняющими полеты на аэродромы МУДР по особенностям выполнения полетов в МУДР и работе с оборудованием ВС в условиях дефицита времени.

24.02.2016, **инцидент,** Hawker-1000, VP-BMX, принадлежащее ООО Авиакомпания «Сириус-Аэро», а/п Алматы (Казахстан).

После выполнения посадки в аэропорту Алматы в процессе пробега, на скорости ~ 80-85 узлов экипаж услышал хлопок с левой стороны. В этот момент управление осуществлялось КВС и был включен реверс тяги обоих двигателей. КВС установил реверс в положение малой обратной тяги, и на скорости ~ 50 узлов выключил его. Особых изменений в поведении самолета не наблюдалось. В процессе послеполетного осмотра обнаружены сквозная потертость в виде единичного пятна на внутреннем пневматике левой основной стойки шасси и потертость до второго корда в виде единичного пятна на внешнем пневматике левой основной стойки шасси.

Причиной потертости покрышек колес левой опоры шасси явилась утечка гидрожидкости из левого редукционного крана тормозной системы, некорректная работа блока-модулятора тормозной системы и обратного клапана, приведшая к затормаживанию колес левой опоры шасси в момент начала торможения на ВПП.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и техническим персоналом ООО Авиакомпания «Сириус-Аэро».

29.02.2016, **инцидент,** Ту-204С, RA-64032, принадлежащее ООО АК «Авиастар-ТУ», а/п Анадырь (Угольный).

После посадки воздушного судна при постановке на место стоянки №1, по указанию встречающего техника ГП ЧАО «ЧукотАвиа», произошло столкновение правой законцовкой крыла ВС с телетрапом.

Причиной авиационного инцидента явилось касательное столкновение законцовки (винглета) правого полукрыла ВС с конструктивным элементом телескопического трапа находящимся в парковочном положении, определенном главным оператором аэропорта Анадырь. При этом не было обеспечено безопасное руление на стоянку № 1 в аэропорту Анадырь согласно схемы руления и расстановки самолетов, изложенной в официальной аэронавигационной информации.

Рекомендации:

- оператору аэропорта Анадырь ГП ЧАО «Международный аэропорт Анадырь (Угольный)»:

а.) исключить заруливание ВС на стоянку №1 по направлению с запада на восток на собственной тяге двигателей;

б.) внести изменения в сборники аэронавигационной информации в соответствии с утвержденной им «Схемой расстановки и организации движения воздушных судов в аэропорту Анадырь (Угольный)»;

в.) ознакомить с указанной схемой операторов аэропорта и базового эксплуатанта ГП ЧАО «ЧукотАвиа»;

г.) до опубликования внесенных изменений в сборники аэронавигационной информации издать соответствующий НОТАМ;

д.) провести проверку соответствия официальной аэронавигационной информации реальному наличию и правильности нанесения разметки летного поля, мест стоянок, препятствий и особенностей руления и обслуживания аэропорту Анадырь.

- оператору аэропорта Анадырь ГП ЧАО «Международный аэропорт Анадырь (Угольный)» и АТБ ГП ЧАО «ЧукотАвиа» организовать взаимодействие между своими диспетчерскими службами (ПДСП, ПДО) по вопросам определения мест стоянок и установки на них транзитных воздушных судов;

- ООО АК «Авиастар-ТУ» при полетах в аэропорт Анадырь размещать буксировочное водило па самолете в легкодоступном месте, исключив случаи невозможности его выгрузки из-за наличия груза;

- материалы расследования данного авиационного инцидента изучить с инженерно-техническим составом ГП ЧАО «ЧукотАвиа», специалистами ГП ЧАО «Международный аэропорт Анадырь (Угольный)», с летным составом и инженерно-техническим персоналом ООО АК «Авиастар-ТУ» и авиакомпаниями, эксплуатирующим самолеты типа Ту-204.

22.03.2016, **инцидент,** Ми-8, RA-06105, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», р-н а/п Ухта.

Отказ правого двигателя на взлете на высоте 30 метров и скорости полета 60 км/ч. Посадка ВС на аэродроме вылета благополучно.

Причина данного инцидента – устанавливается (Коми МТУ Росавиации, продление расследования до получения результатов исследования насоса-регулятора НР-40ВА №16412904186, РД Росавиации от 31.03.2016 №311245).

23.03.2016, **инцидент,** CRJ-200, VQ-BFA, принадлежащее ЗАО АК «РусЛайн», на маршруте.

На эшелоне полета FL80 обнаружено отсутствие роста перепада давления в гермокабине. Экипаж произвел посадку на запасном аэродроме Екатеринбург (Кольцово). Посадка выполнена без последствий.

Причинами отсутствия герметизации кабины ВС явились принудительная фиксация заслонки Overboard Exhaust SOV в открытом положении при выпуске Вс в рейс, что не соответствует пункту «1» MEL 21-24-06 для выполнения полета без ограничений по высоте и неисправность MICRO SWITCHY пассажирской двери S102MB p/n HS1066.

Рекомендации:

- материалы расследования авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим составом, эксплуатирующим самолеты CRJ-100/200;

- материалы расследования авиационного инцидента изучить инженерно-техническим составом TS Technik аэропорта Тюмень, эксплуатирующим самолеты CRJ-100/200.

10.04.2016, **инцидент,** RRJ-95LR-100, RA-89049, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», а/п Внуково.

Не включение реверса двигателей на посадке после касания ВС ВПП и раскрутки колес основных опор шасси.

Не включение реверсов тяги двигателей произошло из-за невыполнения условий формирования сигнала земля/воздух после выполнения посадки ВС с низким посадочным весом и малой вертикальной скоростью.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до инженерно-технического, летного персонала, эксплуатирующего самолет RRJ-95LR-100;

- разработчику ВС (ЗАО «ГСС»):

рассмотреть целесообразность изменения логики формирования сигнала земля/воздух для обеспечения его надежного формирования во всех ожидаемых условиях эксплуатации (малые посадочные веса, посадки с малыми значениями вертикальных скоростей (вертикальных перегрузок), предельный боковой ветер и т.д.) и/или логику работы систем, обеспечивающих торможение самолета после приземления;

внести уточнения в эксплуатационную документацию по условиям включения реверса двигателей, выпуска/уборки интерцепторов и тормозных щитков самолета на посадке;

провести работы по оценке возможности изменения регулировок бесконтактных датчиков обжатия основных опор шасси для обеспечения их гарантированного срабатывания в различных условиях эксплуатации;

по результатам выполненных работ, принять решение о необходимости уточнения действий экипажа при выполнении посадки во всех ожидаемых условиях эксплуатации (малые посадочные веса, посадки с малыми значениями вертикальных скоростей, предельный боковой ветер и т.д.);

- ПАО «НПО «Сатурн», учитывая наличие прямо влияющих на безопасность полетов разночтений эксплуатационной документации ВС и двигателя, обеспечить выпуск технической документации двигателя SaM146 на национальном языке.

13.04.16, **инцидент,** Ми-8МТВ-1, RA-27140, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», на маршруте Медвежье - Надым.

Через 17 минут после взлета сработало световое сигнальное табло «СТРУЖКА ГЛ. РЕДУК.» без изменения параметров работы двигателя и без выдачи речевой информации.

Причиной ложного загорания табло «СТРУЖКА ГЛ. РЕДУК.» явилось замыкание токопроводящего кольца пробки сигнализатора ПС-1 на корпус ВС, из-за повреждения защитного изоляционного покрытия на внешнем токопроводящем кольце ПС-1 в процессе эксплуатации.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины авиационного инцидента довести до летного и ИТП, эксплуатирующего вертолеты Ми-8;

- авиаремонтным предприятиям при проведении ремонта редукторов и ВС, инженерно-техническому персоналу при периодическом техническом обслуживании пробок сигнализаторов ПС-1 при наличии повреждений изоляционного покрытия на внешнем токопроводящем кольце производить замену пробок ПС-1.

15.04.16, **инцидент,** А-319, VQ-BTL, принадлежащее ООО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА», на маршруте Новосибирск-Домодедово.

На эшелоне после двух часов полета на индикаторе (ECAM) появилось сообщение об отказе электрического насоса голубой гидравлической системы.

Причиной падения давления в «голубой » гидросистеме явился отказ электрогидравлического насоса системы.

Рекомендации:

- материалы авиационного расследования изучить с летным и ИТП «S7»;

- отчет по результатам расследования довести до предприятия разработчика и изготовителя ВС концерна «AIRBUS».

16.04.2016, **ПВС,** CRJ-200, VP-BMN, принадлежащее ЗАО АК «РусЛайн», а/п Самара (Курумоч).

В процессе предполетной подготовки ВС к вылету обнаружен загнутый предохранительный штырь подкоса передней опоры шасси. Частично поврежден механизм открытия/закрытия створок передней опоры шасси.

Причиной повреждения механизма открытия/закрытия створок передней опоры шасси явилась установка специалистом по наземному обслуживанию предохранительного штыря аварийного ветрогенератора, в регулировочные отверстия механизма открытия/закрытия передней опоры шасси, из-за неподготовленности специалиста по наземному обслуживанию и халатности при исполнении своих обязанностей.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с инженерно техническим персоналом по наземному обслуживанию ВС;
- повторно изучить с персоналом раздел п.2.2 «Обеспечение стоянки» «Руководства по наземному обслуживанию»;
- начальникам смен наземных служб проводить с персоналом ежесменные инструктажи с напоминанием о персональной ответственности каждого;
- провести практические занятия с персоналом по наземному обслуживанию по отработке навыков, по итогам провести контроль навыков;
- в «Руководство по наземному обслуживанию» в раздел п.2.2 внести подпункт по распределению функций, ответственности и контроля по установке/снятию предохранительного штыря; после внесения дополнений в «Руководство» провести переподготовку персонала.

07.05.2016, **инцидент,** CRJ-100, VQ-BNB, принадлежащее ЗАО АК «РусЛайн», а/п Липецк.

При выруливании со стоянки на дисплее EICAS появилось предупреждающее сообщение STEERING INOP, означающее отказ в системе управления разворотом передней опоры шасси. Экипаж выполнил рекомендации QRH, однако работоспособность системы управления шасси не восстановилась. КВС принял решение о прекращении выполнения рейса и высадке пассажиров.

Причина данного инцидента явилась разрегулировка датчиков положения обратной связи системы управления передней опоры шасси вследствие воздействия вибрации на узлы передней опоры шасси в процессе эксплуатации ВС.

Рекомендации:

- материалы расследования данного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний, эксплуатирующих ВС CRJ-100;
- с летным составом ЗАО АК «РусЛайн» повторить действия экипажа при возникновении отказов системы управления передней опорой шасси в процессе эксплуатации;
- ИТП авиакомпании произвести разовую проверку узлов управления разворотом передней опоры шасси на всем парке ВС.

08.05.2016, **инцидент,** BAE(HS)-125-700, RA-02802, принадлежащее ООО Авиакомпания «Сириус-Аэро», район а/п Пулково.

При выполнении захода на посадку в аэропорту Пулково, перед входом в глиссаду, на удалении 12-14 км от торца ВПП, на высоте 600 метров произошло столкновение ВС с крупной птицей (предположительно гусь). Стая птиц пересекала посадочный курс с юга на север. Предупреждения от группы руководства аэропорта Пулково о перелетах птиц в районе аэродрома не было. Экипаж ВС оценил работоспособность систем самолета и произвел благополучную посадку в аэропорту Пулково. Воздушное судно имеет повреждение носового обтекателя (деформация в месте стыковки с обшивкой носовой части фюзеляжа, растрескивание в месте удара с зоной локального разрушения).

Причиной авиационного инцидента столкновение самолёта с птицей (предположительно белолобый гусь), вследствие массовой миграции гусеобразных по южной ветви Беломоро-Балтийского пролетного пути.

Рекомендации:

- обстоятельства данного авиационного инцидента изучить с летным, инженерно-техническим составом, а также специалистами авиационной орнитологии;
- внести дополнения в РПП ООО Авиакомпания «Сириус-Аэро» об обязательности немедленного доклада экипажа ВС о столкновении с птицей.

13.05.2016, **инцидент,** CRJ-100, VQ-BNE, принадлежащее ЗАО АК «РусЛайн», на маршруте Тюмень - Горно-Алтайск.

На эшелоне полета FL330, в кабине экипажа сработала аварийная сигнализация «R ENGINE OIL PRESSURE». По показаниям прибора контроля давления масла экипаж зафиксировал уменьшение давления масла правого двигателя. Согласно процедуре QRH EMER-1-17 экипаж уменьшил режим работы правого двигателя, однако аварийные сообщения повторялись с периодичностью через 30-50 секунд. Для улучшения условий работы двигателя экипаж запросил снижение до FL290 и приступил к снижению. В процессе снижения периодически срабатывала сигнализация низкого давления масла правого двигателя. После занятия эшелона FL290 аварийная сигнализация низкого давления масла правого двигателя работала постоянно и прибор контроля давления масла стал показывать давление ниже допустимого значения (менее 25 psi). В соответствии с требованиями QRH экипаж произвел выключение правого двигателя. Затем доложил диспетчеру ОВД о необходимости выполнения посадки на запасном аэродроме Новосибирск (Толмачёво) по технической причине, диспетчеру Подхода доложил о предстоящем выполнении посадки на одном работающем двигателе. Посадка на запасном аэродроме выполнена благополучно.

Причиной выключения правого двигателя в полете явилось срабатывание сигнализации «R ENG OIL PRESS» (падение давление масла СУ№2) и «INDICATED OIL PRESSURE BELOW MINIMUM (< 25 psi)» вследствие ухода масла из маслосистемы правого двигателя из-за разрушения карбоновых уплотнений стартера и генератора на коробке приводов правого двигателя.

Рекомендации:

- материалы расследования данного инцидента изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом авиакомпаний, эксплуатирующих ВС CRJ-100/200;

- с лётным составом ЗАО АК «РусЛайн» повторить действия экипажа при возникновении отказа двигателя в полёте и выполнения захода на посадку на одном работающем двигателе;

- с летным составом ЗАО АК «РусЛайн» при проведении очередной тренажерной подготовки выполнить упражнение-заход на посадку с одним работающим двигателем.

18.05.2016, **инцидент,** Ту-204-100, RA-64020, принадлежащее АО «Ред Вингс», на маршруте (в зоне а/п Ростов-на-Дону).

При смене эшелона с FL340 на FL360 и пересечении высоты 34600 футов, поступила команда диспетчера немедленно занять эшелон FL340. В процессе снижения ВС к эшелону FL340, на экране TCAS в режиме (RA), была выдана командная информация (1 – 2 сек): «Сохранять горизонтальный полёт». После вывода ВС в горизонтальный полет на высоте 34200 футов поступила информация TCAS о снятии режимов (RA).

Причиной данного инцидента явилось изменение экипажем заданной высоты полета без разрешения органа ОВД.

Рекомендации:

- отчет по результатам расследования авиационного события, связанного с фактом срабатывания сигнализации ТКАС изучить с диспетчерским персоналом РДЦ Ростовского ЗЦ ЕС ОрВД;

- с диспетчером РДЦ Ростовского ЗЦ ЕС ОрВД провести дополнительную тренажную подготовку для отработки навыков при применении процедуры векторения.

18.05.2016, **инцидент,** Ми-8Т, RA-24015, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», посадочная площадка Кедровый ТТК.

После взлета из пункта вылета, представитель заказчика обратил внимание на наличие запаха алкоголя у бортмеханика вертолета, о чем сообщил руководству Томского филиала ООО Авиапредприятие «Газпром авиа». После прибытия на п/п Шингинская, экипаж, решением начальника филиала, от дальнейшего выполнения задания отстранен и направлен на медицинское освидетельствование. При освидетельствовании экипажа у бортмеханика установлено состояние опьянения.

Причиной авиационного инцидента явилось выполнение бортмехаником вертолета своих функций в состоянии алкогольного опьянения.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины авиационного инцидента изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским, техническим составом и членами летных экипажей на специальных разборах;

- с командно-летным и летным составом повторно изучить требования пунктов 2.1-2.6,3.3-3.5 ФАП-128;

- с командно-летным и летным составом повторно изучить требования пункта 1.1.4 и главу 3.3 ПРАПИ-98;

- руководству ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» привести в соответствие Главу 14 РПП с требованиями нормативных документов.

21.05.2016, **инцидент,** А-319, VQ-BTL, принадлежащее ООО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА», на маршруте Домодедово-Симферополь.

При наборе заданного эшелона на индикаторе появилось сообщение отказ РАСК 1. КВС принял решение вернуться на аэродром вылета.

Причиной авиационного инцидента явился отказ клапана-регулятора потока воздуха и загрязнения сот теплообменников первой системы кондиционирования при деактивированной в соответствии с MEL 21-52-01D, системе кондиционирования №2.

Рекомендации:

- рекомендации довести до летного и инженерно-технического состава «S7 ENGINEERING» занятого техническим обслуживанием ВС;

- отчет по результатам расследования довести до предприятия разработчика и изготовителя ВС концерна «AIRBUS».

23.05.2016, **инцидент,** Ан-74, RA-74020, принадлежащее ООО «ПМА «Шар инк. Лтд», а/п Купол.

После посадки во время руления, примерно через 400-500 метров после разворота экипаж почуствовал вибрацию самолета. В это же время от РП Аэропорта Купол поступила информация о наличии дыма в районе колеса. После остановки и осмотра ВС обнаружено разрушение пневматика колеса на левой основной стойке. Для аварийно-спасательных работ привлекались расчеты АСК аэропорта Купол. ВС отбуксировано тягачом с ГВПП на МС. После освобождения ГВПП произведен осмотр полосы, посторонних предметов не обнаружено.

Наиболее вероятной причиной разрушения шины 1050х390 колеса КТ 192.120 является одновременное совпадение на определенном временном отрезке двух факторов: недостаточное давление воздуха в пневматике колеса и возможного использования экипажем малого радиуса разворота.

Рекомендации:

- ИТП усилить контроль за величиной давления воздуха в пневматиках колес при техническом обслуживании, в том числе после посадок на промежуточных аэродромах; усилить входной контроль при приемке авиашин от поставщика; производить дефектацию авиашин непосредственно перед установкой на барабан на предмет расслоения резины и наличия повреждений;

- обратить внимание летного состава на соблюдение требований РЛЭ самолета Ан-74 по ограничениям радиусов разворота на рулежных режимах.

02.06.2016, **инцидент,** Ми-8АМТ, RA-22967, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», р-н Горно-Алтайска.

Через 11 минут после взлёта, в 04.23 UTC (10.23 местного времени), в горизонтальном полёте произошло срабатывание речевого информатора «Алмаз-УП» «Пожар в отсеке правого двигателя» без загорания табло «ПОЖАР ПРАВ. ДВ», затем загорелось табло «ПОЖАР ПРАВ. ДВ» и сигнализация срабатывания первой (автоматической) очереди пожаротушения. После использования второй (ручной) очереди пожаротушения, сигнальное табло о пожаре не погасло. Экипаж произвёл вынужденную посадку на площадку, подобранную с воздуха, в районе села Куюс Чемальского района Республики Алтай. Посадка произведена благополучно.

Причиной ложного срабатывания сигнализации о пожаре в правом двигателе явилась неисправность блока ССП-ФК сер. 2. Причиной неисправности блока ССП-ФК сер. 2 явилось попадание в корпус блока воды из-за некачественного ремонта вертолёта в ОАО «СПАРК».

Рекомендации:

- обстоятельства и причины авиационного инцидента изучить с летным и инженерно-техническим составом, эксплуатирующим вертолеты типа Ми-8;
- ОАО «СПАРК» внедрить и провести мероприятия по улучшению технологической дисциплины и обеспечению качества при проверке герметичности корпуса вертолета после ремонта;
- авиапредприятиям, эксплуатирующим вертолёты Ми-8АМТ ремонта ОАО «СПАРК», провести дождевание района расположения ССП-ФК сер.2 (при расположении блока на потолке грузовой кабины).

04.06.2016, **серьезный инцидент,** Ту-204, RA-64017, принадлежащее АО «Ред Вингс», а/п Симферополь.

На послеполетном осмотре обнаружено сильное загрязнение основных стоек шасси, порез трех колес левой стойки шасси, загрязнение капотов двигателей, стабилизатора и руля высоты. При осмотре маршрута руления был обнаружен поврежденный фонарь на РД В.

Причина данного события – устанавливается (Южное МТУ Росавиации).

09.06.2016, **инцидент,** А-321, VQ-BOD, принадлежащее ООО «Северный ветер», р-н а/п Самара (Курумоч).

После взлета из аэропорта Казань и уборки шасси сработала сигнализация не закрытого положения створок передней опоры и низкого уровня гидрожидкости в «зеленой гидросистеме». Посадка в аэропорту Самара (Курумоч).

Причиной срабатывания сигнализации не закрытого положения створок передней опоры и низкого уровня гидрожидкости явилась утечка гидрожидкости из-за нарушения герметичности шланга подающего давление на гидравлический привод уборки/выпуска левой основной створки шасси из-за усталостного разрушения.

Рекомендации:

- материалы авиационного события изучить с летным и ИТП авиакомпаний, эксплуатирующим данный тип ВС;

- эксплуатанту провести целевой осмотр шлангов г/системы уборки/выпуска шасси.

11.06.2016, **инцидент,** Ту-204, RA-64017, принадлежащее АО «Ред Вингс», а/п Симферополь.

При заходе на посадку, на этапе выравнивания перед приземлением, экипаж увидел небольшую стаю птиц по траектории движения ВС, с которой и произошло столкновение. На послеполетном осмотре экипажем ВС и специалистами ИАС были обнаружены вмятины на носке обтекателя воздухозаборника двигателя №1 с внешней стороны, остатки перьев и сублимированные следы биологического происхождения. Инженером аэродромной службы и орнитологом произведен осмотр ВПП, останков птицы не обнаружено.

Причиной данного инцидента явилось столкновение ВС со стаей птиц на заключительном этапе полета, приведшее к повреждению обтекателя ВНА двигателя №1.

Рекомендации:

- довести результаты расследования до авиационного персонала по обеспечению орнитологической безопасности полетов;

- предоставить рекомендации операторам аэродромов по использованию современных эффективных технических средств для отпугивания птиц, подтвержденные практическим применением, которые гарантированно сведут к минимуму вероятность столкновения ВС с птицами.

17.06.2016, **инцидент,** HS-125, RA-02771, принадлежащее ООО «Аэролимузин», на маршруте Пулково-Симферополь.

На эшелоне FL 330 экипаж обнаружил по прибору рост высоты в кабине ВС и запросил у диспетчера ОВД разрешение на занятие безопасного эшелона 150 и приступил к снижению, надев кислородные маски. В процессе нормального снижения на эшелоне 240 сработала аварийная сигнализация «Разгерметизация кабины» (Cabin ALT и звуковая сигнализация) с выпадением кислородных масок для пассажиров, и экипаж перевёл ВС на аварийное снижение до безопасного эшелона. После занятия безопасного эшелона экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту Внуково.

Причиной разгерметизации ВС послужило образование трещины трубопровода подмешивания горячего воздуха перед заслонкой «Refrigeration Unit Bypass Valve» вследствие его длительного срока эксплуатации, данные компоненты не являются ресурсными, эксплуатируются по состоянию, в случае дефектов заменяются.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины авиационного события, изучить с летным составом и инженерно-техническим персоналом эксплуатирующих ВС данного типа;

- с экипажами эксплуатирующими ВС данного типа провести занятия по действиям в аварийной ситуации;

- организациям, осуществляющим ТО самолётов ООО «Авиакомпания «Аэролимузин», усилить контроль в ходе проведения плановых проверок системы автоматического регулирования давления на ближайших и всех последующих соответствующих формах периодического ТО, с учетом большой наработки ВС типа HS-125/700 и их систем.

18.06.2016, **инцидент,** CRJ-200, VQ-BFI, принадлежащее ЗАО АК «РусЛайн», на маршруте Сочи-Домодедово.

По докладу КВС при следовании по маршруту на эшелоне 320 произошло значительное растрескивание правого (бокового) лобового стекла. КВС принял решение снизиться до эшелона 100 и следовать на незапланированный аэродром Ростов-на-Дону, где была произведена благополучная посадка.

Причина данного события – устанавливается (Южное МТУ Росавиации).

18.06.2016, **инцидент,** А-321, VQ-BOD, принадлежащее ООО «Северный ветер», а/п Ростов-на-Дону.

В конце пробега при посадке произошла разгерметизация желтой гидросистемы с вытеканием гидрожидкости из-под капота правого двигателя. Течь продолжалась до заруливания ВС на стоянку. При заруливании на стоянку произошло срабатывание предупреждающей сигнализации о малом остатке гидрожидкости в желтой гидросистеме.

Причина данного события – устанавливается (Южное МТУ Росавиации).

19.06.2016, **инцидент,** Як-40, RA-88300, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», р-н а/п Советский.

После взлета в аэропорту Советский не убрались шасси. Экипаж, доложив службе УВД, произвел посадку в аэропорту вылета.

Причиной неуборки шасси явилось наличие переменного контакта в электрической цепи управления электрогидроконтакта ГА 163/16 (поз. У24) уборки шасси.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до инженерно-технического и летного персонала;
- ИТП при выполнении форм технического обслуживания обращать особое внимание на состояние монтажа и надежность крепления электрической проводки.

22.06.2016, **инцидент,** Ми-8АМТ, RA-22465, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», а/п Ухта.

В ходе выполнения ТО по формам Ф1+ΔФ2+ΔФ3, при осмотре проточной части двигателей по п. РТЭ 072.00.00 ТК №608, выявлены повреждения рабочих лопаток VII-VIII ступеней компрессора левого двигателя ТВ3-117ВМ №7087882800134. Наработка ППР двигателя - 302часа. Средний (восстановительный) ремонт двигателя был выполнен на УЗГА 27.07.2015, из-за обнаружения повреждений элементов его проточной части, на этапе приемки вертолета из ремонта от «Ютэйр-Инженеринг». Двигатель на вертолет был

установлен 14.12.2015. По факту повреждений двигатель отстранен от эксплуатации.

Причина данного события - устанавливается (Коми МТУ Росавиации).

22.06.2016, **инцидент,** Ми-8, RA-22962, принадлежащее ООО Авиапредприятие «Газпром авиа», р-н а/п Самара (Курумоч).

В полете в районе аэропорта Самара (Курумоч) произошло срабатывание светосигнального табло «Стружка лев. двиг.». КВС принял решение о возврате на аэродром вылета. Посадка благополучно.

Причиной загорания табло «Стружка лев. двиг.» было наличие в масляной системе двигателя посторонних металлических частиц из-за повышенного износа деталей двигателя.

Рекомендации:

- материалы расследования довести до инженерно-технического и летного персонала;
- на вертолетах типа Ми-8Т выполнить целевой осмотр масляных фильтров двигателя и сигнализатора стружки СС-78-2 на отсутствие металлических частиц в маслосистеме двигателя;
- усилить контроль за техническим состоянием двигателей типа ТВ2-117А с продленным межремонтным ресурсом по отобранным пробом масла согласно бюллетеня №79248-БЭ-Г.

АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ И АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Классификация авиационных событий	**Количество**
Авиационные происшествия	1
Катастрофы	-
Аварии	1
Инциденты	**5**
Производственные происшествия	-
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	-

Состояние безопасности полётов в авиации общего назначения и авиационных работ 1-е полугодие 2015-2016 г.г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2016	1	-	1
		2015	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2016	-	-	-
		2015	-	-	-
	аварии	2016	1	-	1
		2015	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2016	-	-	-
		2015	-	-	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2016	-	-	-
		2015	-	-	-
	членов экипажа	2016	-	-	-
		2015	-	-	-
ИНЦИДЕНТЫ		2016	5	1	4
		2015	1	-	1
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2016	-	-	-
		2015	1	1	-
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2016	-	-	-
		2015	1	1	-
ЧП		2016	-	-	-
		2015	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2016	-	-	-
		2015	-	-	-

21.06.2016, **авария (АР),** Ми-2, RA-06231, принадлежащее ООО «АПК «ВЕКТОР», п.п. г. Екатеринбург.

При выполнении санрейса для доставки больного в ОКБ №1 города Екатеринбурга, после высадки больного и медработников КВС произвел взлет с площадки. После взлета выполнил разворот на 180 градусов и начал разгон скорости. В процессе разгона допустил касание хвостовым винтом земной поверхности, вследствие чего вертолет совершив вращательные движения частично разрушился и завалился на правый борт. КВС не пострадал.

Причина данного происшествия – устанавливается (МАК).

10.02.2016, **инцидент (АОН),** Aw-139, RA-01991, принадлежащее ООО «СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС», район а/п Внуково.

После взлета произошло срабатывание сигнализации правого двигателя «2 ENG CHIP» («СТРУЖКА В МАСЛЕ»). Экипаж уменьшил режим работы правого двигателя до «ПМГ» и принял решение о возврате в аэропорт вылета. Посадка благополучно.

Причиной срабатывания сигнализации правого двигателя «2 ENG CHIP» («СТРУЖКА В МАСЛЕ») явилось попадание единичной металлической частицы, поступившей с маслом из коробки приводов вспомогательных агрегатов, на детектор стружки двигателя, вследствие чего произошло срабатывание сигнализации в кабине пилотов в штатном режиме.

Рекомендации:

- обстоятельства авиационного события изучить с летным и инженерно-техническим персоналом ООО «СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС»;
- провести дополнительные инструктажи летного состава в части касающейся их действий в соответствии с РПП и РЛЭ при срабатывании кабинной сигнализации, информирующей о неисправностях в системах ВС и двигателей.

01.03.2016, **инцидент (АОН),** R-44, RA-04330, принадлежащее ООО АК «БАРКОЛ», п.п. Лопатино, Самарской области.

При проведении послеполетного осмотра в рамках технического обслуживания было обнаружено на первой лопасти несущего винта: повреждение обтекателя законцовки НВ; поперечная вмятина с отслоением краски на нижней части лопасти НВ; плавные вмятины на нижней части лопасти НВ на расстоянии 60 см от законцовки. На второй лопасти НВ: плавные вмятины на нижней части лопасти НВ на расстоянии 90 см от законцовки; скол ЛКП на законцовке лопасти в месте стыка с обтекателем.

Причиной повреждения лопастей воздушного винта, предположительно, явилось попадание посторонних предметов (мусор или сухие ветки), поднятых с земли в процессе висения вертолета при осмотре нефтепровода из-за неправильной оценки КВС высоты на режиме висения и которая могла быть менее 10 м.

Рекомендации:

- материалы данного авиационного инцидента довести до летного и ИТС ООО АК «БАРКОЛ»;

- уполномоченному органу рассмотреть вопрос о внесении дополнений в Карту данных Сертификата типа в части установки регистратора полетной информации на вертолеты Robinson R-44;

- летному и ИТП ООО АК «БАРКОЛ» изучить разделы гл.11 РПП и гл.3 п3.3 ПРАПИ-98 (Первоначальные действия должностных лиц при АИ);

- летному составу ООО АК «БАРКОЛ» повторно изучить РПП гл.8 «Эксплуатационные требования и процедуры»;

- ИТС ООО АК «БАРКОЛ» повторно изучить «Инструкцию о порядке замера остатка топлива на ВС после посадки и контроля количества заправленного топлива» (Указание 122/у от 07.03.1980г.).

24.03.2016, **инцидент (АОН),** AW-139, RA-01991, принадлежащее ООО «СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС», р-н а/п Череповец.

Через 10 минут после взлета, на высоте 2500 метров сработала сигнализация «Стружка в редукторе». Экипаж произвел трехкратное принудительное выжигание стружки в фильтре-сигнализаторе. Табло погасло, но через одну минуту полета сигнализация «Стружка в редукторе» сработала вновь. Экипаж прекратил задание и произвел посадку в аэропорту вылета. Посадка произведена благополучно.

Причиной срабатывания сигнализации «Стружка в редукторе» явилось наличие единичной стружки на фильтре-сигнализаторе, образовавшейся в процессе приработки редуктора.

Рекомендации:

- обстоятельства авиационного события изучить с летным и инженерно-техническим составом, эксплуатирующими ВС AW-139;

- при проведении тренажей в кабине ВС AW-139 акцентировать внимание на действия с оборудование кабины при отказах редукторов и трансмиссии.

23.05.2016, **инцидент (АОН),** R-44(II), RA-04164, принадлежащее ЗАО «Русские Вертолетные Системы», на маршруте п.п. Крокус-Экспо - п.п. Подушкино.

При выполнении перелета ВС на удалении 1,5-2 км от п.п. Подушкино, на высоте 150 м, при скорости 90 узлов, произошло столкновение с птицей. Экипаж принял решение продолжить полет до пункта назначения. Срабатывания сигнализации отказа систем ВС экипажем выявлено не было. Посадка ВС на п.п. Подушкино благополучно.

Причиной повреждения лопастей несущего винта явилось столкновение ВС с птицей в полете.

Рекомендации:

- обстоятельства и причины авиационного события, изучить с летным составом и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующих ВС данного типа;

- с экипажами, эксплуатирующими ВС данного типа, провести занятия по действиям в аварийной ситуации.

07.06.2016, **инцидент (АР),** Ан-26, RA-26673, принадлежащее ЗАО «Летные проверки и системы», а/п Южно-Сахалинск.

После посадки в аэропорту Южно-Сахалинск на ИВПП при развороте произошел отказ управления передней стойки, в результате чего произошел сход с полосы левой стойкой на расстоянии 1м 60см от края несущей части ИВПП.

Причиной схода с ВПП ВС на начальном этапе руления явилось самопроизвольное растормаживание основной левой опоры шасси самолета, вследствие отказа инерционного датчика УА28А-13, заводской номер 5В1697, установленного на внешнем колесе основной левой опоры шасси, из-за усталостного разрушения средней части контактной пружины (планки) в месте контакта с кнопкой концевого выключателя Д-711.

Рекомендации:

- материалы расследования данного авиационного инцидента с самолетом изучить с летным составом и инженерно-техническим персоналом эксплуатантов ВС типа Ан-26, Ан-24, Ан-30;

- на очередных занятиях и разборах с летным составом эксплуатантов ВС типа Ан-26 повторно изучить п. 4.5.12 «Заруливание на стоянку и выключение двигателей» Раздела 4 «Выполнение полета» и п.7.5 «Гидравлическая система» Раздела 7 «Эксплуатация систем самолета» РЛЭ самолета Ан-26;

- руководству ЗАО «Летные проверки и системы» организовать внеочередную подготовку бортмеханика Ан-26 на летном тренажере по действиям во внештатных ситуациях.

ЧАСТНАЯ АВИАЦИЯ

Классификация авиационных событий	Количество
Авиационные происшествия	**3**
Катастрофы	-
Аварии	3
Инциденты	**2**
Производственные происшествия	**-**
Чрезвычайные происшествия	-
ПВС	-

Состояние безопасности полётов частной авиации
за 1-е полугодие 2015-2016 г.г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОД	ВСЕГО	САМОЛЁТЫ	ВЕРТОЛЁТЫ
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2016	3	1	2
		2015	7	6	1
В ТОМ ЧИСЛЕ	катастрофы	2016	-	-	-
		2015	2	2	-
	аварии	2016	3	1	2
		2015	5	4	1
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2016	-	-	-
		2015	3	3	-
В ТОМ ЧИСЛЕ	пассажиров	2016	-	-	-
		2015	1	1	-
	членов экипажа	2016	-	-	-
		2015	2	2	-
ИНЦИДЕНТЫ		2016	3	1	2
		2015	10	5	5
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2016	-	-	-
		2015	1	-	1
ПОВРЕЖДЕНИЕ ВС		2016	-	-	-
		2015	1	-	1
ЧП		2016	-	-	-
		2015	-	-	-
ЧИСЛО ПОГИБШИХ		2016	-	-	-
		2015	-	-	-

Число авиационных событий с частной авиацией в 1-ом полугодии 2014-2016 г.г.

Год	Катастрофы	Аварии	Инциденты	ПВС	ЧП
2016	-	3	2	-	-
2015	2	5	10	1	-
2014	4	1	3	1	-

02.02.2016, **авария,** R-66, RA-06239, принадлежащее ООО «Юго-восточная агрогруппа», в районе г. Кирсанов, Тамбовской области.

По предварительной информации, столкновение ВС с земной поверхностью в управляемом полете при выполнении облета после 10 дней стоянки.

Причина данного авиационного происшествия – устанавливается (МАК).

09.04.2016, **авария,** R-66, RA-1981G, принадлежащее частному лицу, п.п. Сидоренки (25км от г. Серпухов).

Полет выполнялся на высоте 150-200м. Не долетая до посадочной площадки около 4 км, для установления связи с диспетчером, КВС занял высоту 300м, доложил диспетчеру Внуково о предстоящей посадке на площадке Сидоренки, перевел вертолет на снижение, допустил потерю оборотов НВ менее 85%. Из-за малой высоты полета восстановить обороты НВ не смог. В результате была произведена жесткая посадка.

Причина данного происшествия – устанавливается (МАК).

29.05.2016, **авария,** планер «Пионер-УТ», RA-1486G, принадлежащее частному лицу, Гаврилов-Ямский район, Ярославской области.

После выполнения демонстрационного полета, в процессе спаренного разворота для выхода на посадочный курс произошло сваливание ВС с последующим столкновением с земной поверхностью. Пилот с переломом ноги и пассажир с ушибом позвоночника госпитализированы в больницу.

Причина данного происшествия – устанавливается (МАК).

05.02.2016, **инцидент (НПИВП),** AS-350, RA-07243, принадлежащее вертолетному центру «Хели-драйв» (г. Санкт-Петербург), район а/д Клин.

КВС вышел на связь с руководителем полетов на аэродроме Клин и запросил разрешение на пролет аэродромной зоны, получил разрешение на пролет 25 км восточнее КТА, но требование РП не выполнил и в 12:26 (МСК) пролетел 10 км западнее КТА в районе площадки приземления парашютистов Высоковск - Северная, где в это время выполнялись парашютные прыжки вертолетом Ми-8, чем нарушил меры безопасности. В заявке на полет указано согласование с диспетчером, который уже более двух лет не служит на

диспетчерском пункте аэродрома Клин, согласование не проводилось. В заявке указаны заведомо ложные данные.

Причина данного инцидента явилось изменение КВС маршрута полета после вылета ВС.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и диспетчерским составом.

25.02.2016, **инцидент (НПИВП),** Ан-2, RA-02240, принадлежащее ООО «Борисовская зерновая компания», в районе а/п. Курск, Курской области.

ВС вошло в район аэродрома без разрешения органов управления полетами а/д Курск.

Причина данного инцидента явилось изменение КВС плана и маршрута полета после вылета ВС.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и диспетчерским составом.

Robinson (регистрационный номер не установлен), в районе а/д. Торжок, Тверской области.

ВС пересекло без радиосвязи и разрешения органа ОрВД.

Причина данного инцидента явилось выполнения полета КВС без заявки и разрешения органа ОрВД.

Рекомендации:

- материалы расследования изучить с летным и диспетчерским составом.

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЁТНОЙ РАБОТЫ.

Производственная деятельность.

В первом полугодии 2016 года эксплуатантами Центрального МТУ Росавиации выполнялись:

- международные, региональные, деловые, чартерные и регулярные перевозки;
- авиационные работы на территории РФ (воздушные съемки, лесоавиационные, авиахимработы, оказание срочной медицинской помощи, строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные).

Производственные показатели:

Парк ВС	Количество ВС		Налёт (час)		Экипажи		Налёт на 1 экипаж		Налёт на 1 ВС	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Самолёты	153	167	178999	109527	427	470	419.20	233.04	1169.93	655.85
Вертолёты	195	226	65101	39288	235	288	277.03	136.42	333.85	99.97

Всего:	348	393	244100	148815	662	758	696.23	371.95	1503.78	755.82

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:

Тип ВС	Количество выполненных полетов		Количество проконтролированных полетов		Процент проконтролированных полетов		Выявлено отклонений	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Самолеты	283473	47543	270349	45994	95%	97%	456	1338
Вертолеты	72314	41419	69602	35567	96%	86%	54	33
Всего:	355787	88962	339951	81561	96%	92%	510	1371

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 Росавиации и Центрального МТУ Росавиации;

- анализ по ОЛР и состояния БП лётных служб поступает в Центральное МТУ Росавиации не своевременно и не от всех лётных служб.

- не все авиакомпании провели в указанные сроки ревизию программ подготовки членов летного экипажа эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки в целях исполнения приказа Минтранса (Росавиация) №461 от 06.06.2016г.

Недостатки в организации лётной работы авиапредприятий.

При плановых проверках базовых объектов эксплуатанта, контроля готовности выполнению полётов в 2016 году, инспекционного контроля на маршруте (в полёте), на перроне, специалистами отдела контроля лётной деятельности выявлены характерные для большинства лётных служб недостатки в ОЛР:

При проверках базовых объектов:

1. Представленные в РПП Авиакомпаний части А, «Положение о рабочем времени ...», не в полной мере соответствуют положениям Приказа Минтранса от 21.11.2005 года № 139.

2. Не своевременно вносятся изменения в РПП Авиакомпаний после вступления в силу изменений в ФАП-128 и ФАП-147.

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

4. Не выполняются требования Федерального закона от 25.07.1998 года №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 рабочем плане полета не отмечаются пролеты отдельных поворотных пунктов.

При контроле готовности сезонной подготовки к полётам в 2016 году:

1. При подготовке к полётам, 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 1 ПОЛУГОДИИ 2016 ГОДА.

Эксплуатанты, выполняющие коммерческие воздушные перевозки

Зарегистрировано эксплуатантов - 27 АП

Имеют действующий сертификат эксплуатанта - 26 АП

Выполнение проверок

Проверки	Количество	Наименование АК
Базовых объектов	28	
На маршруте	45	
На перроне	36	
Внеплановые проверки	3	ООО «Северный ветер», ООО «АП «Газпром авиа», ООО АК «ВИМ-АВИА»
Заключений по экспертизе	4	ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа» новый тип ВС Falcon 7X, АО «Джет Эйр Групп» Gulfstream GV-I (G650), ООО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА» ВС В-777, ООО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА» ВС В-767
Проверки на внесение нового типа ВС, аэропорта базирования, на получение СЭ на КВП.	4	ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа» новый тип ВС Falcon 7X, АО «Джет Эйр Групп» Gulfstream GV-I (G650), ООО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА» ВС В-777, ООО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА» ВС В-767

Выдан сертификат эксплуатанта - КВП – 0

Разрешена эксплуатация нового типа – 4

№ п/п	Номер СЭ	Наименование Авиакомпании	Тип ВС	Дата Решения, распоряжения
1.	423	ООО АП «Газпром авиа»	FALCON 7X	31.03.16 ТЛГ 311345 Росавиация
2.	491	АО «ДЖЕТ ЭЙР ГРУПП»	GULFSTREAM GVI (G650)	11.04.2016 ТЛГ 121330 Росавиация
3.	451	ООО АК «ВИМ-АВИА»	Боинг-777	28.04.2016
4.	451	ООО АК «ВИМ-АВИА»	Боинг-767	

Аннулированы СЭ АП - 0

Приостановлено действие СЭ - 0

Действующие на отчетный период ограничения в СЭ – 3

№ п/п	Номер СЭ	Наименование АК	Дата решения, распоряжения	Дата начала действия решения, распоряжения	Примечание
1.	165	ООО «Авиакомпания Когалымавиа»	14.03.2016 №136 Росавиации	15.03.2016	Запрет выполнения внутренних и международных полетов
2.	57	АО «Ред Вингс»	02.06.2016 №446	01.07.2016	Запрет выполнения коммерческих воздушных перевозок на ВС RRJ-95B
3.	444	ЗАО «Космос»	27.06.2016 №528 Росавиация	27.06.2016	Введено ограничение в срок действия СЭ до 01.08.2016

Эксплуатанты выполняющие авиационные работы

Зарегистрировано эксплуатантов - 38 АП
Имеют действующий сертификат эксплуатанта - 37 АП

Внесение нового типа ВС, а/п базирования - 2

№ п/п	Наименование АК	Дата подачи заявления, наименование процедуры	Принятое решение
1.	ООО «АВИАБАЗА»	Внесение аэропорта базирования (посадочной площадки) «Ястреб»	от 03.03.2016 № 125
2.	Госкорпорация по ОРВД	Внесение нового типа ВС АН-24, Ан-26 и а/р базирования Тамбов	от 30.05.2016 № 362

Выдан сертификат эксплуатанта - 4

№ п/п	Номер СЭ	Наименование АК	Дата, № решения, распоряжения
1.	АР-08-16-061	АО «КМАпроектжилстрой»	16.02.2016 № 86

2.	АР-08-16-062	ООО «Арт Авиа»	26.04.2016 № 255
3.	АР-08-16-063	ЗАО «АК ПОЛЕТ»	12.05.2016 № 287
4.	АР-08-16-063	ООО Авиакомпания «АВИАТЕСТ»	13.05.2016 № 287

Аннулированы СЭ -3

№ п/п	Номер СЭ	Наименование АК	Дата решения, распоряжения
1.	АР-08-13-043	ООО «ВЦ «Аэросоюз»	01.03.2016 № 120
2.	АР-08-13-043	ФГУАП МЧС России	29.03.2016 № 173
3.	АР-08-10-02	ЗАО «АК ПОЛЕТ»	11.05.2016 № 278

Приостановлено действие СЭ - 1

№ п/п	Номер СЭ	Наименование АК	Дата решения, распоряжения	Дата начала действия решения, распоряжения
1.	АР-08-15-058	ООО «АВИАТЕСТ»	12.02.2016 № 79	12.02.2016

Действующие на отчетный период ограничения в СЭ – 0

Эксплуатанты авиации общего назначения

Зарегистрировано эксплуатантов - 22 АП
Имеют действующее свидетельство эксплуатанта - 21 АП

Внесение нового типа ВС, а/п базирования - 3

№ п/п	Наименование АК	Дата подачи заявления
1.	ООО «Газпром Авиа»	26.02 2016 № 106
2.	ООО «Газпром Авиа»	16.03 2016 № 158
3.	ООО «Авиа ТИС»	07.06.2016 № 351

Выполнение планового контроля деятельности эксплуатанта АОН – 4

№ п/п	Наименование АК	Дата выполнения планового контроля деятельности
1.	ЗАО НПО «ВЗЛЕТ»	18-20.01.2016

2.	ООО «Джет-2000»	28-30.04.2016
3.	ООО «Газпром авиа»	24-27.05.2016
4.	ОАО «МБК-С»	07.06.2016

Аннулированы СЭ - 1

№ п/п	Номер СЭ	Наименование АК	Дата, № решения, распоряжения
1.	АОН-08-11-101	ООО «Алпина-Авиа»	23.06.2016 № 390

Приостановлено действие СЭ – 1

№ п/п	Номер СЭ	Наименование АК	Дата, № решения, распоряжения
1.	АОН-08-09-098	АО «ОМК-Сталь»	12.01.2016 № 16

Действующие на отчетный период ограничения в СЭ – 0

РЕЗУЛЬТАТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЁТОВ.

Таблица 1. Общие сведения об инспекторском составе.

	Численность состава		Средний возраст	Базовое образование				Количество специалистов, владеющих английским языком
	по штату	по факту		лётное	инженерное	ОрВД	другое	
ОИБП, в том числе	7	7	53	6	1	-	-	1
Полевые инспекторы	39	32	56	15	15	-	2	2

Таблица 2. Участие в комиссиях по расследованию авиационных событий.

	Количество проведенных расследований авиационных событий	
	В качестве председателя комиссии	В качестве члена комиссии Росавиации, МАК или

	Центрального МТУ Росавиации	другого ведомства
ОИБП, в том числе	8	3
Полевые инспекторы	133	-

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

Количество проведенных внеплановых проверок авиапредприятий	
2015 год	2016 год
2	2

Таблица 4. Прохождение специальной подготовки.

	Наименование курсов повышения квалификации			
	Курсы по расследованию АП и инцидентов	СУБП	SAFA	Другие направления
ОИБП	-	-	-	-
Полевые инспекторы	-	-	-	-
Специалисты других отделов МТУ	-	-	-	3

В течение 1-го полугодия 2016 года инспекциями Центрального МТУ Росавиации проведены проверки ВС в соответствии с требованиями приказа Ространснадзора от 11.09.09г. №401.

Всего		**В том числе**			
		Российских ВС		**Иностранных**	
2016	**2015**	**2016**	**2015**	**2016**	**2015**

2029	1126	1979	1071	50	55

При проверках российских и иностранных ВС были выявлены недостатки:

Страны	Всего недостатков		В том числе					
			1 категории		2 категории		3 категории	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
ВС российских АК	408	529	341	440	67	77	0	12
ВС иностранных АК	45	93	14	45	31	48	0	0
Всего	**453**	**622**	**355**	**485**	**98**	**125**	**0**	**12**

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

За первое полугодие 2016 года с гражданскими ВС произошло 24 инцидента, из них 14 с ВС иностранного производства. За аналогичный период 2014 года - 33 инцидентов, в том числе 15 с ВС иностранного производства.

Распределение инцидентов по месяцам

1-е полугодие 2016 года	КПН	1-е полугодие 2015 года	КПН
Январь	3	Январь	5
Февраль	4	Февраль	4
Март	3	Март	5
Апрель	2	Апрель	10
Май	4	Май	8
Июнь	8	Июнь	1
ВСЕГО:	**24**	**ВСЕГО**	**33**

Распределение инцидентов по системам ВС.

СИСТЕМЫ	2016 г.	2015 г.
Двигатель и его системы, главный редуктор	7	11
Шасси	5	5
Планер (механизация)	3	6
Электрооборудование	-	1
Пилотажно-навигационное оборудование	-	-
Радиооборудование	-	1

Управление	2	3
Гидросистема	3	2
Топливная система	-	-
Система кондиционирования	3	3
Система пожарной сигнализации	1	1

Повреждение воздушных судов на земле:
В 2016 г. повреждено на земле ВС – 2, из них по вине ИТП - 1.

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 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;

— 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);

— 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;

— 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;

— 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 1-м полугодии 2016 года с гражданскими воздушными судами авиапредприятий коммерческой, АОН, АР и частной авиации произошло 5 аварии, 40 инцидентов и 2 повреждения ВС на земле.

Наибольшее количество инцидентов произошло с ВС: Ми-8 - 7, CRJ-100/200 - 5, Ту-204 - 4 (в 1-м полугодии 2015 года с ВС CRJ-100/200 - 11, А321 - 6, RRJ-95B - 5, B-737 - 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:*

- разгерметизация ВС и самопроизвольное открывание дверей;
- столкновение ВС с птицами в полете;
- нарушение технологии монтажа/демонтажа узлов и агрегатов ВС;
- отклонение от плана полета;
- нарушение экипажем норм рабочего времени и отдыха;
- нарушение КВС ФАП-128;
- отказы управления передней стойки шасси;
- срабатывание ложной (некорректной) датчиков сигнализации отказов механизмов, узлов, систем ВС;
- неправильное распределение внимания экипажем при пилотировании;
- грубые приземления ВС, вследствие неправильных действий летного состава;
- ошибки экипажа при оценке готовности ВС к полету;

- нарушение правил технологии работы наземных служб и персонала;
- выкатывание ВС за пределы РД, ВПП;
- нарушение правил использования воздушного пространства;
- не учет экипажем метеоусловий на различных этапах полета;
- нарушение эксплуатационных параметров с выходом за ограничения РЛЭ ВС;
- запоздалое вмешательство КВС для устранения отклонений при пилотировании 2-м пилотом.

2. *АОН и АР:*

- нарушение технологии обслуживания инженерно-техническим персоналом;
- отказы систем, узлов, агрегатов ВС.

3. *Частная авиация:*

- снижение качества подготовки членов летных экипажей к выполнению конкретного полета;
- не учет метеоусловий при посадке на площадку подобранную с воздуха;
- выполнение полетов при отсутствии свидетельств на тип ВС;
- отсутствует сертификата летной годности на ВС;
- потеря пространственной ориентировки;
- нарушение правил использования воздушного пространства ВС;
- столкновение с препятствиями при выполнении полетов на малой высоте;
- выключения и отказы двигателей при выполнении полета;
- потеря радиосвязи в полете;
- столкновение с наземными препятствиями.

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.