

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

**СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ФЕДЕРАЛЬНОГО
АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**



УТВЕРЖДАЮ

И.о. руководителя
СВ МТУ Росавиации

А.А. Радюк

07 2022 г.

А Н А Л И З

**СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОМ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2022 ГОДА**

**МАГАДАН
2022**

<u>1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ЗОНЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СВ МТУ РОСАВИАЦИИ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2022 ГОДА</u>	<u>2-4</u>
<u>1.1. Коммерческая гражданская авиация</u>	<u>4-6</u>
<u>1.2. Состояние безопасности полётов при выполнении авиационных работ</u>	<u>6</u>
<u>1.3. Состояние безопасности полётов в авиации общего назначения</u>	<u>6</u>
<u>1.4. Состояние безопасности полётов с единичными экземплярами воздушных судов</u>	<u>6</u>
(лёгкие и сверхлёгкие воздушные суда)	6
<u>2. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....</u>	<u>.....</u>
<u>2.1. Самолеты.....</u>	<u>7-9</u>
<u>2.2. Вертолеты</u>	<u>9</u>
<u>3. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ</u>	<u>10</u>
<u>4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ</u>	<u>.....</u>
<u>4.1. Авиационные события</u>	<u>11</u>
<u>5. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПО ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ...</u>	<u>12-21</u>
<u>6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ НАЗЕМНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОЛЁТОВ, ОРГАНИЗАЦИИ АВИАПЕРЕВОЗОК И/ИЛИ АВИАРАБОТ</u>	<u>.....</u>
<u>6.1. Аэродромное обеспечение.....</u>	<u>22</u>
<u>6.2. Спецавтотранспорт и средства аэродромной механизации</u>	<u>22-23</u>
<u>6.3. Электросветотехническое обеспечение полётов</u>	<u>23</u>
<u>7. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ</u>	<u>.....</u>
<u>7.1. Производственные происшествия</u>	<u>24</u>
<u>7.2. Акты незаконного вмешательства</u>	<u>24</u>
<u>7.3. Авиационная безопасность в аэропортах и на авиапредприятиях</u>	<u>24-26</u>
<u>8. ВЫВОДЫ.....</u>	<u>.....</u>
<u>8.1. Общие положения</u>	<u>27</u>
<u>8.2. Коммерческая авиация.....</u>	<u>27-28</u>
<u>8.3. Авиационные работы</u>	<u>28</u>
<u>8.4. Авиация общего назначения</u>	<u>28-29</u>
<u>9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ</u>	<u>30-31</u>

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ЗОНЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СВ МТУ РОСАВИАЦИИ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2022 ГОДА

Территория ответственности СВ МТУ Росавиации включает в себя два субъекта Федерации: Магаданскую область и Чукотский автономный округ (ЧАО).

На территории Магаданской области в первом полугодии 2022 года осуществляли свою деятельность:

Эксплуатанты:

- ООО «Сибирская Легкая Авиация» (СиЛА);
- ООО «Поляр-Авиа»;
- ОГУП «Авиация Колымы»;
- Гаврисевич О.Л.

Организации гражданской авиации:

- АО «Аэропорт Магадан (Сокол)»;
- ФКП «Аэропорты Севера» (аэропорты Сеймчан и Северо-Эвенск);
- ООО «AD REM» (аэропорт Омсукчан).

На территории Чукотского АО:

Эксплуатанты:

- АО «ЧукотАВИА»;
- АО «Северавиа».

Организации гражданской авиации:

- ФКП «Аэропорты Чукотки»;
- Аэропорт Купол;
- ООО «Билибиноавиа».

По состоянию на 01 июля 2022 года в СВ МТУ Росавиации зарегистрировано 6 эксплуатантов воздушного транспорта, из них:

- три эксплуатанта (АО «ЧукотАВИА», ООО «Поляр-Авиа», ООО «СиЛА») имеют действующие сертификаты, отвечающие требованиям, предъявляемым к физическим или юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки.

- действующие сертификаты на право выполнения авиационных работ имеют 5 эксплуатантов (АО «ЧукотАВИА», ООО «Поляр-Авиа», ООО «СиЛА», АО «Северавиа», ОГУП «Авиация Колымы»). Выдан 1 сертификат на выполнение авиационных работ: ОГУП «Авиация Колымы» (08.04.2022).

- действующее свидетельство эксплуатанта авиации общего назначения имеют 2 эксплуатанта (АО «Северавиа», Гаврисевич О.Л.). Выдано 1 свидетельство эксплуатанта АОН: Гаврисевич О.Л. (29.04.2022).

В первом полугодии 2022 года в эксплуатации у подконтрольных авиакомпаний, общее количество ВС, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, находилось 49 воздушных судов, из них самолетов – 22, вертолетов – 27, из них эксплуатируемых самолетов – 20, вертолетов – 27.

В Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на 01.07.2022, было зарегистрировано 14 аэродромов, расположенных на подконтрольной СВ МТУ Росавиации территории.

В первом полугодии 2022 года через аэропорты, подконтрольные СВ МТУ Росавиации: АО «Аэропорт Магадан», ФКП «Аэропорты Чукотки», аэропорт Омсукчан, было перевезено 301889 пассажиров, что на 20% больше, чем за анализируемый период 2021 года. Количество выполненных рейсов в первом полугодии составило 9065. Увеличение числа выполненных рейсов по сравнению с первым полугодием 2021 года составило 28%.

Состояние безопасности полетов за первое полугодие 2022 года характеризуется следующими данными:

- с гражданскими воздушными судами произошло 4 авиационных события, из них: 3 авиационных инцидента – при выполнении коммерческих воздушных перевозок, 1 инцидент – при выполнении авиационных работ. Катастрофы, аварии, производственные происшествия за первое полугодие 2022 года на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, отсутствуют.

Для сравнения за аналогичный период 2021 года произошло:

- 4 авиационных события, из них: 2 авиационных инцидента, в том числе 1 серьезный инцидент, 2 инцидента – нарушение порядка использования воздушного пространства.

Данные по аварийности за предыдущие десять лет, аналогичные периоды, предоставлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1.

**Общие данные о состоянии безопасности полетов
в гражданской авиации на подведомственной территории
в первом полугодии 2013 – 2022 годов**

ГОДЫ	КЛАССИФИКАЦИЯ СОБЫТИЙ				
	Катастрофы	Аварии	Инциденты/ в том числе с.инциденты	Повреждения ВС на земле	ЧП
2013	-	-	7/0	1	-
2014	-	-	7/3	2	-
2015	-	1	6/0	-	1
2016	-	-	8/0	-	-

2017	-	-	3/0	1	-
2018	-	-	6/1	1	-
2019	-	-	3/1	3	-
2020	-	1	2	-	-
2021	-	-	4/1	-	-
2022	-	-	4	-	-
ИТОГО	-	2	50/6	8	1

Анализ приведенных данных показывает, что уровень безопасности полетов в гражданской авиации на подведомственной СВ МТУ Росавиации территории за первое полугодие 2022 года и аналогичный период 2021 года по сравнению с аналогичными периодами за предшествующие 10 лет повышается, так как количество авиационных событий снижается.

Таблица 1.2.

Распределение авиационных событий по типам воздушных судов

Тип ВС	Всего авиационных событий		Происшествия: катастрофы/ аварии		Инциденты		ПВС		ЧП	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Ан-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ТВС-2МС	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ан-24	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Як-40	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
L-410	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
В-767	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ми-8	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
AS350	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
DHC-6	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-
DHC-8	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-

1.1. Коммерческая гражданская авиация

В первом полугодии 2022 года, как и за аналогичный период 2021 года, авиационные происшествия с гражданскими воздушными судами в зоне ответственности СВ МТУ Росавиации, не происходили.

Таблица 1.3.

Общие данные о состоянии безопасности полетов коммерческой гражданской авиации на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, в первом полугодии 2022 года

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на:			
			САМОЛЕТАХ		ВЕРТОЛЕТАХ	
			Г взл max >10 тонн	Г взл max <10 тонн	Г взл max >10 тонн	Г взл max <10 тонн
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	2022	-	-	-	-	-
	2021	-	-	-	-	-

Катастрофы		2022	-	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-	-
Погибло		2022	-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2022	-	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-	-
	пассажиры	2022	-	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-	-
Аварии		2022	-	-	-	-	-
		2021				-	-
Списано ВС		2022	-	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-	-

Распределение числа инцидентов с самолетами и вертолетами коммерческой гражданской авиации в сравнении с первым полугодием 2021 года приведено в таблице 1.4

Инциденты и производственные происшествия с самолетами и вертолетами коммерческой гражданской авиации на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации

Таблица 1.4

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОДЫ	ВСЕГО	САМОЛЕТЫ		ВЕРТОЛЕТЫ	
				G взл max > 10 тонн	G взл max < 10 тонн	G взл max > 10 тонн	G взл max < 10 тонн
Инциденты		2022	3/2	-	3/2	-	-
		2021	2/0	2/0	-	-	-
В том числе:	серьезные	2022	-	-	-	-	-
		2021	1/0	1/0	-	-	-
Чрезвычайные происшествия		2022	-	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-	-
Погибло при ЧП		2022	-	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-	-
Повреждения ВС на земле		2022	-	-	-	-	-
		2021	-	-	-	-	-

* *Примечание: (через дробь указаны значения по гражданским воздушным судам авиапредприятий, подконтрольных СВ МТУ Росавиации)*

Анализ таблицы № 1.4 показывает, что в первом полугодии 2022 года по сравнению с аналогичным периодом 2021 года произошло 2 инцидента с воздушными судами эксплуатантов коммерческой гражданской авиации, подконтрольных Управлению.

Изменение общего числа авиационных инцидентов по взлетной массе самолетов составило:

- по самолетам с максимальной взлетной массой более 10 тонн произошло уменьшение числа авиационных инцидентов в два раза;

- по самолетам с максимальной взлетной массой менее 10 тонн произошло увеличение числа инцидентов в 3 раза;

- авиационные инциденты с вертолетами, выполняющими коммерческие воздушные перевозки, в первом полугодии 2022 года, как и за аналогичный период 2021 года, отсутствуют.

1.2. Состояние безопасности полётов при выполнении авиационных работ.

В первом полугодии 2022 года, как и за аналогичный период 2021 года, произошел 1 авиационный инцидент с вертолетом, выполнявшим авиационные работы.

1.3. Состояние безопасности полётов в авиации общего назначения

За отчетный период 2022 года с воздушными судами, которые эксплуатируются в целях авиации общего назначения на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, отсутствуют авиационные события. За аналогичный период 2021 года 1 авиационное событие – инцидент – нарушение порядка использования воздушного пространства.

1.4. Состояние безопасности полётов с единичными экземплярами воздушных судов (легкие и сверхлегкие воздушные суда)

За отчетный период 2022 года, как и за аналогичный период 2021 года авиационные события с единичными экземплярами воздушных судов (легкие и сверхлегкие воздушные суда) в зоне ответственности СВ МТУ Росавиации отсутствуют.

2. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1. САМОЛЁТЫ

2.1.1. Авиационные происшествия с самолётами

В первом полугодии 2022 года, также как и за аналогичный период 2021 года, с самолётами коммерческой гражданской авиации на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, авиационные происшествия не зарегистрированы.

2.1.2. Инциденты с самолётами

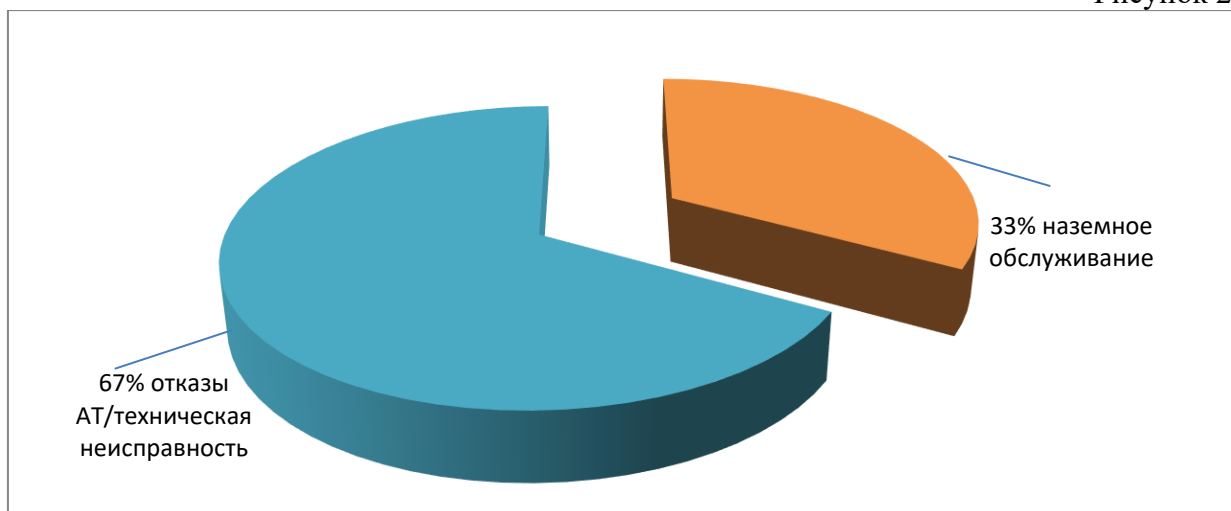
В первом полугодии 2022 года с самолётами коммерческой гражданской авиации на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, произошло 3 авиационных события, причинами двух инцидентов являлась техническая неисправность ВС, которая заключалась в невыпуске механизации крыла (закрылков) в посадочное положение, в двух других событиях проявились нарушения в работе пилотажно-навигационного оборудования, приведшие к невозможности продолжения выполнения полетного задания, а также прием и выпуск ВС с некачественным выполнением технического обслуживания.

За этот же период 2021 года с самолётами коммерческой гражданской авиации произошло 2 авиационных инцидента, один из них – это нарушение установленных правил вертикального и бокового эшелонирования, второй - серьезный авиационный инцидент, связанный с отказом/технической неисправностью авиационной техники.

Общее количество авиационных инцидентов с самолётами коммерческой гражданской авиации за рассматриваемый период 2022 года в сравнении с 2021 годом увеличилось в 1,5 раза.

Относительное распределение причин авиационных инцидентов с самолётами коммерческой авиации приведено на рисунке 2.1.

Рисунок 2.1



2.1.3. Причины возникновения инцидентов, связанных с летной службой

В первом полугодии 2022 года, также как и за аналогичный период 2021 года инциденты с самолётами коммерческой авиации, связанные с ошибками и нарушениями, допущенными экипажем ВС, отсутствуют.

2.1.4. Инциденты с самолетами коммерческой авиации, связанные с отказами авиационной техники

В первом полугодии 2022 года зарегистрировано 2 инцидента, связанных с отказами систем и оборудования: причиной одного события явился невыпуск механизации крыла (закрылков) в посадочное положение, во втором событии проявились нарушения в работе пилотажно-навигационного оборудования, приведшие к невозможности продолжения выполнения полетного задания. В 2021 году зарегистрирован 1 инцидент, который заключался в падении давления гермокабины, приведшем к невозможности полета ВС на заданном эшелоне по причине разрушения правого стекла кабины экипажа.

2.1.5 Инциденты с самолетами, связанные с организацией выполнения технического обслуживания

С самолетами в первом полугодии 2022 года произошел 1 инцидент, одним из факторов, обусловившим данное событие, явилось открытие в полете панели носового обтекателя корневой части левого полукрыла. Открытие в полете панели носового обтекателя явилось следствием приемки и выпуска ВС с некачественным выполнением технического обслуживания (в первом полугодии 2021 года – нет).

Краткие сведения об обстоятельствах и причинах инцидентов, происшедших с ВС коммерческой гражданской авиации в первом полугодии 2022 года

Таблица 2.1.

№ п/п	Дата события и место события	Тип и бортовой номер воздушного судна	Класс события	Обстоятельства/ причины события
1.	15.03.2022 Полет по маршруту, ЧАО	ДНС6-400 RA-67281, эксплуатант АО «ЧукотАВИА»	Инцидент	Экипаж воздушного судна выполнял регулярный пассажирский рейс АД21 по маршруту Анадырь (Угольный) – Певек. После взлета в наборе высоты началось скольжение самолета – неустойчивое управление ВС. Визуально командиром ВС было установлено открытое положение панели носового обтекателя корневой части левого полукрыла. КВС принято решение о возврате на аэродром вылета. Посадка произведена благополучно.

				Причиной авиационного инцидента явилось неустойчивое управление ВС вследствие некорректных показаний между пилотажно-навигационными дисплеями командира ВС и второго пилота, приведшее к невозможности продолжения выполнения полетного задания.
2.	19.03.2022 Аэропорт Певек, ЧАО	DHC-8-315 RA-67261 эксплуатант АО «Якутия»	Инцидент	При заходе на посадку в аэропорту Певек, после выпуска закрылков из положения 15° в посадочное положение 35°, закрылки остановились в положении 20°. Экипаж продолжил снижение и произвёл посадку с закрылками в положении 20°. Посадка в аэропорту назначения произведена благополучно.
3.	21.03.2022 Полет по маршруту, ЧАО	DHC6-400 RA-67281, эксплуатант АО «ЧукотАВИА»	Инцидент	Экипаж воздушного судна выполнял регулярный пассажирский рейс АД25 по маршруту Анадырь – Кепервеем. После взлета в 21:45 UTC (09:45 местного времени 21.03.2022) в процессе набора высота через 30 минут вследствие выявления некорректных показаний приборов по крену, тангажу командира и второго пилота, экипаж ВС выполнил возврат на аэродром вылета. Посадка произведена благополучно. Причиной авиационного инцидента явилось отклонение параметров полета (по углу крена, тангажа, скорости, вертикальной скорости, скольжению), что привело к невозможности дальнейшего выполнения полета.

2.2. ВЕРТОЛЕТЫ

2.2.1. Авиационные происшествия с вертолетами

В первом полугодии 2022 года авиационных происшествий с вертолетами коммерческой авиации, как и за аналогичный период 2021 года, не происходило.

2.2.2. Инциденты с вертолетами

По итогам первого полугодия 2022 года инциденты с вертолетами коммерческой авиации, как и за аналогичный период 2021 года, не зарегистрированы.

3. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

В данном разделе рассматриваются авиационные события с самолетами и вертолетами, происшедшие при выполнении авиационных работ, установленных Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

Сравнение абсолютных показателей безопасности полетов (число авиационных происшествий, инцидентов) с самолетами и вертолетами при выполнении авиационных работ в первом полугодии 2021 и 2022 годов приведено в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Вид воздушного судна	Период (полугодие)	Число АП (катастрофы/аварии)	Число погибших/травмированных	Инциденты/серьезные инциденты
Самолеты	2022	0/0	0/0	0/0
	2021	0/0	0/0	0/0
Вертолеты	2022	0/0	0/0	1/0
	2021	0/0	0/0	1/0

В первом полугодии 2022 года при выполнении авиационных работ произошел 1 авиационный инцидент. По сравнению с аналогичным периодом 2021 года, количество авиационных инцидентов осталось на прежнем уровне.

Причинами событий в первых полугодиях 2021 и 2022 годов стали отказы авиационной техники, техническая неисправность.

Краткие сведения об обстоятельствах авиационного события, происшедшего в первом полугодии 2022 года:

03.01.2022 Аэродром Кепервеем, Чукотский АО, 10.24 время местное (02.01.2022 22.24 UTC). При подготовке к вылету для выполнения санитарного задания на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-22176 (эксплуатант АО «Национальная служба санитарной авиации») в районе входных направляющих устройств двигателей наблюдалось искрение с изменением характерного звука силовой установки. Экипаж выполнение задания прекратил, перевел двигатели на режим «малого газа», выполнил руление на стоянку и выключил двигатели. При осмотре силовой установки вертолета обнаружен обрыв лопатки рабочего колеса первой ступени и многочисленные повреждения лопаток направляющего аппарата и ротора компрессора. ВС от полетов отстранено.

По решению АО «Казанский вертолетный завод», АО «ОДК Климов» произведена замена двигателя ТВЗ-117ВМ сер.02. Двигатель отправлен на исследование. Расследование данного авиационного инцидента продолжается.

4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ЦЕЛЯХ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

В данном разделе рассматриваются авиационные события с воздушными судами, которые используются в целях авиации общего назначения (юридические или физические лица, имеющие свидетельство эксплуатанта авиации общего назначения, частные владельцы воздушных судов).

4.1. Авиационные события с воздушными судами, используемыми в целях авиации общего назначения

В первом полугодии 2022 года по сравнению с аналогичным периодом 2021 года наблюдается улучшение состояния безопасности полетов в авиации общего назначения. Если в первом полугодии 2021 года произошел 1 инцидент – нарушение порядка использования воздушного пространства с вертолетом, то в 2022 году авиационные события с воздушными судами, используемыми в целях авиации общего назначения, отсутствуют.

Сравнение показателей состояния безопасности полетов авиации общего назначения приведено в таблице 4.1.

Состояние безопасности полетов авиации общего назначения

Таблица 4.1

Вид воздушного судна	Период (полугодие)	Число АП (катастрофы/аварии)	Число погибших/травмированных	Инциденты/серьезные инциденты
Самолеты	2022	0/0	0/0	0/0
	2021	0/0	0/0	0/0
Вертолеты	2022	0/0	0/0	0/0
	2021	0/0	0/0	1/0

5. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПО ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ

На территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, на 01.07.2022 зарегистрировано 5 (пять) организаций ТО, имеющих действующий Сертификат организации по техническому обслуживанию на право выполнения работ по техническому обслуживанию согласно приложению.

За отчётный период представителями ИАС организаций ТО выполнено 120 инспекторских осмотра воздушных судов с оценкой «удовлетворительно». Все замечания, выявленные в ходе инспекторских осмотров по качеству ТО, состоянию материальной части и бытового оборудования, оформлению ЭТД, ведению разделов формуляров и паспортов устранены. ВС исправны, допущены к дальнейшей эксплуатации.

В подконтрольных организациях ТО, согласно распоряжению № 24.10-35ГА от 19.03.2004, планомерно велись работы по аутентичности. Контрафактных изделий и агрегатов не выявлено.

Досрочная съёмка двигателей

22.01.2022 произведена досрочная съёмка двигателя GE H80-200 № 181004 **L 410 UVP-E20 RA-67059 ООО «СиЛА»**. Двигатель снят в а/п Горно-Алтайск, причина снятия – окончание срока аренды.

29.01.2022 произведена досрочная съёмка двигателя GE H80-200 № 194006 **L 410 UVP-E20 RA-67079 ООО «СиЛА»**. Двигатель снят в а/п Братск, причина снятия – инцидент (падение оборотов винта и срабатывание сигнализации «стружка в масле»). Результат осмотра – обнаружение металлической стружки на всех сигнализаторах, фильтрах и магнитной пробки.

22.02.2022 произведена досрочная съёмка двигателя GE H80-200 № 193010 **L 410 UVP-E20 RA-67078 ООО «СиЛА»**. Двигатель снят в а/п Бодайбо, причина снятия – инцидент (внешнее проявление неисправности при возможном внутреннем разрушении). Результат осмотра – разрушение выхлопных патрубков и термопар.

11.06.2022 произведена досрочная съёмка двигателя GE H80-200 № 193011 **L 410 UVP-E20 RA-67079 ООО «СиЛА»**. Двигатель снят при техническом обслуживании в а/п Благовещенск, причина снятия – частичное разрушение выхлопного патрубка.

11.06.2022 произведена досрочная съёмка двигателя GE H80-200 № 193007 **L 410 UVP-E20 RA-67078 ООО «СиЛА»**. Двигатель снят при техническом обслуживании в а/п Благовещенск, причина снятия – производственная необходимость.

28.06.2022 произведена досрочная съемка двигателя ТВ2-117АГ № С99102048 Ми-8Т RA-24497 АО «ЧукотАВИА». Двигатель снят при оперативном техническом обслуживании по форме А2 в а/п Анадырь, причина снятия – посторонний металлический шум в районе 3-ей опоры. Двигатель направляется на исследование.

**Отказы и неисправности АТ, имевшие место в первом полугодии,
по подконтрольным авиапредприятиям**

АО «ЧукотАВИА»

12.01.2022 Ми-8Т RA-24497. После полета экипажем в бортовом журнале сделана запись «Разница показаний на указателях оборотов двигателей КВС и второго пилота до 1,5 %». Причина неисправности – отслоение пленки на стекле указателя ИТК-5 КВС.

14.01.2022 ДНС-6 RA-67286. Устное замечание экипажа после выполнения полета «Сильный шум, свист в пассажирском салоне в потолочной зоне слева по полету и незначительная деформация декоративной потолочной панели». Причина неисправности – старение и разрушение уплотнения соединителя (Connector p/n DC9423-100S) трубопровода горячего воздуха СКВ. Заменены уплотнительные кольца соединителя (Peri Seal p/n DSC360-100).

14.01.2022 Ми-8Т RA-25189. При обгонке двигателей на земле и проверке систем вертолета произошло падение давления в основной гидросистеме ниже 45 кгс/см^2 и автоматическое переключение на дублирующую гидросистему. Причина возникновения неисправности – износ шлицев приводной рессоры насоса НШ-39 основной гидросистемы.

17.01.2022 Ан-26Б-100 RA-26128. На послеполетном осмотре обнаружена капельная течь топлива из-под капота левого двигателя. Причина появления капельной течи – резина дюрита трубопровода подвода топлива от фильтра тонкой очистки к воздухоотделителю. Дюрит заменен.

19.01.2022 ДНС-6 RA-67281. После выполнения полета экипажем сделана запись в бортовом журнале «Холодно, в кабине пилотов $+2^{\circ}\text{C}$, в пассажирском салоне $+6^{\circ}\text{C}$ по указателю температуры». Причина неисправности – забит фильтр расширительной камеры остатками (лепестками) разрушенных обратных клапанов (Air-check valve p/n C6SC1150-1), расположенных в трубопроводах горячего воздуха, отбираемого от двигателей на нужды СКВ. Остатки клапанов удалены, обратные клапаны заменены.

25.01.2022 Ми-8Т RA-22918. На предполетной подготовке при проверке радиостанции Ядро-1А загорается табло «Авария» на пульте управления.

Причина неисправности – отказ в работе блока Б1-ЯрII-1А из комплекта радиостанции ядро-1А.

25.01.2022 Ан-24РВ RA-46616. При гонке двигателей после выполнения оперативного ТО по Ф-Б календарная обнаружено отсутствие индикации о флюгировании воздушного винта левого двигателя при проверке флюгирования по ИКМ. Причина – неисправность воздушного винта АВ-72 серии 02А. Воздушный винт АВ-72 серии 02А заменен.

27.01.2022 Ан-26Б-100 RA-26128. При периодическом ТО обнаружена трещина заделки (воротника) на внешнем кожухе пустотелой заделки реактивного сопла правого двигателя. Выполнена замена реактивного сопла правого двигателя.

27.01.2022 Ан-26Б-100 RA-26099. Экипажем в бортовом журнале сделана запись «При заходе на посадку кратковременный отказ АГ-лев. и АГ-резерв.». Причина неисправности – сбой в работе блока контроля кренов БКК-18.

01.02.2022 Ми-8Т RA-22918. По устному замечанию экипажа при уменьшении режима работы двигателей до оборотов малого газа и, соответственно, падении давления масла в главном редукторе ВР-8А до давления менее $2,5 \text{ кгс/см}^2$ не загорается сигнальная лампа «Мало Р_{масла} в главном редукторе». Причина – неисправен датчик низкого давления масла в главном редукторе МСТВ 2,5.

01.02.2022 Ми-8Т RA-24199. На предполетной подготовке при проверке радиостанции Баклан-20 радиостанция не работает на прием и отсутствует самопрослушивание. Причина – отказ в работе приемопередатчика радиостанции Баклан-20.

16.02.2022 Ми-26Б-100 RA-26099. При подготовке к вылету при включении КВ радиостанции Микрон горит табло «Авария» на пульте управления. Причина – отказ в работе блока П1В-МК из комплекта КВ радиостанции.

21.02.2022 Ан-24РВ RA-46616. При обработке полетной информации обнаружена невозможность обработки при прямом и обратном ходе пленки. Причина – отказ в работе кодирующего устройства КУ МСРП-12-96.

24.02.2022 Ми-8Т RA-22918. По устному замечанию экипажа при опробовании двигателей при имитации отказа правого двигателя левый двигатель автоматически не выходит на повышенный режим. Причина – некорректная работа насоса-регулятора НР-40ВА левого двигателя.

03.03.2022 Ми-8МТВ-1 RA-22631. После отключения ВСУ SAFIR 5K/G MI не погасло табло «ВСУ работает». Причина – сбой в работе электронного блока управления ВСУ черт. № LUN5271/80.

07.03.2022 Ми-8Т RA-22918. После полета экипажем сделана запись в бортовом журнале «Не работает радиовысотомер РВ-3». Причина – отказ в работе комплекта (приемопередатчик и указатель) радиовысотомера РВ-3.

13.03.2022 Ми-8Т RA-24429. При оперативном ТО обнаружено стравливание до нуля давления в воздушной системе. По результатам поиска неисправности обнаружена негерметичность редукционного ускорителя УПО3/2М системы торможения основных колес шасси.

15.03.2022 Ми-8Т RA-24719. При гонке двигателей на предполетной проверке экипажем обнаружено колебание стрелки указателя давления масла в главном редукторе ВР-8А. Причиной колебания давления масла стал пониженный уровень масла в редукторе по масломерному стеклу. Данный дефект проявился после плановой замены масла в главном редукторе по отработке ресурса.

01.04.2022 Ми-8Т RA-24429. После полета экипажем сделано устное замечание «При включении автопилота в горизонтальном полете происходит раскачивание вертолета по крену». Причина – неисправность датчика обратной связи комбинированного агрегата управления КАУ-30Б.

03.04.2022 Ми-8Т RA-24497. После полета экипажем сделана запись в бортовом журнале «Отказ в работе топливного насоса левого подвесного бака». Причина – износ щеток насоса ЭЦН-75 левого подвесного бака. Выполнена замена насоса.

06.04.2022 Ми-8Т RA-25158. После полета экипажем сделана запись в бортовом журнале «Не работает звуковая сигнализация радиовысотомера А-037». Причина – отказ в работе конденсатора звукового модуля радиовысотомера А-037. Выполнена замена радиовысотомера.

21.04.2022 Ми-8Т RA-22918. На послеполетном обслуживании обнаружена капельная течь топлива в районе левого двигателя. Причина возникновения течи – трещина трубки дренажа корпуса соплового аппарата турбины левого двигателя.

23.04.2022 Ми-8Т RA-24719. При предполетном обслуживании обнаружено несанкционированное стравливание воздуха из пневмосистемы. Причина стравливания – неисправность редукционного ускорителя УПО-3/2М. Редукционный ускоритель заменен.

24.04.2022 Ан-26Б-100 RA-26128. После выполнения полета экипажем сделана запись в бортовом журнале «Неэффективен стояночный тормоз». Причина – износ тормозных накладок тормозов КТ94-230-2 левой основной амортизационной стойки шасси. Выполнена замена тормозов колес № 1 и № 2 левой основной амортизационной стойки шасси.

03.05.2022 Ми-8Т RA-24429. После полета экипажем сделана запись в бортовом журнале «Давление в воздушной системе не поднимается выше

20 кг/см²». Причина – отказ в работе воздушного компрессора АК-50Т1. Компрессор заменен.

18.05.2022 ДНС-6 RA-67281. При периодическом техническом обслуживании обнаружен повышенный износ тормозного диска р/n 164-22400 левого основного колеса. Тормозной диск заменен.

19.05.2022 Ми-8МТВ-1 RA-22631. Перед вылетом после запуска двигателей не произошло подключение на бортовую сеть генератора СГС-40ПУ. Причина – отказ в работе коробки включения и регулирования КВР-3-2. Коробка включения и регулирования заменена.

24.05.2022 Ми-8МТВ-1 RA-22631. После полета экипажем сделана запись в бортовом журнале «На табло блока отображения воздушных данных АД-32 горит код ошибки «FC039». Причина – отказ в работе блока АД-32. Выполнена замена блока, ремонтному предприятию предъявлен рекламационный акт.

30.05.2022 Ми-8Т RA-24497. На предполетной подготовке обнаружен отказ в работе керосинового обогревателя КО-50. Причина – отказ в работе вентилятора МВ-1200. Вентилятор заменен.

31.05.2022 Ми-8Т RA-22918. При выполнении периодического ТО по пункту Регламента ТО 2.05.06 на фильтре сигнализатора стружки ФСС-1 главного редуктора ВР-8А обнаружено большое количество стальной (магнитной) стружки размерами до 2,5 x 1 мм на пластинах щелевого фильтра и в колодце корпуса ФСС-1. На магнитных пробках аналогичные магнитные металлические чешуйки с зеркальной поверхностью. Анализ масла на анализаторе БАРС-3 показал содержание железа в масле Fe=6,77 г/т, меди в масле Cu=0,72 г/т. Главный редуктор ВР-8А отстранен от эксплуатации и направлен на авиаремонтное предприятие для выполнения исследования и ремонта.

05.06.2022 Ми-8Т RA-22918. При расшифровке полетной информации обнаружено отсутствие изменения параметра «Угол наклона тарелки АП в продольном направлении», в течение всего полета 2,7°. Причина – отказ в работе потенциометрического датчика угла наклона тарелки автомата перекося в продольном направлении МУ-615А.

09.06.2022 Ми-8Т RA-22918. После полета экипажем сделана запись в бортовом журнале «Давление в пневмосистеме не поднимается выше 25 кг/см²». Причина – отказ в работе воздушного компрессора АК-50Т1. Компрессор заменен.

14.06.2022 Ан-26Б-100 RA-26128. На предполетной подготовке, при проверке топливной системы, при включении подкачивающего насоса правого двигателя отсутствует индикация о наличии давления топлива. Причина – отказ в работе датчика давления топлива СДУ-5-1,8 правого.

17.06.2022 Ан-26Б-100 RA-26128. На предполетной подготовке при проверке сигнализатора обледенения EW-164AB загорается желтый светосигнализатор неисправности на пульте. Причина – отказ в работе сигнализатора обледенения EW-164AB.

17.06.2022 Ми-8Т RA-22918. На оперативном ТО после полета обнаружено отсутствие масла в смотровом стаканчике осевого шарнира лопасти № 1 рулевого винта 8-3904-000. Причина неисправности – нарушение герметичности уплотнения осевого шарнира. Рулевой винт отстранен от эксплуатации и направлен в ремонт.

19.06.2022 Ми-8Т RA-24497. На предполетной подготовке обнаружена капельная течь топлива в районе сливного крана правого подвесного бака. Причина течи топлива – трещина правого подвесного бака по сварному шву. Правый подвесной топливный бак заменен.

ООО «СИЛА»

По системам отказы распределились следующим порядком:

Наименование системы	Ан-28	L 410 UVP-E20
Планер и силовая установка		
Фюзеляж и рулевые поверхности	-	-
Силовая установка	2	5
Вспомогательная силовая установка	-	-
Топливная система	1	-
Шасси	-	4
Масляная система	-	2
Радиоэлектронное оборудование		
Связное оборудование	-	-
Радиолокационное оборудование	-	1
Авиационное оборудование		
Система регистрации параметров полета	-	-
Противообледенительная система	-	-
Анероидно-мембранные приборы	-	-
Противопожарное оборудование	-	-
Приборное оборудование	3	-
Электрооборудование	-	-
Светотехническое оборудование	-	1
Итого	6	13

АО «Северавиа»

За отчетный период обнаружена неисправность на Ми-8Т. При проверке ППС в рамках проведения технического обслуживания по форме ОВ+ОВ1 выявлен отказ ППС 3 группы отсека главного редуктора ВР-8. В процессе поиска и устранения неисправности был обнаружен отказ датчика ДПС 3 группы отсека главного редуктора. Датчик заменен в соответствии с эксплуатационно-технической документацией, работоспособность ППС восстановлена.

ООО «Поляр-Авиа»

Распределение отказов и неисправностей по системам и типам ВС определилось следующим образом:

№ п/п	Система ВС	Количество отказов и неисправностей по типам ВС			Всего по системам ВС
		Ан-2	Ми-8Т	Ми-8МТВ-1	
1	Планер	26	33	7	66
2	СУ	0	7	0	7
3	ВСУ	0	0	0	0
4	Несущая система, трансмиссия	0	8	2	10
5	Топливная система	0	2	1	3
6	Гидросистема	0	3	0	3
7	Воздушная система	1	0	0	1
8	Маслосистема	0	2	0	2
9	Шасси	2	3	2	7
10	Электрооборудование	5	10	1	16
11	Приборное оборудование	3	3	1	7
12	Противопожарное оборудование	0	1	0	1
13	Противообледенительное оборудование	0	0	1	1
14	Радиоэлектронное оборудование	0	1	0	1
15	Системы объективного контроля	0	0	0	0
16	Количество дефектов по типу ВС	37	73	15	125
17	Количество ВС	4	6	1	11

Повторные дефекты

За отчетный период в организациях ТО повторных дефектов не выявлено.

Задержки вылетов

11.01.2022 произошла задержка вылета на 24 часа вертолета **Ми-8МТВ-1 RA-22631** АО «ЧукотАВИА» по причине незапуска левого двигателя. Причиной возникновения неисправности явилось срезание приводной рессоры двигателя. Потребовалось время на демонтаж воздушного стартера СВ-78, замену приводной рессоры и монтаж воздушного стартера.

20.01.2022 произошла задержка вылета на 1 час самолета **Ан-24РВ RA-46616** АО «ЧукотАВИА» по причине течи гидрожидкости из-под уплотнительной буксы амортизатора левой основной стойки шасси. Потребовалось время на подтяжку гайки уплотнительной буксы, дозаправку гидрожидкостью и зарядку азотом амортизатора левой основной опоры шасси.

07.02.2022 произошла задержка вылета на 30 минут самолета **Ан-26Б-100 RA-26128** АО «ЧукотАВИА» из-за отказа при предполетной проверке экипажем радиостанции Ядро-1А. Потребовалось дополнительное время на устранение неисправности.

21.02.2022 произошла задержка вылета самолета **Ан-26Б-100 RA-26128** АО «ЧукотАВИА» по причине незапуска левого двигателя. Вследствие длительной стоянки самолета (более 1 часа 30 минут) в условиях низкой температуры наружного воздуха и боковом ветре после окончания подогрева ВС и двигателей для выполнения работ по заправке и загрузке, потребовалось дополнительное время на повторный подогрев левого двигателя.

15.03.2022 произошла задержка вылета на 1 час 30 минут вертолета **Ми-8Т RA-24719** АО «ЧукотАВИА» из-за отказа в работе радиостанции Баклан-20, а также из-за колебания давления масла в главном редукторе ВР-8А. Потребовалось дополнительное время на устранение неисправности.

11.04.2022 произошла задержка вылета на 3 часа самолета **Ан-26Б-100 RA-26128** АО «ЧукотАВИА» по причине незапуска левого двигателя. Потребовалось время на проверку и регулировку автоматики системы запуска левого двигателя.

19.05.2022 произошла задержка вылета на 1 час вертолета **Ми-8МТВ-1 RA-22631** АО «ЧукотАВИА» по причине неподключения на бортовую сеть генератора СГС-40ПУ. Потребовалось время на поиск и устранение причины возникновения неисправности.

26.05.2022 произошла задержка на 30 минут вылета вертолета по маршруту Анадырь – Ваеги – Марково. Потребовалось дополнительное время на подготовку резервного ВС взамен вертолета **Ми-8Т RA-25189** АО «ЧукотАВИА», у которого на предполетной подготовке была обнаружена неисправность противопожарной системы левого двигателя.

Отказы и ложные срабатывания аварийных радиомаяков АРМ-406 системы «Коспас-Сарсат»

В первом полугодии 2022 года фактов отказов и ложного срабатывания аварийных радиомаяков АРМ-406П на эксплуатируемых ВС не зафиксировано.

Средства объективного контроля

В АО «ЧукотАВИА» процент расшифровки ПИ по всем типам базовых ВС соответствует требованиям Распоряжения МТ РФ № НА-281-р.

По вертолетам Ми-8 – 98,09% (количество обработанных полетов – 1491, общее количество полетов – 1520).

По самолетам Ан-24, Ан-26 – 96,94% (количество обработанных полетов – 285, общее количество полетов – 294); количество обработанных полетов на перегрузку при посадке (по данным КЗ-63) – 346.

По самолетам ДНС-6 – 100% (количество обработанных полетов – 300, общее количество полетов – 300).

В АО «Северавиа» процент расшифровки ПИ соответствует требованиям Распоряжения МТ РФ № НА-281-р и составляет 90% (количество обработанных полетов – 63, общее количество полетов – 70).

В группе РАПИ ООО «Поляр-Авиа» выполняется 100% расшифровка полетной информации.

На договорной основе выполняется расшифровка носителей полетной информации воздушных судов Ан-28 ООО «СиЛА». Процент расшифровки ПИ соответствует требованиям Распоряжения МТ РФ № НА-281-р.

Группа расшифровки и анализа полетной информации ООО «СиЛА» проводит обработку и анализ полетной информации эксплуатируемых воздушных судов Ан-28 и L 410 UVP-E20 в аэропорту г. Иркутск.

Заключение

Качество технического обслуживания в первом полугодии 2022 года в целом оценивается как «удовлетворительное».

На предприятиях проводились работы по замене агрегатов и комплектующих изделий, отработавших установленный ресурс и срок службы. Выполнялись работы по продлению ресурсов и сроков службы агрегатов ВС, работы по оперативным и периодическим видам ТО, разовым проверкам, работы по хранению, консервации, переконсервации ВС, двигателей и агрегатов, сезонное ТО.

Одним из главных мероприятий, направленных на решение задачи повышения качества работ по ТО, является проведение систематического

анализа причин, влияющих на качество ТО. На основе анализа руководители организации по ТО и ее подразделений обязаны принимать меры по распространению и внедрению передового опыта, ликвидации недостатков, мешающих инженерно-техническому составу выполнять работы в соответствии с требованиями эксплуатационной документации.

Для своевременного выявления отказов и неисправностей авиационной техники, для предотвращения выпуска в полет неисправных воздушных судов, для выявления отклонений от норм техники пилотирования более конструктивно использовать данные, предоставляемые при обработке полетной информации.

Обращать особое внимание на выполнение работ согласно регламенту технического обслуживания, который является основным документом, определяющим объем и периодичность выполнения работ по техническому обслуживанию воздушных судов.

Своевременное и качественное выполнение работ по техническому обслуживанию обеспечивает поддержание заданного уровня надежности и готовности воздушных судов к полетам.

В целом специалисты ИАС подконтрольных эксплуатантов справились с поставленной задачей и обеспечили безопасность полетов и качество технического обслуживания в первом полугодии 2022 года.

6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ НАЗЕМНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОЛЁТОВ, ОРГАНИЗАЦИИ АВИАПЕРЕВОЗОК И/ИЛИ АВИАРАБОТ

6.1 Аэродромное обеспечение

В целом аэродромы поддерживаются в удовлетворительном эксплуатационном состоянии. Два аэропорта (аэродрома) находятся в стадии реконструкции:

Певек и Сеймчан.

Проведены плановые проверки операторов аэродромов Певек и Северо-Эвенск.

Имеются следующие замечания:

1. Несоответствие требованиям к состоянию искусственных и грунтовых покрытий ВПП, РД, МС, перрона и грунтовой части летного поля.

2. Несоответствие требованиям, предъявляемым к технической оснащённости и производственно-технологической базе (наличию и содержанию материалов и механизмов) для обеспечения функциональной деятельности аэродромных служб и аэропортов.

3. По аэропорту Лаврентия необходимо произвести частичный ремонт ограждения территории аэродрома. В соответствии с докладом ФКП «Аэропорты Чукотки от 26.06.2022, замечание устранено.

4. По аэропорту Беринговский необходимо провести комиссионное обследование состояния ограждения периметра аэродрома и объектов, наличия по периметру ограждений предупредительных аншлагов, запрещающих проникновение в контролируемые зоны аэропорта и охраняемые объекты наличие и состояние освещения. В соответствии с докладом ФКП «Аэропорты Чукотки от 26.06.2022, замечание устранено. Окончательный ремонт ограждения аэродрома будет выполнен в течение летнего периода 2022 года.

5. По аэропорту Марково в котельной аэропорта требуется замена котлового и технологического оборудования включая замену устаревшего электрооборудования. В соответствии с докладом ФКП «Аэропорты Чукотки от 26.06.2022, замечание устранено.

Зданию склада хранения имущества для АСР и зданию аэровокзала требуется ремонт кровли, фронтонов крыши и потолочных перекрытий. Ремонтные работы будут проведены в летний период 2022 года.

6.2. Спецавтотранспорт и средства аэродромной механизации

Состояние обеспечения полётов спецавтотранспортом, аэродромной и перронной механизацией удовлетворительное.

Имеются следующие типичные нарушения в работе ССТ:

1. Несоответствие требованиям, предъявляемым к технической оснащённости и производственно-технологической базе (наличию и

содержанию) служб спецтранспорта для обеспечения функциональной деятельности.

2. В ряде аэропортов необходим срочный капитальный ремонт или строительство новых зданий гаражей и служебно-пассажирских зданий (аэровокзалов) (Марково, Омолон, Лаврентия).

3. Медленными темпами в аэропортах ВВЛ идет переоснащение служб спецавтотранспорта новой техникой. Оснащение служб спецавтотранспорта составляет 85-90 % от необходимого количества.

4. По аэропорту Магадан:

- требуется покупка резервного аэродромного тягача;
- требуется покупка резервного деайсера.

5. По аэропорту Марково:

Требуется замена двигателя на снегоболотоход «КЕРЖАК» для АСР.

Восстановление снегоболотохода «КЕРЖАК» планируется в течение летнего периода 2022 года, после получения запасных частей. Заявка направлена в ФКП «Аэропорты Чукотки».

6.3. Электросветотехническое обеспечение полётов гражданских ВС

Состояние светотехнических систем и энергообеспечение аэропортов удовлетворительное.

Проблемные вопросы развития вида аэропортовой деятельности:

1. Из 14 аэропортов только 7 аэропортов имеют светосигнальное оборудование, из них только 6 аэропортов имеют сертифицированное ССО.

2. Медленные темпы перехода на современное оборудование и новые технологии.

3. Фактическая численность персонала во многих аэропортах не соответствует штатному расписанию. Наблюдается нехватка квалифицированных кадров.

7. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ.

В данном разделе приводится информация, касающаяся происшедших производственных происшествий, связанных с наземным обслуживанием. В данный раздел также включены происшедшие в первом полугодии 2022 года случаи незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и анализ состояния авиационной безопасности в аэропортах и авиапредприятиях, подконтрольных СВ МТУ Росавиации.

7.1. Производственные происшествия, происшедшие на аэродроме.

По итогам первого полугодия 2022 года, как и за аналогичный период 2021 года, производственные происшествия на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, не зарегистрированы.

7.2. Акты незаконного вмешательства в деятельность аэропортов и авиапредприятий.

За первое полугодие 2022 года, в отношении аэропортов и авиапредприятий, осуществляющих свою деятельность на подведомственной СВ МТУ Росавиации территории, совершено 7 актов незаконного вмешательства (АНВ) (угроз совершения АНВ) в деятельность гражданской авиации (АО «Аэропорт Магадан» - 2, ФКП «Аэропорты Чукотки» аэропорт Анадырь – 3, филиал аэропорт Певек – 1, аэропорт Провидения – 1). По сравнению с анализируемым периодом прошлого года количество АНВ – 1.

В результате обследования зданий аэровокзального комплекса, а также объектов аэропортовой инфраструктуры взрывных устройств, а также других представляющих опасность веществ и предметов не обнаружено.

Только в момент совершения 1 АНВ в период проведения проверочных мероприятий, была осуществлена эвакуация посетителей и персонала АВК, в аэропорту Магадан, в количестве 50 человек.

Аэродром Магадан «Сокол» функционировал в штатном режиме. В указанный период времени аэропорт не закрывался. Все рейсы прибыли по расписанию, случаев отправки их на запасной аэродром не было.

Поступившая информация об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры проверена и не нашла своего подтверждения. Факты минирования зданий аэровокзального комплекса не установлены.

По итогам проведенных мероприятий аэропорты продолжил работу в штатном режиме.

7.3. Авиационная безопасность в аэропортах и на авиапредприятиях, подконтрольных СВ МТУ Росавиации

За первое полугодие 2022 года проведено 8 проверок (1-е полугодие 2021 года – 3) на соответствие требованиям ФАП «Требования авиационной безопасности к аэропортам». В ходе проверки нарушений нормативных

документов по авиационной безопасности выявлено 19 замечаний (1-полугодие 2021 года – 5).

7.3.1. Состояние авиационной безопасности в аэропортах и на авиапредприятиях, подконтрольных СВ МТУ Росавиации

За отчётный период случаев несанкционированного проникновения посторонних лиц на борт ВС в подконтрольных аэропортах и авиапредприятиях не допущено.

По состоянию на 01.07.2022 аэропорты, подведомственные СВ МТУ Росавиации, имеют сертификаты по авиационной безопасности. Одному филиалу ФКП «Аэропорты Чукотки» (аэропорт Кепервеем) в феврале 2022 года было отказано в выдаче Сертификата ввиду неустранения выявленных при проверке нарушений.

В аэропортах периодически проводятся проверки готовности сил и средств аэропорта, привлекаемых к урегулированию чрезвычайных ситуаций. Проверки проводятся в виде тренировок и учений по практической отработке взаимодействия сил и средств аэропорта, привлекаемых к операции, с силами и средствами заинтересованных ведомств - территориальных подразделений ФСБ России, МВД России, ОВД на транспорте и иных ведомств и организаций, участвующих в проведении мероприятий по плану «Набат».

Всего за отчётный период проведено 8 учений и тренировок по планам операции «Набат». Из них: учений – 1 (аэропорт «Беринговский»), тренировок – 7 (аэропорты: «Беринговский», «Сеймчан»).

7.3.2. Организация производства досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских ВС, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов

За отчётный период 2022 года, в процессе производства предполётных досмотров пассажиров, багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, службами авиационной безопасности подконтрольных аэропортов досмотрено 163583 пассажира (1-е полугодие 2021 года – 143549 пассажиров), в процессе которых выявлено 29 пассажиров (1-е полугодие 2021 года – 64 пассажира), пытавшихся пронести в ВС запрещённые к перевозке предметы и вещества, обнаружено и изъято оружия и специальных средств 0 ед. (1-е полугодие 2021 года – 6 ед.), боеприпасов 2 шт. (1-е полугодие 2021 года - боеприпасов 12 шт.), легковоспламеняющихся жидкостей 13,731 кг (1-е полугодие 2021 года – 22,975 кг), колюще-режущих предметов 5 шт. (1-е полугодие 2021 года – 3шт.), пиротехнических средств 99 шт. (1-е полугодие 2021 года – 56 шт.).

Перевезено оружия и боеприпасов, сданных пассажирами службе авиационной безопасности на хранение на период полёта:

- оружия – 1 227 ед. (1-е полугодие 2021 года – 1268 ед.);
- боеприпасов – 44 054 шт. (1-е полугодие 2021 года – 42096 шт.).

7.3.3. Случаи нарушения мер авиационной безопасности со стороны авиаперсонала и иных должностных лиц

За отчётный период в аэропортах, подконтрольных СВ МТУ Росавиации, случаев содействия со стороны работников аэропорта, авиакомпаний и работников предприятий, осуществляющих свою деятельность на территории аэропортов, в проходе посторонних лиц или в проносе запрещённых веществ и предметов в контролируемые зоны аэропортов или на борт ВС, а также других грубых нарушений мер авиационной безопасности со стороны членов экипажей воздушных судов, авиаперсонала, сотрудников правоохранительных органов и иных должностных лиц органов исполнительной власти, не зафиксировано.

Деятельность служб авиационной безопасности подконтрольных аэропортов и авиапредприятий по направлению «Предполётный досмотр», с учётом показателей по досмотру за отчётный период, оценена как удовлетворительная.

8. ВЫВОДЫ

8.1. Общие положения

В первом полугодии 2022 года в зоне ответственности СВ МТУ Росавиации аварии, катастрофы, производственные происшествия не зарегистрированы. За анализируемый период произошло четыре авиационных события: 3 инцидента - отказ, неисправность авиационной техники, 1 инцидент произошел по причине нарушений, допущенных при наземном обслуживании во время периодического технического обслуживания.

По сравнению с анализируемым периодом 2021 года, количество авиационных событий в первом полугодии 2022 года осталось на прежнем уровне (2021 – 4, 2022 – 4). Наибольшее влияние на безопасность полетов в первом полугодии предыдущего года оказал серьезный авиационный инцидент, связанный с разгерметизацией ВС по причине частичного разрушения стекла в кабине экипажа.

По сравнению с первым полугодием 2021 года, в анализируемый период 2022 года с воздушными судами, которые эксплуатировались подконтрольными Управлению эксплуатантами, произошло 5 авиационных событий: в зоне ответственности СВ МТУ Росавиации - 2 инцидента, в зоне ответственности ВС МТУ и ЗС МТУ Росавиации – 3 инцидента, тогда как в первом полугодии 2021 года произошел 1 авиационный инцидент на территории, подконтрольной ЗС МТУ Росавиации.

В первом полугодии 2022 года происходит улучшение состояния безопасности полетов с вертолетами. По итогам анализируемого периода произошел 1 авиационный инцидент с вертолетом, эксплуатант которого подконтрольный СЗ МТУ Росавиации, тогда как в первом полугодии 2021 года – 2 инцидента.

Организации гражданской авиации, функционирующие на подконтрольной Управлению территории, за первое полугодие 2022 года обеспечили безопасность полетов на удовлетворительном уровне. В установленные сроки проведены работы по сезонной подготовке к выполнению полетов в весенне-летнем периоде 2022 года.

8.2. Коммерческая авиация

В первом полугодии 2022 года количество авиационных событий, происшедших с воздушными судами коммерческой авиации на подведомственной СВ МТУ Росавиации территории, по отношению к первому полугодью 2021 года, увеличилось в 1,5 раза: 3 авиационных события (инциденты) в первом полугодии 2022 года, 2 авиационных события (инцидент, серьезный инцидент) - в первом полугодии 2021 года.

Причинами трех инцидентов послужила техническая неисправность ВС: обстоятельствами первого инцидента при заходе на посадку в аэропорту Певек послужил невыпуск механизации крыла (закрылков) в посадочное положение, что явилось следствием механического разрушения привода закрылка №2 левой внутренней секции, а также, привода закрылка №1 правой внутренней

секции из-за усталостного износа в процессе эксплуатации.

Одним из факторов, обусловившим второй инцидент, явилось открытие в полете панели носового обтекателя корневой части левого полукрыла ВС ДНС-6 RA-67281. Открытие в полете панели носового обтекателя явилось следствием приемки и выпуска ВС с некачественным выполнением технического обслуживания.

В двух инцидентах проявились нарушения в работе пилотажно-навигационного оборудования, приведшие к невозможности продолжения выполнения полетного задания. Причиной нарушения работы пилотажно-навигационного оборудования явилось нарушение работоспособности блока Air Data, Attitude and Heading Reference System (ADHRS KSG 7200). Выявить причину неисправности данного блока в условиях эксплуатирующей организации не представилось возможным.

За этот же период 2021 года с самолетами коммерческой гражданской авиации произошло 2 авиационных инцидента, один из них – это нарушение установленных правил вертикального и бокового эшелонирования, второй - серьезный авиационный инцидент, причиной которого явилась разгерметизация воздушного судна из-за частичного разрушения необогреваемого стекла справа в кабине экипажа.

Общее количество авиационных инцидентов с самолетами коммерческой гражданской авиации за рассматриваемый период 2022 года в сравнении с 2021 годом увеличилось в 1,5 раза.

8.3. Авиационные работы

В первых полугодиях 2021 и 2022 годов, с воздушными судами (вертолёты), выполнявшими авиационные работы в зоне ответственности СВ МТУ Росавиации, произошло по одному авиационному инциденту.

В 2021 году причиной инцидента явился возврат вертолета на аэродром вылета по причине падения давления масла левого двигателя из-за засорения масляного фильтра (более 50% площади фильтроэлемента) продуктами распада (кокса) масла. Обнаружение продуктов распада масла на фильтроэлементах свидетельствует о разложении масла, т.е. о его возможно некачественных характеристиках.

В 2022 году расследование инцидента, произошедшего 03.01.2022 с ВС Ми-8МТВ-1 RA-22176, эксплуатант АО «Национальная служба санитарной авиации» будет завершено по получению результатов исследования двигателя.

8.4. Авиация общего назначения

В первом полугодии 2022 года по сравнению с аналогичным периодом 2021 года наблюдается улучшение состояния безопасности полетов в авиации общего назначения. В первом полугодии 2021 года произошел 1 инцидент –

нарушение порядка использования воздушного пространства экипажем ВС. Причиной и факторами данного авиационного инцидента явились: влёт в контролируемое воздушное пространство - зону взлёта и посадки, без разрешения органа обслуживания воздушного движения, невыполнение коммерческим пилотом ВС, положений и требований документов, регламентирующих деятельность по использованию воздушного пространства РФ, самоуверенность в правоте своих действий, личная недисциплинированность и безответственность.

В рассматриваемый период 2022 года авиационные события с воздушными судами, используемыми в целях авиации общего назначения, отсутствуют.

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1. Организовать изучение анализа состояния безопасности полётов за первое полугодие 2022 года в организациях гражданской авиации, осуществляющих свою деятельность на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации.

2. В целях своевременного выявления факторов опасности и разработки профилактических мероприятий по предотвращению авиационных событий использовать в производственной деятельности данные суточной информации по безопасности полётов, рекомендации приказов Росавиации о реализации мероприятий по результатам расследований авиационных происшествий, рекомендации комиссий по результатам расследования авиационных инцидентов.

3. В рамках работы собственной СУБП обеспечить работу по сбору, учету и анализу данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов ВС, выявленных в процессе производственной деятельности, хранению этих данных с переходом реализации исполнения требований постановления Правительства Российской Федерации от 12 апреля 2022 г. № 642 взамен постановления Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2014 г. № 1215. По результатам разработанных корректирующих мероприятий выполнять оценку показателей эффективности безопасности полетов.

4. Для своевременного выявления отказов и неисправностей авиационной техники, для предотвращения выпуска в полет неисправных воздушных судов, для выявления отклонений от норм техники пилотирования более конструктивно использовать данные, предоставляемые при обработке полетной информации.

5. По отказам и выявленным дефектам на авиационной технике, методам их поиска и устранения проводить разборы с инженерно-техническим персоналом.

6. При принятии решения на вылет тщательно анализировать метеорологическую информацию по маршруту полета.

7. Соблюдать требования по планированию летной работы, условиям нормирования летной деятельности (рабочего времени и времени отдыха) членов летных экипажей ВС в соответствии с требованиями РПП эксплуатанта.

8. Осуществлять постоянный контроль за соответствием уровня профессиональной подготовки экипажей и наличия требуемых допусков к выполнению полётов (допусков к видам авиационных работ) в запланированных районах работы с учётом местных особенностей (географических, погодных) условий эксплуатации ВС.

9. Эксплуатантам, выполняющим авиационные работы, владельцам воздушных судов и пилотам, осуществляющим полеты в целях авиации общего назначения:

- при выполнении полетов с посадочных площадок и площадок, подобранных с воздуха, контролировать соответствие веса предъявляемой

загрузки, а также расположение пассажиров и груза, размещаемых в кабине воздушного судна, весовым и центровочным ограничениям РЛЭ ВС;

- увеличить интенсивность проверок состояния посадочных площадок, на которые выполняются полеты. Принимать действенные меры по обеспечению соответствия нормам пригодности посадочных площадок для выполнения полетов;

- не переоценивать навыки пилотирования и возможности воздушного судна;

- соблюдать установленные правила полетов и подготовку к ним;

- не допускать несанкционированных полетов и полетов с сознательным нарушением правил полетов.

10. В целях предотвращения несанкционированных выездов на ВПП осуществлять реализацию мероприятий, разработанных в процессе работы группы по безопасности на ВПП.

11. Разрабатывать и внедрять комплекс мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов, направленный на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами.

12. В организациях гражданской авиации разработать и определить процесс внесения изменений во внутренние документы и Стандарты, в связи с вступлением в силу с 1 сентября 2022 года изменений в воздушном законодательстве Российской Федерации.

Подготовлено отделом летной деятельности,
поддержания летной годности гражданских воздушных судов,
профилактики безопасности полетов и расследования
авиационных событий