

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ  
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ФЕДЕРАЛЬНОГО  
АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(СВ МТУ РОСАВИАЦИИ)

УТВЕРЖДАЮ

И.о. Руководителя  
СВ МТУ Росавиации



В.И. Малый

2020 года

## А Н А Л И З

СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ  
В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОМ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА

МАГАДАН  
2020

<u>1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В СВ МТУ РОСАВИАЦИИ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА .....</u>	<u>2-3</u>
<u>1.1. Коммерческая гражданская авиация .....</u>	<u>3-4</u>
<u>1.2. Состояние безопасности полётов при выполнении авиационных работ .....</u>	<u>4</u>
<u>1.3. Состояние безопасности полётов в авиации общего назначения .....</u>	<u>4</u>
<u>1.4. Состояние безопасности полётов с единичными экземплярами воздушных судов .....</u> (легкие и сверхлегкие воздушные суда) .....	<u>4</u>
<u>2. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....</u>	<u>.....</u>
<u>2.1. Самолеты.....</u>	<u>5-6</u>
<u>2.2. Вертолеты .....</u>	<u>6</u>
<u>3. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ .....</u>	<u>.....</u>
<u>3.1. Авиационные происшествия .....</u>	<u>7</u>
<u>4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПО ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ .....</u>	<u>8-15</u>
<u>5. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ НАЗЕМНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОЛЁТОВ, ОРГАНИЗАЦИИ АВИАПЕРЕВОЗОК И/ИЛИ АВИАРАБОТ .....</u>	<u>.....</u>
<u>5.1. Аэродромное обеспечение.....</u>	<u>16</u>
<u>5.2. Спецавтотранспорт и средства аэродромной механизации .....</u>	<u>16</u>
<u>5.3. Электросветотехническое обеспечение полётов .....</u>	<u>16-17</u>
<u>5.4. Авиатопливообеспечение воздушных перевозок.....</u>	<u>17</u>
<u>5.5. Организация авиaperезовок и/или авиаработ.....</u>	<u>17</u>
<u>6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ .....</u>	<u>.....</u>
<u>6.1. Производственные происшествия .....</u>	<u>18</u>
<u>6.2. Акты незаконного вмешательства .....</u>	<u>18</u>
<u>6.3. Авиационная безопасность в аэропортах и на авиапредприятиях .....</u>	<u>18-22</u>
<u>7. ВЫВОДЫ.....</u>	<u>.....</u>
<u>7.1. Общие положения .....</u>	<u>23</u>
<u>7.2. Коммерческая авиация.....</u>	<u>23-24</u>
<u>7.3. Авиация общего назначения .....</u>	<u>24</u>
<u>8. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ .....</u>	<u>25-26</u>

# 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ТЕРРИТОРИИ СВ МТУ РОСАВИАЦИИ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2020 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 2020 году осуществляли свою деятельность:

Эксплуатанты:

- ООО «Сибирская Легкая Авиация» (СиЛА);
- ООО «ПолярАвиа»;

Организации гражданской авиации:

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

На территории Чукотского АО:

Эксплуатанты:

- ГП ЧАО «ЧукотАВИА»;
- ООО «Билибиноавиа».

Организации гражданской авиации:

- ФКП «Аэропорты Чукотки»;
- Аэропорт Купол.

3 эксплуатанта (ГП ЧАО «ЧукотАВИА», ООО «ПолярАвиа», ООО «СиЛА») имели действующие сертификаты, отвечающие требованиям, предъявляемым к физическим или юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Действующие сертификаты на право выполнения авиационных работ имели 4 эксплуатанта (ГП ЧАО «ЧукотАВИА», ООО «ПолярАвиа», ООО «СиЛА», ООО «Билибиноавиа»). Действующее свидетельство эксплуатанта авиации общего назначения имели 2 эксплуатанта (ООО «ПолярАвиа», ООО «Билибиноавиа»).

В первом полугодии 2020 года в эксплуатации у эксплуатантов, подконтрольных СВ МТУ Росавиации, общее количество ВС, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, находилось 42 воздушных судна, имеющих действующие сертификаты летной годности, из них самолетов – 19, вертолетов – 23, из них эксплуатируемых самолетов – 19, вертолетов – 22.

В Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на середину 2020 года, было зарегистрировано 14 аэродромов, расположенных на подконтрольной СВ МТУ Росавиации территории.

Состояние безопасности полетов за первое полугодие 2020 год характеризуется следующими данными:

- с самолетами произошло 3 авиационных события, из них: 1 авария, в которой травмировано 13 человек, 2 авиационных инцидента – все авиационные события произошли с самолетами. Катастрофы, производственные происшествия за первое полугодие 2020 года на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, отсутствуют.

Для сравнения – за аналогичный период 2019 года произошло:

- 8 авиационных событий, в том числе: 3 авиационных инцидента, из них 1 серьезный, 3 производственных происшествия (повреждение ВС на земле), 2 нарушения порядка использования воздушного пространства.

С самолетами отечественного производства (разработчиком которых является ГП «Антонов») в первом полугодии 2020 года произошел 1 инцидент, с самолетами иностранного производства – 1 инцидент.

### 1.1. Коммерческая гражданская авиация

В первом полугодии 2020 году с самолетами коммерческой гражданской на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, произошло 2 авиационных инцидента.

Распределение числа инцидентов с самолетами и вертолетами коммерческой гражданской авиации в сравнении с 2019 годом приведено в таблице 1.1

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

Таблица 1.1

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	<b>2020</b>	<b>2/0</b>	<b>1/0</b>	<b>1/0</b>	-	-
	2019	3/1	2	-	1/1	-
В том числе: серьезные	<b>2020</b>	-	-	-	-	-
	2019	1	1	-	-	-
Чрезвычайные происшествия	<b>2020</b>	-	-	-	-	-
	2019	-	-	-	-	-
Погибло при ЧП	<b>2020</b>	-	-	-	-	-
	2019	-	-	-	-	-
Повреждения ВС на земле	<b>2020</b>	-	-	-	-	-
	2019	3/1	2/0	-	1/1	

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

В первом полугодии 2020 года отсутствуют авиационные события, происшедшие с воздушными судами коммерческой гражданской авиации, эксплуатанты которых подконтрольны СВ МТУ Росавиации.

Изменение общего числа авиационных инцидентов по взлетной массе самолетов и вертолетов составило:

- по самолетам с максимальной взлетной массой более 10 тонн - число авиационных инцидентов уменьшилось на 50 %;
- по самолетам с максимальной взлетной массой менее 10 тонн произошло увеличение числа авиационных инцидентов на 100 %;
- авиационные инциденты с вертолетами в первом полугодии 2020 отсутствуют.

В первом полугодии 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года с воздушными судами коммерческой гражданской авиации отсутствуют серьезные авиационные инциденты, производственные происшествия.

## **1.2. Состояние безопасности полётов при выполнении авиационных работ.**

В первом полугодии 2020 года, как и за аналогичный период 2019 года, авиационные события с воздушными судами, эксплуатируемыми при выполнении авиационных работ, не зарегистрированы.

## **1.3. Состояние безопасности полётов в авиации общего назначения**

За отчетный период 2020 года с самолетами, которые эксплуатируются в целях авиации общего назначения на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, произошло 1 авиационное происшествие – авария с самолетом, владелец которого осуществляет свою производственную деятельность на территории Магаданской области. За аналогичный период 2019 года 1 авиационное событие – серьезный авиационный инцидент произошел при выполнении полета в целях авиации общего назначения с самолетом на территории Республики Саха (Якутия), с этим же владельцем ВС. Расследование данного инцидента проводилось в первом полугодии 2020 года Саха (Якутским) МТУ Росавиации. Все эти авиационные события в рассматриваемый период 2019 – 2020 годов произошли с воздушными судами одного владельца ООО «Т-Цемент».

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

За отчетный период 2020 года как и за аналогичный период 2019 года авиационные события с единичными экземплярами воздушных судов (легкие и сверхлегкие воздушные суда) на территории ответственности СВ МТУ Росавиации отсутствуют.

## 2. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

### 2.1. САМОЛЁТЫ

#### 2.1.1. Авиационные происшествия с самолётами

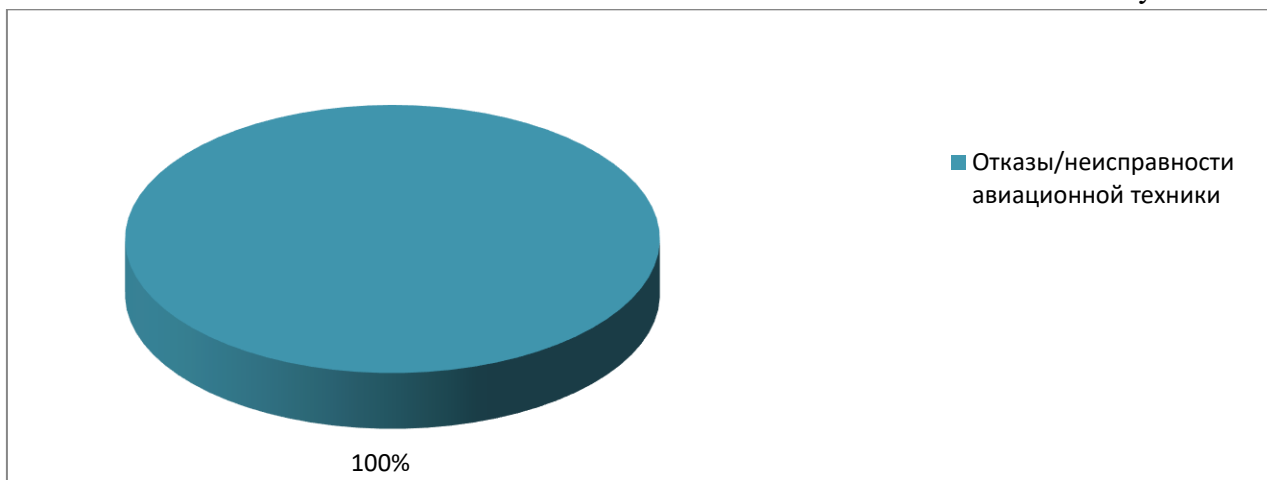
В первом полугодии 2020 года, как и в аналогичном периоде 2019 года, с самолётами коммерческой гражданской авиации на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, авиационные происшествия не зарегистрированы.

#### 2.1.2. Инциденты с самолётами

В первом полугодии 2020 года с самолётами коммерческой гражданской авиации на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, произошло 2 авиационных инцидента, причинами которых стали отказы/неисправности авиационной техники. За этот же период 2019 года произошло 2 инцидента (один из них – серьёзный), причинами которых стали ошибки и нарушения в работе экипажа.

Общее количество авиационных инцидентов с самолётами массой более 10 тонн за рассматриваемый период 2020 года уменьшилось в 2 раза.

Рисунок 2.1



#### 2.1.3. Причины возникновения инцидентов, связанных с летной службой

В первом полугодии 2020 года с самолётами коммерческой авиации инциденты, связанные с ошибками и нарушениями, допущенными экипажем ВС, отсутствуют. В первом полугодии 2019 года - 2 инцидента.

#### 2.1.4. Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами/неисправностями авиационной техники

В первом полугодии 2020 года на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, зарегистрированы 2 инцидента, связанные с отказом/неисправностью (повреждением) авиационной техники.

## Краткие сведения об обстоятельствах и причинах авиационных инцидентов, связанных с отказом/неисправностью авиационной техники

Таблица 2.1.

№ п/п	Дата события и место события	Тип и бортовой номер воздушного судна	Класс события	Обстоятельства/ причины события
1.	18.02.2020, Посадочная площадка Сусуман	ТВС-2МС RA-31506  ООО «Аэросервис»	Инцидент	После посадки ВС на посадочной площадке при освобождении ВПП произошло самопроизвольное выключение двигателя с выходом воздушного винта во флюгерное положение.
2.	01.06.2020, Аэропорт Анадырь (Угольный)	В-767-200 VP-BAL,  ПАО «АК «ЮТэйр»	Инцидент	После посадки в аэропорту Анадырь, на пробеге, при переводе РУР в режим обратной тяги створки реверса СУ № 2 не переложились, двигатель продолжил работу в режиме прямой тяги. Причиной не включения реверса тяги СУ № 2 и, соответственно, несрабатывание сигнализации включения реверса – явился, предположительно, сбой в работе электромеханического тормоза реверса СУ № 2.

## 2.2. ВЕРТОЛЕТЫ

### 2.2.1. Авиационные происшествия с вертолетами

В первом полугодии 2020 года на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, авиационных происшествий с вертолетами коммерческой авиации, так же как и за 2019 год, не происходило.

### 2.2.2. Инциденты с вертолетами

В первом полугодии 2020 года инциденты с вертолетами коммерческой авиации на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, не зарегистрированы. За аналогичный период 2019 года, произошел 1 авиационный инцидент, связанный с отказом/неисправностью авиационной техники.

### 3. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

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

#### 3.1. Авиационные происшествия с воздушными судами, используемыми в целях авиации общего назначения

В первом полугодии 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года состояние безопасности полетов в авиации общего назначения ухудшилось. С самолетами, используемыми в целях авиации общего назначения на территории, подконтрольной СВ МГУ Росавиации, произошло 1 авиационное происшествие – авария.

Сравнение показателей состояния безопасности полетов авиации общего назначения приведено в таблице 3.1.

**Таблица 3.1**

#### Состояние безопасности полетов авиации общего назначения

Вид воздушного судна	Период	Число АП (катастрофы/аварии)	Число погибших/ травмированных
Самолеты	<b>2019</b>	<b>0/0</b>	<b>0/0</b>
	<b>2020</b>	<b>0/1</b>	<b>0/13</b>

#### Краткие сведения об обстоятельствах авиационного происшествия, происшедшего в первом полугодии 2020 года

**Таблица 3.2.**

№ п/п	Дата события и место события	Тип и бортовой номер воздушного судна, владелец ВС	Класс события	Обстоятельства события
1.	19.02.2020, г. Магадан, 13 км Колымского шоссе	Ан-2Т РА-40642,  ООО «Т-Цемент»	Авария	Со слов КВС, после выполнения взлета, в процессе набора высоты (~12 м), произошло увеличение угла тангажа на кабрирование с последующим переходом ВС на снижение с увеличением левого крена и столкновением с земной поверхностью.



## **4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПО ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ**

На территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, на 01.07.2020 зарегистрировано 4 (четыре) организации ТО, имеющие действующий Сертификат организации по техническому обслуживанию на право выполнения работ по техническому обслуживанию согласно приложению.

За отчётный период представителями ИАС организаций ТО выполнено 116 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**

**10.06.2020** произведена досрочная съёмка двигателя ТВД-10Б № 181952018 Ан-28 RA-28719 ООО «СиЛА». Двигатель снят при техническом обслуживании в а/п Иркутск по причине образования трещины откачивающей ступени задней опоры компрессора.

### **Авиационные события с воздушными судами авиапредприятий, подконтрольных СВ МТУ Росавиации, обусловленные техническими причинами**

В первом полугодии 2020 года авиационные происшествия, инциденты с воздушными судами, подконтрольными СВ МТУ Росавиации, не зарегистрированы. За аналогичный период 2019 года, произошло 3 авиационных инцидента, связанные с отказом/неисправностью авиационной техники.

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

#### **ГП ЧАО «ЧукотАВИА»**

**21.01.2020 Ан-26Б-100 RA-26128.** После выполнения полета записан дефект в бортовой журнал: «При отсутствии обледенения в полете горит сигнализация «Обледенение самолета». При устранении дефекта выявлен отказ электронного блока РИО-3(А) правый, поз. 2487. Электронный блок РИО-3(А) заменен.

**25.01.2020 Ан-26Б RA-26590.** В полете кратковременно загорелась лампа «ИМ-24 заторможен» левого двигателя. Показание вольтметра системы ПРТ-24 составляло 2В. Причина – отказ блока УРТ-24 системы ПРТ-24. Блок УРТ-24 левого двигателя заменен.

**07.02.2020 Ан-24РВ RA-46616.** При опробовании двигателей после выполнения технического обслуживания обороты (равновесные обороты) правого двигателя составляли 101,5 % (по ТУ 99,5-100,5%). Произведена регулировка равновесных оборотов правого двигателя винтом регулировки регулятора постоянных оборотов Р68ДК-24. Равновесные обороты при опробовании силовой установки на земле соответствует ТУ.

**15.02.2020 Ми-8Т RA-24497.** Записан дефект в бортовой журнал «В полете при включении канала автопилота АП-34Б «Крен-Тангаж» самопроизвольно отклоняется («гуляет») ручка циклического шага по крену и тангажу. Произведена замена комплекта АП-34Б (ДУС-1209Г, ПУ, АУ, ДУС-1209К). Снятые агрегаты отправлены в лабораторию АиРЭО предприятия для проверки.

**28.02.2020 Ан-26Б-100 RA-26128.** Замечание в бортовом журнале – «Нестабильный запуск (нет воспламенения топлива через 35 сек. от начала запуска) левого двигателя». Проверено давление топлива на площадке запуска, произведена регулировка запуска винтом 16 агрегата АДТ-24 левого двигателя. Запуск на земле соответствует ТУ.

**04.03.2020 Ан-24РВ RA-46616.** По результатам расшифровки – «Сбойная запись по каналу № 10 – отклонение элерона правого». Произведена замена и тарировка датчика МУ-615А правого элерона.

**11.03.2020 Ми-8Т RA-25158.** После запуска левый двигатель не выходит на режимы выше малого газа. Причина – разрегулировка автомата запуска агрегата НР-40ВА левого двигателя. Произведена регулировка АЗ путем установки жиклера меньшего диаметра. При опробовании силовой установки на земле запуск и работа СУ № 1 соответствует ТУ.

**25.03.2020 ДНС-6 RA-67281.** Срабатывание сигнализации в окне CAS сообщений «Doors Unlocked». Причиной возникновения сигнализации явилась разрегулировка концевого выключателя закрытого положения входной пассажирской двери-трапа. Отрегулирован концевой выключатель входной пассажирской двери-трапа.

**25.03.2020 Ан-26Б-100 RA-26099.** При проверке на земле – периодическое мигание табло «Отказ АГД-1 правого». Самолет введен в строй путем замены гиродатчика 458 МКС. Проверена работа на земле – соответствует ТУ.

**03.04.2020 DHC-6 RA-67287.** При первом опробовании двигателей после замены воздушного винта HARTZELL HCB3TN-3DY на левом двигателе PT6A-34 обнаружена невозможность перевода лопастей в режим «REVERSE THRUST» (РЕВЕРС). При выявлении причины возникновения данного дефекта обнаружен неправильный монтаж балансировочных пластин противовесов при сборке воздушного винта при капитальном ремонте в сервисном центре Великобритании. Пластины противовесов лопастей были развернуты на 180° относительно правильного положения, что приводило их к несанкционированному контакту с конструкцией комля лопасти.

Было получено официальное разрешение сервисного центра BRINKLEY PROPELLER (Великобритания) на перемонтаж пластин противовесов. При повторном опробовании двигателей дефект не проявился.

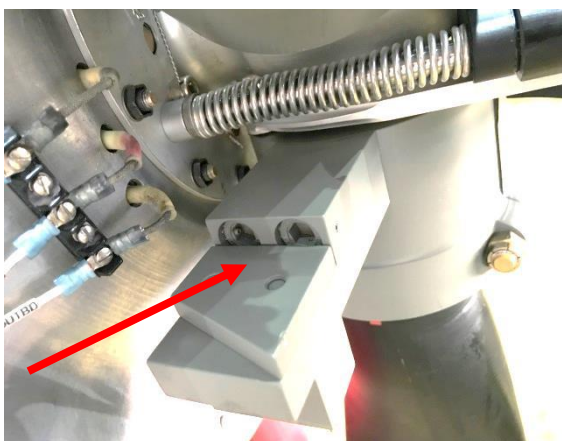


Рис.1 Неправильная установка

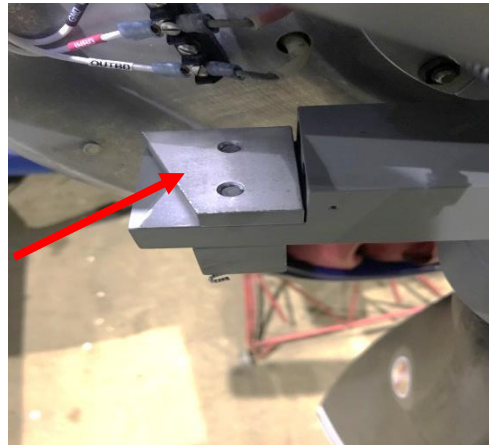


Рис.2 Правильная установка

**25.05.2020 Ми-8Т RA-24429.** Произошла отмена вылета по причине невыхода правого двигателя ТВ2-117АГ после запуска на взлетный режим, увеличенное время приемистости. После замены НАСОСА-РЕГУЛЯТОРА НР-40ВА работа двигателя на всех режимах соответствовала техническим требованиям. Неисправный НР-40ВА правого двигателя ТВ2-117АГ отправлен на завод для выполнения ремонта.

**01.06.2020 Ми-8Т RA-25158.** Произошла задержка вылета по причине выполнения дополнительных работ по устранению расхождения в показаниях оборотов турбокомпрессора левого и правого двигателей. Произведена проверка углов поворота направляющих лопаток компрессора двигателей ТВ2-117АГ. Отрегулирован винт термодатчика агрегата КА-40 левого двигателя.

**02.06.2020 ДНС-6 RA-67286.** В полете загорание табло «FWD PUMP 1 PRESS» (мало давление насоса переднего бака). При устранении дефекта на земле обнаружено появление постороннего шума при работе насоса переднего бака. Насос Fuel Pump 1D2-20 переднего бака заменен.

**07.06.2020 Ми-8МТВ-1 RA-22631.** После выполнения рейса по срочному санитарному заданию экипажем записан дефект в боржурнал «При проверке основной гидросистемы посторонний шум при перемещении ручки циклического шага в продольном направлении». При проверке основной и дублирующей гидросистемы на земле от наземной установки источником постороннего шума явился комбинированный рулевой привод КАУ-115АМ продольного управления. Шум усиливается при постепенном снижении давления в основной гидросистеме во время перемещения ручки циклического шага в продольном направлении после выключения двигателей. КАУ-115АМ выпуска 07.09.2015 с начала эксплуатации наработал 1200 часов, ремонтов не имел, установлен на вертолет 24.08.2017 в ПАО «КВЗ».

Комбинированный рулевой привод КАУ-115АМ продольного управления заменен. Неисправный агрегат направлен в ремонт.

**17.06.2020 Ми-8Т RA-25158.** Произошел отказ насоса ЭЦН-75Б правого подвешного бака. Насос заменен. Неисправный ЭЦН-75Б правого подвешного бака отправлен на завод для выполнения ремонта.

### 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	3	-

Вспомогательная силовая установка	-	-
Топливная система	2	-
Шасси	1	-
Масляная система	-	-
Радиоэлектронное оборудование		
Связное оборудование	-	-
Радиолокационное оборудование	1	-
Авиационное оборудование		
Система регистрации параметров полета	-	-
Противообледенительная система	-	-
Анероидно-мембранные приборы	-	-
Противопожарное оборудование	-	-
Приборное оборудование	-	-
Электрооборудование	-	-
Светотехническое оборудование	-	-
Итого	7	-

### ООО «Билибиноавиа»

**20.03.2020 Ми-8Т RA-22926.** В полете произошел отказ амперметра переменного тока. Выполнена замена изделия. Нарботка вертолета ППР на момент отказа составила 910 часов.

**21.06.2020 Ми-8Т RA-22926.** При проведении ТО выявлен отказ радиовысотомера А-037. При включении радиовысотомера не происходит отработывания стрелки указателя РВ. Произведена замена комплекта радиовысотомера. Нарботка изделия на момент отказа ППР – 980 часов.

## 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	6	25	13	44
2	СУ	0	6	1	7
3	ВСУ	0	0	0	0
4	Несущая система, трансмиссия	0	5	3	8
5	Топливная система	0	0	0	0
6	Гидросистема	0	0	2	2
7	Воздушная система	0	0	0	0
8	Маслосистема	0	1	0	1
9	Шасси	0	0	3	3
10	Электрооборудование	1	4	4	9
11	Приборное оборудование	0	1	2	3
12	Противопожарное оборудование	0	1	0	1
13	Противообледенительное оборудование	0	0	0	0
14	Радиоэлектронное оборудование	0	7	1	8
15	Системы объективного контроля	0	0	0	0
16	Количество дефектов по типу ВС	7	50	29	86
17	Количество ВС	3	5	1	9

### **Повторные дефекты**

За отчётный период в организациях ТО повторных дефектов не выявлено.

## Задержки вылетов

**12.02.2020** при подготовке к вылету самолета **ДНС-6 RA-67287** ГП ЧАО «ЧукотАВИА» произошла задержка вылета по причине несвоевременного выполнения задания ПДО АТБ по обслуживанию навигационной системы (обновление картографических и навигационных баз данных) самолета и отсутствия контроля выполнения этих работ. Время задержки составило один час.

**20.05.2020** произошла отмена вылета вертолета **Ми-8Т RA-24429** ГП ЧАО «ЧукотАВИА» по причине невыхода правого двигателя после запуска на взлетный режим (см. раздел «Отказы и неисправности АТ ...»).

**01.06.2020** произошла задержка вылета вертолета **Ми-8Т RA-25158** ГП ЧАО «ЧукотАВИА» по причине выполнения дополнительных работ по устранению расхождения в показаниях оборотов турбокомпрессора левого и правого двигателей. Время задержки составило один час (см. раздел «Отказы и неисправности АТ ...»).

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

В первом полугодии 2020 года фактов отказов и ложного срабатывания аварийных радиомаяков АРМ-406П на эксплуатируемых ВС не зафиксировано.

### Средства объективного контроля

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

По вертолетам Ми-8 – 97,74% (количество обработанных полетов – 1517, общее количество полетов – 1552).

По самолетам Ан-24, Ан-26 – 98,59% (количество обработанных полетов – 279, общее количество полетов – 283); количество обработанных полетов на перегрузку при посадке (по данным КЗ-63) – 288.

По самолетам ДНС-6 – 100% (количество обработанных полетов – 286, общее количество полетов – 286).

В ООО «Билибиноавиа» процент расшифровки ПИ соответствует требованиям Распоряжения МТ РФ № НА-281-р и составляет 100% (количество выполненных и обработанных полетов – 166).

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 2020 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.

Обращаем внимание ООО «СиЛА» на несвоевременное поступление отчетов группы РАПИ Вашего предприятия.

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 2020 года.



## **5. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ НАЗЕМНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОЛЁТОВ, ОРГАНИЗАЦИИ АВИАПЕРЕВОЗОК И/ИЛИ АВИАРАБОТ**

### **5.1 Аэродромное обеспечение**

В целом аэродромы в удовлетворительном эксплуатационном состоянии, что позволяет обеспечивать безопасность полетов.

Имеются следующие замечания:

- несоответствие требованиям к состоянию искусственных покрытий ВПП, РД, МС, перрона и грунтовой части лестного поля;
- несоответствие требованиям, предъявляемым к технической оснащенности и производственно-технологической базе (наличию содержанию материалов и механизмов) для обеспечения функциональной деятельности аэродромных служб.

### **5.2. Спецтранспорт и средства аэродромной механизации**

Состояние обеспечения полетов спецавтотехникой, аэродромной и перронной механизацией удовлетворительное.

Типичные замечания в работе ССТ:

- несоответствие требованиям, предъявляемым к технической оснащенности и производственно-технологической базе (наличию и содержанию) для обеспечения функциональной деятельности;
- несоответствие требованиям, предъявляемым к профессиональной подготовке (переподготовке, повышению квалификации) персонала в соответствии с требованиями действующего законодательства и нормативных актов, регулирующих деятельность ГА;
- в ФКП «Аэропорты Чукотки» («Международный аэропорт Анадырь (Угольный)») отсутствует тепловая машина для удаления льда с искусственных покрытий аэродрома;
- медленными темпами идет переоснащение аэропортов местных воздушных линий новой техникой. Оснащение служб спецавтотранспорта составляет 87-90% от необходимого количества.
- в ряде аэропортов необходим срочный капитальный ремонт или строительство новых зданий гаражей и зданий аэровокзалов (Марково, Омолон, Лаврентия).

### **5.3. Электросветотехническое обеспечение полетов**

Состояние светотехнических систем и энергообеспечение аэропортов удовлетворительное.

Проблемные вопросы:

- из 14 аэропортов только 7 аэропортов имеют ССО, из них только 6 аэропортов имеют сертифицированное ССО;

- фактическая численность персонала во многих аэропортах не соответствует штатному расписанию.
- медленные темпы перехода на современное оборудование и новые технологии.
- фактическая численность персонала во многих аэропортах не соответствует штатному расписанию.

#### **5.4. Авиатопливообеспечение воздушных перевозок**

В целом авиатопливообеспечение воздушных перевозок обеспечивает безопасность полетов.

В Чукотском АО начинается программа «северного завоза» авиаГСМ для обеспечения бесперебойной работы служб ГСМ в период осенне-зимнего периода 2020-2021 годов.

#### **5.5. Организация авиаперевозок и/или авиарбот**

Личный состав служб организации перевозок в аэропортах укомплектован в соответствии со штатным расписанием. Весоизмерительные средства, применяемые при коммерческом обеспечении пассажиров, багажа, почты и груза, находятся в удовлетворительном состоянии. Госповерка осуществляется по графику. Центровка ВС в аэропортах осуществляется в соответствии с требованиями РЦЗ-83.

В целом за первое полугодие 2020 службы организации перевозок аэропортов обеспечили безопасность полетов.

## **6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ.**

В данном разделе рассматриваются производственные происшествия, связанные с наземным обслуживанием. В данный раздел также включены происшедшие в первом полугодии 2020 года случаи незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и анализ состояния авиационной безопасности в аэропортах и авиапредприятиях, подконтрольных СВ МТУ Росавиации.

### **6.1. Производственные происшествия, происшедшие на аэродроме.**

В первом полугодии 2020 года производственные происшествия на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, не зарегистрированы. За аналогичный период 2019 года, произошло 3 события, 2 из которых связаны с повреждением воздушных судов в процессе наземного обслуживания, причиной третьего повреждения ВС послужили метеорологические условия на аэродроме.

### **6.2. Акты незаконного вмешательства в деятельность аэропортов и авиапредприятий.**

За первое полугодие 2020 года, в отношении аэропортов и эксплуатантов, осуществляющих свою деятельность на подведомственной СВ МТУ Росавиации территории, совершены два акта незаконного вмешательства (АНВ) (угроз совершения АНВ) в деятельность гражданской авиации. По сравнению с анализируемым периодом прошлого года количество АНВ – 3.

По всем фактам АНВ были выполнены соответствующие первоочередные неотложные действия и организационно-технические мероприятия. В указанный период времени аэропорт Магадан (Сокол) для приёма и выпуска ВС не закрывался, эвакуация персонала и посетителей аэровокзального комплекса не проводилась. Аэропорт функционировал в штатном режиме, случаев отправки прибывающих ВС на запасные аэродромы не было.

В результате проведенных мероприятий взрывных устройств, а также иных предметов и веществ, создающих угрозу АНВ, не обнаружено.

### **6.3. Авиационная безопасность в аэропортах и на авиапредприятиях, подконтрольных СВ МТУ Росавиации**

За первое полугодие 2020 года проведено 6 проверок (за 6 мес. 2019 – 7) на соответствие требованиям ФАП «Требования авиационной безопасности к аэропортам». В ходе проверки нарушений нормативных документов по авиационной безопасности выявлено 18 замечаний (за 6 мес. 2019 – 1).

### **6.3.1. Состояние авиационной безопасности в аэропортах и на авиапредприятиях, подконтрольных СВ МТУ Росавиации**

В соответствии с Постановлениями глав муниципальных образований, во всех аэропортах, расположенных на территориях муниципальных образований, созданы аэропортовые комиссии по авиационной безопасности, утверждены Положения об аэропортовых комиссиях и составы аэропортовых комиссий. Председателями комиссий назначены заместители глав муниципальных образований. В состав комиссий входят представители (руководители) территориальных подразделений ФСБ России, МВД России, МЧС России и таможенных органов.

Подведомственные авиационные предприятия, аэропорты и эксплуатанты гражданской авиации имеют разработанные, применительно к местным условиям, программы обеспечения авиационной безопасности, согласованные с СВ МТУ Росавиации. Программы содержат комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности, как в обычных условиях эксплуатации, так и при возникновении чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Программы авиационной безопасности переработаны и приведены в соответствие с Добавлением (стр. А9-1 – А9-11) «Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» (ДОС 8973, издание 6-2002 г. ИКАО).

В подведомственных аэропортах и авиапредприятиях созданы и действуют Службы авиационной безопасности, которые осуществляют в аэропорту или авиапредприятии комплекс мероприятий по обеспечению гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в её деятельность, а также усиливают меры безопасности в период повышенной угрозы воздушному транспорту или чрезвычайных обстоятельств.

Штатная численность личного состава служб авиационной безопасности подконтрольных аэропортов по состоянию на 01.07.2020г. составляет 257,8 чел.

Охрану ОАО «Аэропорт Магадан», аэропорт Анадырь ФКП «Аэропорты Чукотки», ООО «AD REM» аэропорт Омсукчан, АО ЧГК аэропорт Купол осуществляют службы авиационной безопасности аэропортов. Все остальные аэропорты находятся под охраной подразделений Приморского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» - аэропорты-филиалы ФКП «Аэропорты Чукотки»: аэропорты «Певек», «Кепервеем», «Марково», «Омолон», «Беринговский», «Залив Креста», «Лаврентия» и «Провидения», аэропорты-филиалы ФКП «Аэропорты Севера» - аэропорты «Сеймчан» и «Северо-Эвенск».

Подконтрольные аэропорты имеют разработанные «Инструкции по действиям должностных лиц, дежурных смен и служб при получении информации об угрозе или совершении акта незаконного вмешательства». Инструкции определяют неотложные действия должностных лиц и работников аэропортов, личного состава подразделений органов внутренних дел на транспорте, личного состава территориальных ОВД, сотрудников

Центров организации воздушного движения, как первоначальные для противодействия АНВ, в целях их предупреждения и пресечения на начальной стадии.

Указанные Инструкции согласованы с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и заинтересованными органами федеральной исполнительной власти – территориальными подразделениями ФСБ России, территориальными подразделениями МВД России, линейными ОВД на транспорте, а также Центрами организации воздушного движения (ОВД).

В аэропортах имеются Планы проведения операции «Набат», соответствующие требованиям межведомственного приказа и согласованные заинтересованными ведомствами в установленном порядке. Имеются специально оборудованные помещения – командные пункты для обеспечения работы оперативного штаба по урегулированию чрезвычайных ситуаций. Командные пункты оснащены средствами связи, оргтехникой и другими средствами обеспечения деятельности штаба.

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»).

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

Всеми подведомственными аэропортами и авиакомпаниями, обеспечивающими производство предполётного досмотра пассажиров, багажа, ручной клади, почты, грузов и бортовых запасов, на основании «Правил проведения предполётного и послеполётного досмотров», утверждённых приказом Минтранса России от 25 июля 2007 года № 104 (в редакции Приказа Минтранса России от 23.07.2015г № 227), разработаны «Технологии проведения предполётного досмотров пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала ГА, бортовых запасов ВС, грузов и почты», «Технологии проведения послеполётного досмотров пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала ГА, бортовых запасов ВС, грузов и почты», Технологии разработаны администрациями с учётом объёма пассажирских перевозок, типов эксплуатируемых ВС и технической оснащённости пунктов досмотра аэропортов.

Технологии проведения досмотров согласованы с территориальным органом Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

На посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, предполётный досмотр пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок проводится членом экипажа воздушного судна, назначенного КВС.

Пункты досмотров международных аэропортов «Магадан», «Анадырь», «Провидения», а также аэропорты МВЛ «Певек», «Марково», «Беринговский», «Залив Креста», «Лаврентия», «Омолон», «Купол» и «Кепервеем» оснащены рентгентелевизионными интроскопами, стационарными металлоискателями, ручными металлоискателями, детекторами паров взрывчатых веществ.

Досмотр грузов и почты в аэропортах МВЛ «Певек», «Марково», «Беринговский», «Залив Креста», «Лаврентия», «Омолон», «Купол» и «Кепервеем» производится с применением рентгентелевизионных интроскопов.

В аэропортах МВЛ «Северо-Эвенск», «Сеймчан», «Омсукчан», досмотр грузов и почты производится с применением ручных металлоискателей и ручным (контактным) методом, а багажа и вещей, находящихся при пассажирах, только ручным (контактным) методом.

За отчётный период, в процессе производства предполётных досмотров пассажиров, багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, службами авиационной безопасности подконтрольных аэропортов досмотрено 103086 пассажиров (за 1-е полугодие 2019 – 101466), в процессе которых выявлено 34 пассажира, пытавшихся пронести в ВС запрещённые к перевозке предметы и вещества, обнаружено и изъято оружия и специальных средств 5 ед. (за 1-е полугодие 2019 – 6 ед.), легковоспламеняющихся жидкостей 14,92 кг (за 1-е полугодие 2019 – 19686,46 кг).

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

- оружия - 901 ед. (за 1-е полугодие 2019 – 1345);
- боеприпасов – 28425 шт. (за 1-е полугодие 2019 – 60729).

Зоны контроля и пункты досмотров аэропортов имеют специальную информацию, в виде световых табло, плакатов, о требованиях авиационной безопасности к пассажирам, багажу и вещам, находящимся при пассажирах, а также об административной и уголовной ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, за провоз пассажирами на борту ВС веществ и предметов, запрещённых к перевозке, а также перечень основных веществ и предметов, запрещённых к перевозке на борту воздушного судна.

В подконтрольных аэропортах члены экипажа ВС допускаются к предполётному досмотру после предъявления задания на полёт. Предполётный досмотр членов экипажа ВС и авиационного персонала проводится в служебных пунктах досмотра, оснащённых стационарными техническими средствами досмотра, в пунктах досмотра для пассажиров на общих основаниях или в пунктах досмотра на КПП.

### **6.3.3. Случаи нарушения мер авиационной безопасности со стороны авиаперсонала или 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.

## **7. ВЫВОДЫ**

### **7.1. Общие положения**

В первом полугодии 2020 года на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, катастрофы, производственные происшествия, нарушения порядка использования воздушного пространства не зарегистрированы.

В целом по итогам первого полугодия 2020 года на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, по отношению к анализируемому периоду 2019 года отмечается ухудшение состояния безопасности полетов: если по количеству авиационных событий произошло уменьшение событий, то по тяжести авиационных событий – увеличение авиационных событий. Если в первом полугодии 2019 года на 8 авиационных событий произошел 1 серьезный инцидент, то в первом полугодии 2020 году – на 3 события 1 авария, в которой пострадали 13 человек. Все 3 авиационных события произошли с самолетами.

Хочется отметить, что в первом полугодии 2020 года происходит улучшение состояния безопасности полетов с вертолетами. По итогам анализируемого периода авиационные события с вертолетами на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, не зарегистрированы, тогда как в первом полугодии 2019 – 1 инцидент, 1 повреждение ВС на земле.

В первом полугодии 2020 года 2 авиационных события произошли с воздушными судами эксплуатантов, не подконтрольных Управлению (1-е полугодие 2019 – 2 авиационных события произошли с эксплуатантами, подконтрольными Управлению). Если в первом полугодии 2019 года 2 происшедших авиационных инцидента с самолетами связаны с ошибками и нарушениями в работе экипажа, то за анализируемый период 2020 года причинами возникновения инцидентов послужили отказы/неисправности авиационной техники.

### **7.2. Коммерческая авиация**

В первом полугодии 2020 года число авиационных инцидентов, происшедших с воздушными судами коммерческой авиации на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, по отношению к первому полугодию 2019 года, уменьшилось в 1,5 раза: 2020 – 2 инцидента, 2019 – 3 инцидента.

Причиной одного инцидента: невключение реверса тяги СУ № 2 и, соответственно, несрабатывание сигнализации включения реверса – явился сбой в работе электромеханического тормоза реверса СУ № 2. Причины второго происшедшего инцидента: самовыключение двигателя с выводом воздушного винта во флюгерное положение, - комиссия продолжает



устанавливать, так как принято решение отправить авиационный двигатель на завод – изготовитель для проведения инспекции.

В первом полугодии 2020 года по отношению к аналогичному периоду 2019 года на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, не зарегистрированы производственные происшествия, тогда как в 2019 – 3 повреждения ВС на земле (2 самолета, 1 вертолет).

### **7.3. Авиация общего назначения**

В первом полугодии 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года состояние безопасности полетов в авиации общего назначения (АОН) ухудшилось. С воздушными судами, эксплуатируемыми в целях авиации общего назначения на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, произошло 1 авиационное происшествие – авария с самолетом, владелец которого осуществляет свою производственную деятельность на территории Магаданской области. В первом полугодии 2019 года авиационные события с воздушными судами АОН отсутствуют.

## 8. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1. Организовать изучение анализа состояния безопасности полётов за первое полугодие 2020 года в организациях гражданской авиации, осуществляющих свою деятельность на территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации.

2. В организациях гражданской авиации для профилактики и предотвращения авиационных событий использовать в работе 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. Обеспечивать эффективное функционирование СУБП эксплуатанта воздушного судна.

4. Соблюдать установленные правила полетов по ППП и ПВП и действий при попадании в условия ниже минимума или опасные для полетов метеословия.

5. При подготовке к полету соблюдать правила расчета минимальных безопасных высот.

6. Изучение района аэродрома (в радиусе 50 км) естественных и искусственных препятствий, которые могут оказать влияние на безопасность полетов.

7. Соблюдать рекомендации РЛЭ по действиям при посадке с боковым ветром.

8. Планировать полет в горной местности с учетом полетной массы и рельефа местности, метеословий.

9. Использовать достоверные данные о прогнозируемых условиях по маршруту полета при принятии решения на вылет.

10. Анализировать метеорологическую обстановку на протяжении всего полета.

11. 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;

- строгим соблюдением экипажами ВС определенных норм труда и отдыха летного состава.

12. Владельцам воздушных судов и пилотам, осуществляющим полеты в целях авиации общего назначения:

- 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;

- 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.

13. Привлекать для целей технического обслуживания только подготовленный авиационный персонал

14. Контролировать расположение препятствий и расстояние до них перед выполнением взлета с посадочных площадок, ограниченных искусственными или естественными ориентирами.

15. Обеспечивать эффективное функционирование СУБП оператора аэродрома и поставщика ОВД.

16. Поддерживать реализацию мероприятий, предлагаемых группами по безопасности на ВПП, созданных операторами аэродромов.

17. Использовать возможности современных технических средств для предотвращения несанкционированных выездов и контроля отсутствия препятствий на ВПП.

18. Акцентировать внимание инженерно-технического персонала на ответственность при выполнении технического обслуживания, в том числе при выполнении демонтажно-монтажных работ, а также применение глубокого анализа по поиску причин отказов и неисправностей.

19. 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.

Подготовлено отделом профилактики безопасности полетов и расследования авиационных событий.