

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

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

УТВЕРЖДАЮ:

Руководитель
СВ МТУ Росавиации

А.В. Польшаков



АНАЛИЗ

**СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОМ ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ
УПРАВЛЕНИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ЗА 2024 ГОД**

**Магадан
2025**

СОДЕРЖАНИЕ

<u>1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ГА, ПОДКОНТРОЛЬНЫХ СВ МТУ РОСАВИАЦИИ ЗА 2024 ГОД</u>	<u>2-6</u>
<u>1.1. Безопасность полетов при выполнении коммерческих воздушных перевозок</u>	<u>6-7</u>
<u>1.2. Безопасность полётов при выполнении авиационных работ; АОН</u>	<u>7-8</u>
<u>1.3. Безопасность полётов при аэронавигационном обслуживании полетов</u>	<u>8</u>
<u>2. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....</u>	<u>9-12</u>
<u>2.1. Самолеты.....</u>	<u>9</u>
<u>2.1.1. Авиационные происшествия с самолетами</u>	<u>9</u>
<u>2.1.2.Инциденты/серьезные инциденты с самолетами</u>	<u>9</u>
<u>2.1.3. Причины возникновения инцидентов, связанные с летной службой</u>	<u>9</u>
<u>2.1.4. Причины возникновения инцидентов, связанных с отказ./неисправностями компонента...9-10</u>	<u>9-10</u>
<u>2.1.5. Причины возникновения инцидентов, связанных со столкновением ВС с птицами.....</u>	<u>10</u>
<u>2.2. Вертолеты.....</u>	<u>11</u>
<u>2.2.1. Авиационные происшествия с вертолетами коммерческой авиации</u>	<u>11</u>
<u>2.2.1. Инциденты с вертолетами коммерческой авиации.....</u>	<u>11</u>
<u>2.2.2. Чрезвычайные происшествия с вертолетами коммерческой авиации</u>	<u>11-12</u>
<u>3. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ, АОН.....</u>	<u>13-15</u>
<u>4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПРИ АЭРОНАВИГАЦИОННОМ ОБСЛУЖИВАНИИ.....</u>	<u>16-17</u>
<u>4.1. Аэронавигационное обслуживание.....</u>	<u>16</u>
<u>4.2. Нарушение порядка использования воздушного пространства</u>	<u>16-17</u>
<u>5. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПО ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ</u>	<u>18-27</u>
<u>6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ</u>	<u>28-32</u>
<u>6.1. Наземное обслуживание воздушных судов</u>	<u>28-29</u>
<u>6.2. Анализ состояния авиационной безопасности в аэропортах и предприятиях.....</u>	<u>29</u>
<u>6.3. Акты незаконного вмешательства в деятельность организаций ГА</u>	<u>29-31</u>
<u>6.4. Авиационная безопасность в аэропортах и авиапредприятиях</u>	<u>31</u>
<u>6.5. Организация производства досмотра</u>	<u>31</u>
<u>6.6. Случаи нарушения мер авиационной безопасности со стороны авиационного персонала и</u>	<u>31-32</u>
<u>других должностных лиц.....</u>	<u>31-32</u>
<u>7. ВЫВОДЫ</u>	<u>33</u>
<u>8. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ</u>	<u>34-36</u>

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ТЕРРИТОРИИ СВ МТУ РОСАВИАЦИИ ЗА 2024 ГОД.

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

На территории Магаданской области в 2024 году осуществляли свою деятельность:

Эксплуатанты:

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

Организации гражданской авиации:

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

На территории Чукотского АО:

Эксплуатанты:

- АО «ЧукотАВИА»;
- ООО «АПК «ВЗЛЕТ».

Организации гражданской авиации:

- ФКП «Аэропорты Чукотки»;
- Аэропорт Купол АО «ЧГТК».

По состоянию на 31 декабря 2024 года в СВ МТУ Росавиации зарегистрировано 5 эксплуатантов воздушного транспорта, из них:

- четыре эксплуатанта (АО «ЧукотАВИА», ООО «Поляр-Авиа», ООО «СиЛА», ОГУП «Авиация Колымы») 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», ОГУП «Авиация Колымы», ООО «АПК «ВЗЛЕТ»).

- действующее свидетельство эксплуатанта авиации общего назначения имеет 1 эксплуатант (ООО «АПК «ВЗЛЕТ»).

Приказом и.о. руководителя СВ МТУ Росавиации № 149-П/СВМТУ от 01.11.2024 аннулировано свидетельство эксплуатанта АО «СЕВЕРАВИА» АОН №12 21 003, выданное 09.03.2021.

В 2024 году 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.

В Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на 31.12.2024, было зарегистрировано 14 аэродромов, расположенных на подконтрольной СВ МТУ Росавиации территории.

В 2024 году авиакомпании, подконтрольные СВ МТУ Росавиации перевезли 760391 пассажир, что на 3% больше, чем за анализируемый период 2023 года.

Количество выполненных рейсов в первом полугодии составило 19129. Увеличение показателей по числу выполненных рейсов по сравнению с 2023 года составило 17,5%.

Состояние безопасности полетов за 2024 год характеризуется следующими данными:

- с гражданскими воздушными судами произошло 18 авиационных событий, из них: 1 авиационное происшествие (катастрофа), 11 авиационных инцидентов, 1 нарушение порядка использования воздушного пространства, 3 повреждения ВС на земле, 2 чрезвычайных происшествия.

Для сравнения за аналогичный период 2023 года произошло:

- с гражданскими воздушными судами произошло 15 авиационных событий, из них: 1 авиационное происшествие (авария), 10 авиационных инцидентов, 3 нарушения порядка использования воздушного пространства, 1 повреждение ВС на земле.

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

**Общие данные о состоянии безопасности полетов
в гражданской авиации на подведомственной территории
в период 2014 – 2024 годов**

Таблица 1.1.

ГОДЫ	КЛАССИФИКАЦИЯ СОБЫТИЙ				
	Катастрофы	Аварии	Инциденты/ в том числе с.инциденты	Повреждения ВС на земле/ ЧП	НПИВП
2015	-	1	9/0	0/1	
2016	-	-	14/0	2/0	-
2017	-	-	18/2	1/0	-
2018	-	-	14/6	1/0	-
2019	-	-	13/5	3/0	-
2020	-	2	4/0	-	-
2021	-	-	10/2	1/0	-
2022	-	1	7/0	2/0	2
2023	-	1	10/0	1/0	3
2024	1	-	11/0	3/2	1
ИТОГО	1	5	125/18	17/3	6

**Авиационные события, произошедшие в организациях гражданской
авиации в 2024 году по сравнению с 2023 годом**

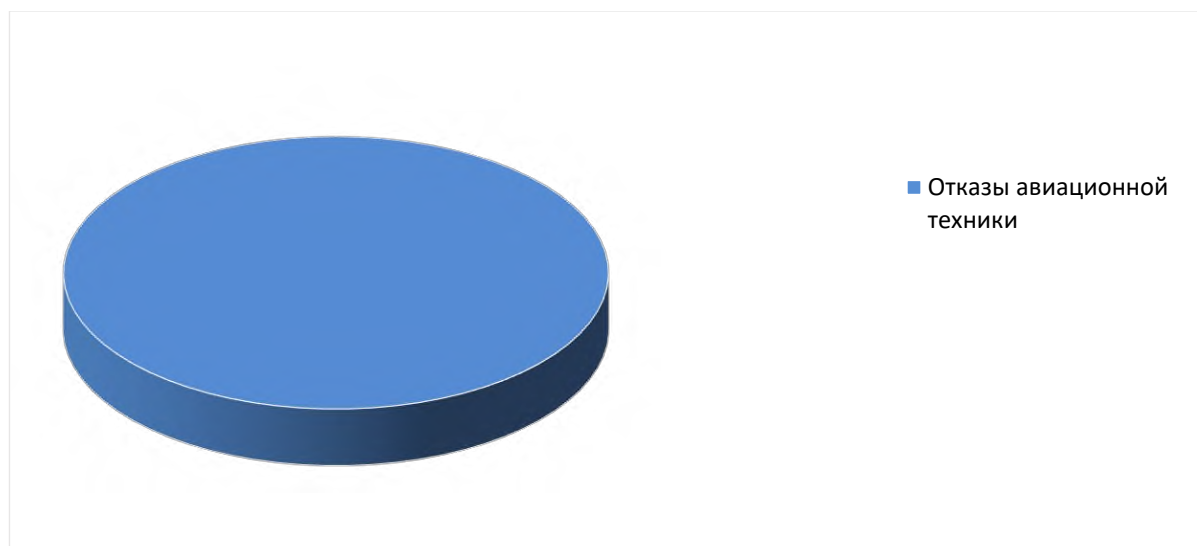
Таблица 1.2.

№ п/п	Организации гражданской авиации	2023	2024
1	ООО «Сибирская Легкая авиация»	1	-
2	ООО «Поляр-Авиа»	-	-
3	ООО «АПК «ВЗЛЕТ»	-	-
4	АО «ЧукотАВИА»	-	3
5	ОГУП «Авиация Колымы»	2	3

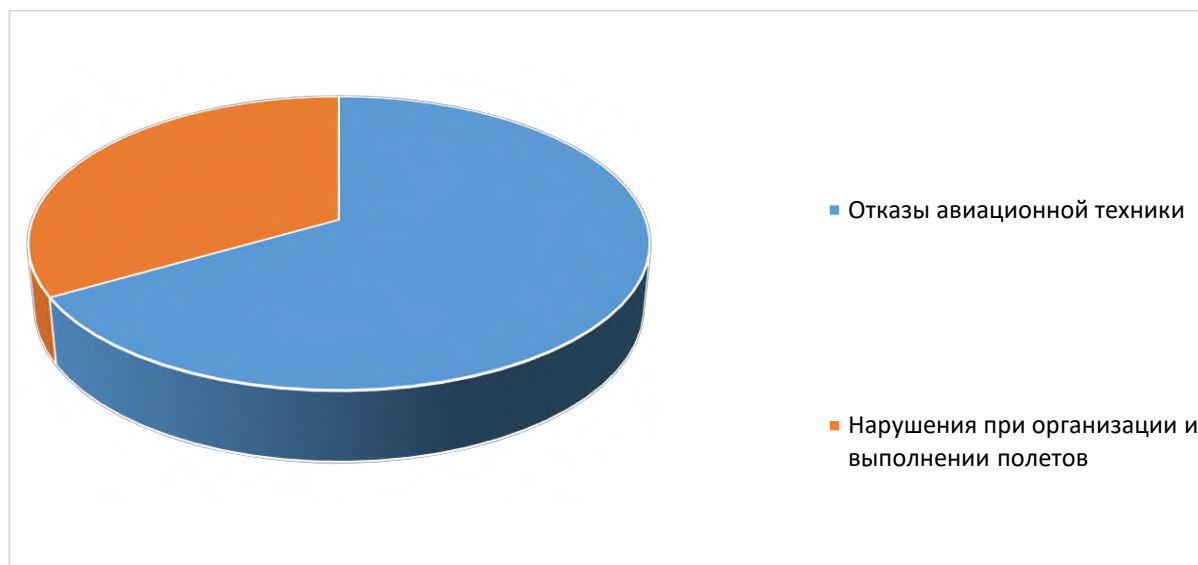
6	АО «Аэропорт Магадан»	1	3
7	Аэропорт Купол	-	-
8	Аэропорт Омсукчан	-	-
9	Филиал ФКП «Аэропорты Севера» а/п Северо-Эвенск	-	-
10	Филиал ФКП «Аэропорты Севера» а/п Сеймчан	-	-
11	ФКП «Аэропорты Чукотки	2	1

Факторы, обусловившие события:

АО «ЧукотАВИА»



ОГУП «Авиация Колымы»



Сведения о показателях безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации (авиационные происшествия, серьезные инциденты, инциденты, производственные происшествия, нарушения порядка использования воздушного пространства) за 10-летний период с 2015 по 2024 годы приведены на рисунках 1.1 и 1.2.

Рис. 1.1

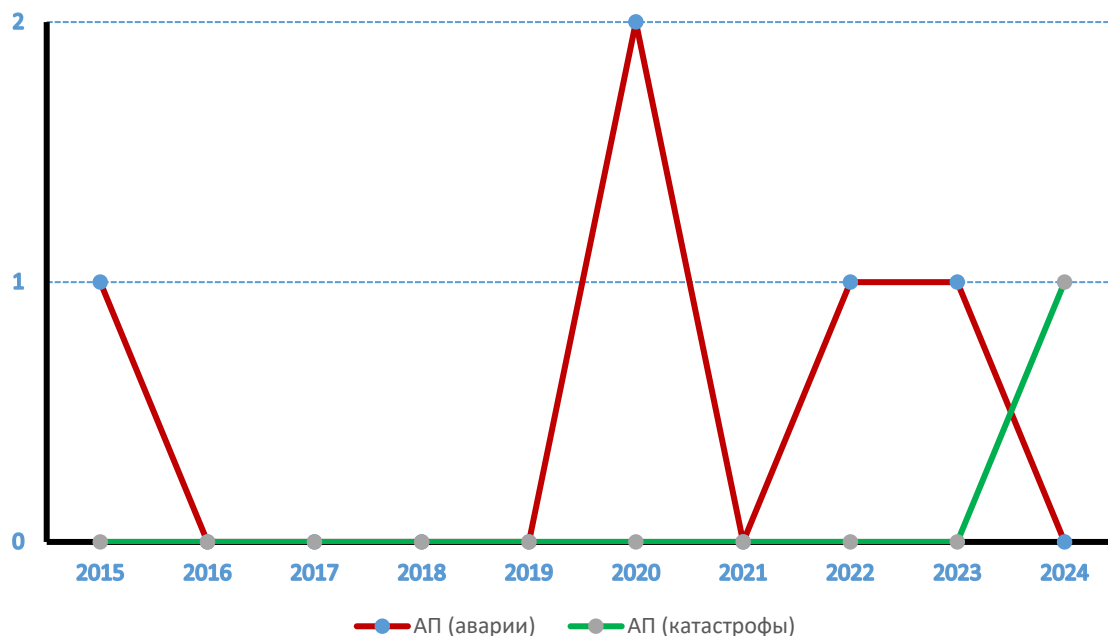
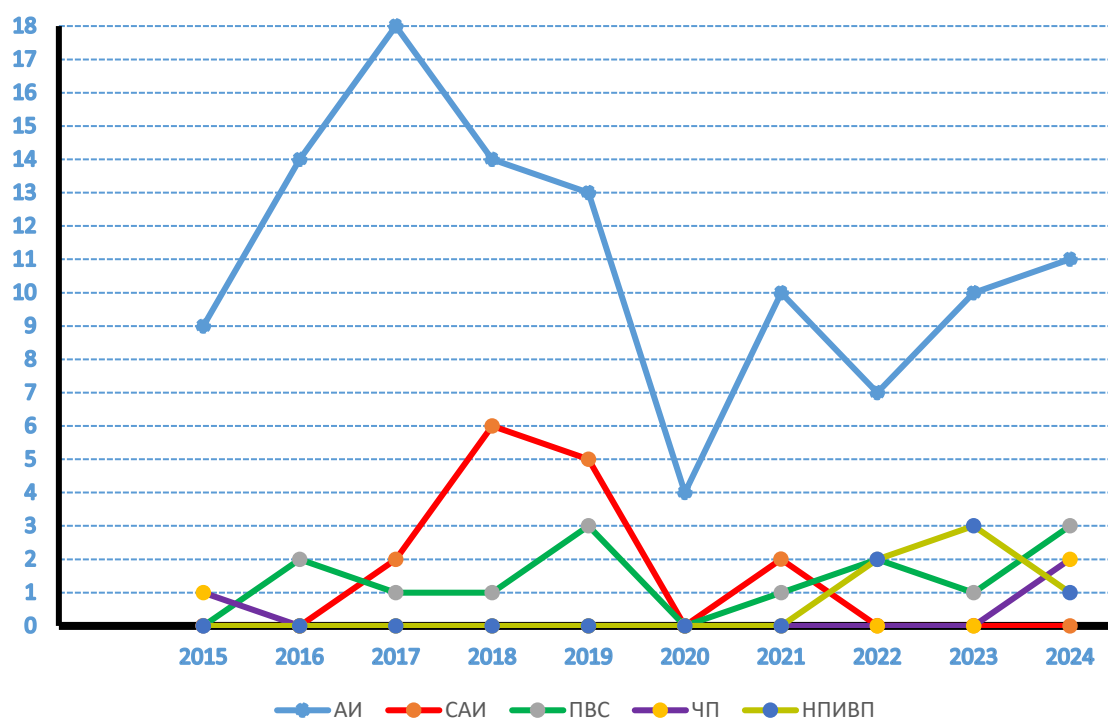


Рис. 1.2



Как следует из представленных на рисунке 1.1 сведений, в 2020 году отмечается тенденция увеличения значений числа аварий. В 2022 и 2023 годах эта негативная тенденция остается на уровне 2015 года. В 2024 году аварии не происходили, но показатели по безопасности полетов ухудшаются за счет произошедшей катастрофы.

Показатели безопасности полетов в гражданской авиации на подконтрольной СВ МТУ Росавиации территории, отраженные на рисунке 1.2, по итогам 2024 года по числу инцидентов и производственных происшествий ниже значений 2016 – 2019 годов, но выше по показателям 2023 года. Увеличение авиационных событий по сравнению с предыдущим годом обусловлено увеличением числа произошедших чрезвычайных происшествий и повреждений ВС.

Авиационные события по типам воздушных судов

Таблица 1.3

Тип ВС	Всего авиационных событий		Происшествия: катастрофы/аварии		Инциденты		ПВС/ЧП		НПИВП	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Ан-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ан-3Т	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
ТР-301	1	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-
Ту-204	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-
Ан-24	2	2	-	-	2	-	-	2/0	-	-
Ан-26	1	2	-	-	1	2	-	-	-	-
Ан-28	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Ан-74	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
Як-40	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
L-410	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
В-737	-	1	-	-	-	-	-	1/0	-	-
В-777	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-
Ми-8	1	4	-	1/0	1	2	-	1	-	-
Ми-38	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-
DHC-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DHC-6	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-
RRJ-95-100	2	1	-	-	1	1	1/0	-	-	-
A-320	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
БВС	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Неуст. ВС	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
Всего	15	19	1	1/0	10	13	1	3	3	1

1.1. Безопасность полетов при выполнении коммерческих воздушных перевозок.

В 2024 году произошло 1 авиационное происшествие на подведомственной Управлению территории с воздушным судном при выполнении коммерческих воздушных перевозок, за аналогичный период 2023 года – авиационные происшествия отсутствуют.

Инциденты и производственные происшествия с самолетами и вертолетами коммерческой гражданской авиации.

Общие сведения о количестве авиационных инцидентов и производственных происшествий при выполнении коммерческих воздушных перевозок пассажиров и грузов на самолетах и вертолетах приведены в таблице 1.4

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	2024	7/1	5/0	1/0	1/1	-
	2023	8/1	7/0	1/1	-	-
Из них серьезные:	2024	-	-	-	-	-
	2023	-	-	-	-	-
Чрезвычайные	2024	2/1	-	1/0	1/1	-

происшествия	2023	-	-	-	-	-
Катастрофы	2024	1/0	-	-	1/0	-
	2023	-	-	-	-	-
Погибло	2024	1	-	-	1	-
	2023	-	-	-	-	-
Повреждения ВС на земле	2024	3/0	3/0	-	-	-
	2023	1/0	1/0	-	-	-

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

На территории, подконтрольной СВ МТУ Росавиации, в 2024 году произошло 7 авиационных инцидентов, 1 катастрофа, 3 повреждения ВС и 2 чрезвычайных происшествия с воздушными судами эксплуатантов, выполняющих воздушные перевозки в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки» (утв. приказом Минтранса РФ от 12 января 2022 г. N 10).

В 2024 году по сравнению с 2023 годом с вертолетами при выполнении коммерческих воздушных перевозок происходит увеличение количества авиационных событий, показатели по безопасности полетов снижаются.

1.2. Состояние безопасности полётов при выполнении авиационных работ, полетов в целях АОН.

Общие сведения о количестве авиационных происшествий в 2024 году по сравнению с 2023 годом с воздушными судами при выполнении авиационных работ, полетов в целях АОН приведены в таблице 1.5.

Таблица 1.5

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на:			
				САМОЛЁТАХ		ВЕРТОЛЁТАХ	
				Г взл max >10 тонн	Г взл max <10 тонн	Г взл max >10 тонн	Г взл max <10 тонн
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		2024	-	-	-	-	-
		2023	1/0	-	1/0	-	-
Катастрофы		2024	-	-	-	-	-
		2023	-	-	-	-	-
Погибло		2024	-	-	-	-	-
		2023	-	-	-	-	-
В том числе:	экипаж	2024	-	-	-	-	-
		2023	-	-	-	-	-
	пассажиры	2024	-	-	-	-	-
		2023	-	-	-	-	-
Аварии		2024	-	-	-	-	-
		2023	1/0	-	1/0	-	-

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

В 2024 году авиационные происшествия с воздушными судами при выполнении авиационных работ, полетов в целях АОН не происходили.

Общие сведения о количестве авиационных инцидентов при выполнении авиационных работ, полетов в целях АОН на самолетах и вертолетах приведены в таблице 1.6.

Таблица 1.6

КЛАССИФИКАЦИЯ	ГОДЫ	ВСЕГО	САМОЛЕТЫ		ВЕРТОЛЕТЫ	
			Г взл max >10 тонн	Г взл max <10 тонн	Г взл max >10 тонн	Г взл max <10 тонн
Инциденты	2024	4/3	1/0	-	3/3	-
	2023	2/2	1/1	-	1/1	-
Из них серьезные:	2024	-	-	-	-	-
	2023	-	-	-	-	-

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

За анализируемый период 2024 года число авиационных инцидентов с воздушными судами, выполняющими авиационные работы, полетов в целях АОН по сравнению с 2023 годом увеличилось в 2 раза.

1.3. Состояние безопасности полётов при аэронавигационном обслуживании.

В 2024 году, также как и за анализируемый период 2023 года, авиационные события в зоне ответственности СВ МТУ Росавиации, связанные с факторами (причинами) и недостатками при аэронавигационном обслуживании (АНО) полетов, отсутствуют.

За отчетный период 2024 года зарегистрировано 1 нарушение порядка использования воздушного пространства - авиационное событие с неустановленным воздушным судном.

В 2023 году произошло 3 нарушения порядка использования воздушного пространства (далее – ИВП), 2 из которых – при выполнении полетов беспилотными воздушными судами, 1 авиационное событие связано с полетом неустановленного воздушного судна.

2. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В разделе 2 рассматриваются авиационные события с самолетами и вертолетами гражданской авиации, произошедшие при выполнении коммерческих воздушных перевозок пассажиров или грузов.

2.1. САМОЛЁТЫ

2.1.1. Авиационные происшествия с самолётами.

В 2024 году, также как и за аналогичный период 2023 года, при выполнении коммерческих воздушных перевозок с самолётами авиационные происшествия на подведомственной СВ МТУ Росавиации не зарегистрированы.

2.1.2. Инциденты/серьёзные инциденты с самолётами.

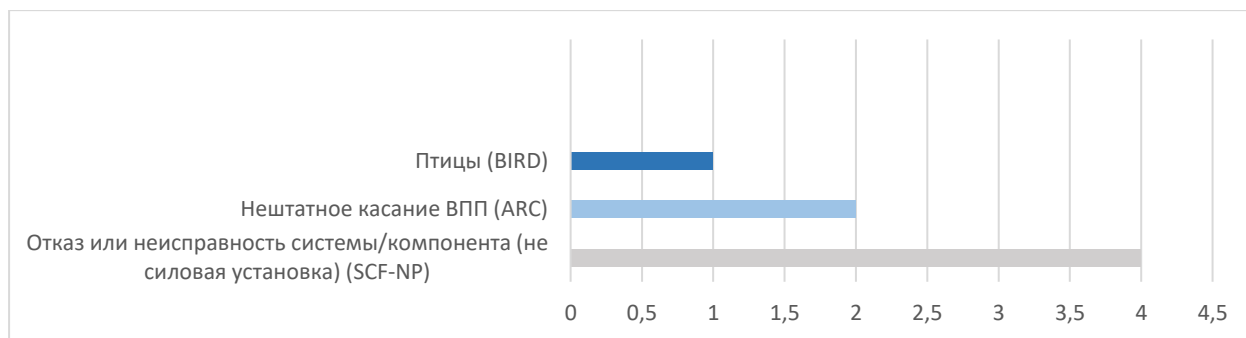
В 2024 году с воздушными судами эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, произошло 6 авиационных инцидентов.

За этот же период 2023 года с самолетами эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки произошло 8 авиационных инцидентов.

Общее количество авиационных инцидентов с самолетами за рассматриваемый период 2024 года в сравнении с 2023 годом уменьшилось на 25 %.

Инциденты с самолетами при выполнении коммерческих воздушных перевозок в 2024 году были связаны со следующими категориями авиационных событий (рисунок 2.1):

Рис. 2.1



При анализе значений, указанных на данном рисунке, установлено, что наибольшее количество событий произошло по причине отказов или неисправностей систем и оборудования ВС.

В 2024 году причинами инцидентов послужили:

2.1.3. Причины возникновения инцидентов, связанных с летной службой:

- касание ИВПП хвостовой пятой явилось отклонение в технике пилотирования, допущенное экипажем, выразившееся в повышенном угле тангажа в процессе приземления вследствие значительного отклонения штурвальной колонки «на кабрирование», что вероятно было обусловлено попыткой исправления возможного приземления с повышенной перегрузкой на переднюю стойку шасси после отделения ВС от ВПП.

2.1.4. Причины возникновения инцидентов, связанных с отказом или неисправностями системы/компонента:

- не силовая установка:

-при вылете ВС не встала на замок убранного положения передняя опора шасси; причиной явился незаход скобы подвески в зев направляющей щеки замка убранного положения из-за выхода скобы из рабочего сектора вследствие разрушения болта-ограничителя хода скобы. Вероятной причиной разрушения болта-ограничителя послужило воздействие ударной нагрузки на скобу при ее соударении с направляющей щекой замка в процессе уборки шасси по нерасчётной траектории хода скобы из-за неполного разжатия передней опоры шасси, вследствие недостаточного давления азота в амортистойке.

- при выполнении захода на посадку, на этапе снижения срабатывание MASTER CAUTION с индикацией сообщений на EWD: «HYD HS1 LO LVL» (низкий уровень гидравлической жидкости в гидросистеме №1). Причиной явилась капельная течь гидравлической жидкости по причине негерметичности элементов фильтра нагнетания насосной станции ГС P/N 46534 S/N RA6-4622.

- отказ аэронавигационного оборудования (агрегат ADHRS KSG 7200). В результате отказа показания PFD навигационного пилотажного оборудования у КВС и второго пилота разнились по высоте, крену, тангажу, вариометру. Это привело к невозможности дальнейшего выполнения полета, так как метеорологические условия в аэропорту назначения Анадырь граничили со сложными и имели тенденцию на ухудшение.

- отказ световой сигнализации постановки правой основной опоры шасси на замок выпущенного положения. Причиной, предположительно, является неисправность концевого выключателя ДП-702 вследствие попадания влаги в корпус концевого выключателя из-за негерметичности защитного чехла.

2.1.5. Причины возникновения инцидентов, связанных со столкновением ВС с птицами:

- повреждение лопаток СУ1 в аэропорту Певек произошло из-за столкновения ВС Ту-204-100С RA-64052 с птицами на этапе посадки в процессе пробега по ИВПП аэродрома Певек. Сопутствующим фактором данного авиационного инцидента является наличие неустраняемых факторов риска, выявленных в процессе проведения научных исследований, а именно, устьевой части реки Апапельгин, одного из самых предпочитаемы гнездовых биотопов для птиц, гнездовых колоний птиц в непосредственной близости от аэропорта и прямо на приаэродромной территории, что не было в полном объеме учтено руководством филиала аэропорта Певек при оснащении аэродрома Певек дополнительным оборудованием для отпугивания птиц.

Краткие сведения об обстоятельствах инцидентов, происшедших с ВС при выполнении коммерческих воздушных перевозок в 2024 году

25.01.2024 с воздушным судном Ан-26Б RA-26515, эксплуатант АО «Авиакомпания «ИрАэро», выполнявшим чартерный рейс IAE9667 по маршруту Магадан – Купол: при вылете не встала на замок убранного положения передняя опора шасси.

29.02.2024 с ВС RRJ-95LR-100 RA-89038, эксплуатант АО «Авиакомпания «Якутия», выполнявшим регулярный пассажирский рейс SYL511 по маршруту Хабаровск-Анадырь: при выполнении захода на посадку, на этапе снижения

срабатывание MASTER CAUTION с индикацией сообщений на EWD: «HYD HS1 LO LVL» (низкий уровень гидравлической жидкости в гидросистеме №1).

26.06.2024 ВС Ту-202 RA-640252, эксплуатант ООО А/К «Авиастар-Ту» при выполнении грузового рейса ТУП 9651, после совершения посадки в аэропорту Певек на послеполетном осмотре ВС обнаружены следы попадания птиц в плоскость левого крыла, вентилятор двигателя №1. На ИВПП № 35 обнаружены останки серой чайки.

01.07.2024 при расшифровке средств полетной информации ВС В-777 RA-73282, эксплуатант АО «Авиакомпания «Россия», выполняющего рейс ФВ 6219 по маршруту Москва – Анадырь, выявлен факт превышения эксплуатационной перегрузки, сопровождающийся касанием ИВПП хвостовой пятой.

01.08.2024 11:22 время местное (31.07.2024 23:22 UTC) при выполнении пассажирского рейса АД12 Залив Креста-Анадырь произошел возврат ВС DCH-6 RA-67287 эксплуатант АО «ЧукотАВИА», по причине отказа аэронавигационного оборудования.

29.10.2024 ВС Ан-26-100 RA-26174, эксплуатант АО «Авиакомпания «ИрАэро» при выполнении рейса IAE9678 по маршруту Баимская - Магадан, при заходе на посадку, экипажем выполнен уход на второй круг по причине отсутствия светосигнализации выпущенного положения правой стойки шасси. Посадка в аэропорту Магадан произведена благополучно.

2.2. ВЕРТОЛЕТЫ

2.2.1. Авиационные происшествия с вертолетами коммерческой авиации

В 2024 году при выполнении полета на ВС Ми-8Т RA-24467, ООО «Дальнереченск Авиа» п.п. Сопка Кварцевая – а/д Омсукчан произошло самовыключение одного двигателя, при выполнении вынужденной посадки произошло жесткое приземление с опрокидыванием вертолета на правый борт. Бортмеханик погиб, КВС и ВП получили травмы разной степени тяжести.

За аналогичный период 2023 года, авиационные происшествия с вертолетами при выполнении коммерческих воздушных перевозок не зарегистрированы.

2.2.2. Инциденты с вертолетами коммерческой авиации

В 2024 году произошел 1 инцидент с вертолетом при выполнении коммерческих воздушных перевозок, за аналогичный период 2023 года инциденты не зарегистрированы.

03.04.2024 13:42 местного времени (02.04.2024 23:42 UTC) ВС Ми-8 RA-24199, эксплуатант АО «ЧукотАВИА» при выполнении пассажирского рейса АД71 по маршруту Кеппервеем-Омолон произошел возврат вертолета на аэродром вылета по причине отказа автопилота.

2.2.3. Чрезвычайные происшествия с вертолетами коммерческой авиации

В 2024 году произошло 1 чрезвычайное происшествие с вертолетом при выполнении коммерческих воздушных перевозок, за аналогичный период 2023 года чрезвычайные происшествия не зарегистрированы.

07.11.2024 экипаж ВС Ми-8Т RA - 22728, эксплуатант АО «ЧукотАВИА», выполнял рейс ЦР-45/46 по маршруту Провидения – Нунлигран – Энмелен – Нунлигран - Сиреники - Провидения.

После посадки на посадочную площадку Нунлигран и выключения двигателей, экипажу ВС поступила информация, что находившаяся за пределами посадочной площадки на расстоянии более 52 метров незакрепленная металлическая конструкция перевернулась, что повлекло смерть 2-х человек.

3. АНАЛИЗ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ, ПОЛЕТОВ В ЦЕЛЯХ АОН

Сравнение абсолютных показателей безопасности полетов (число авиационных происшествий, инцидентов) с самолетами и вертолетами при выполнении авиационных работ и полетов в целях АОН в 2024 году с 2023 годом приведено в таблице 3.1.

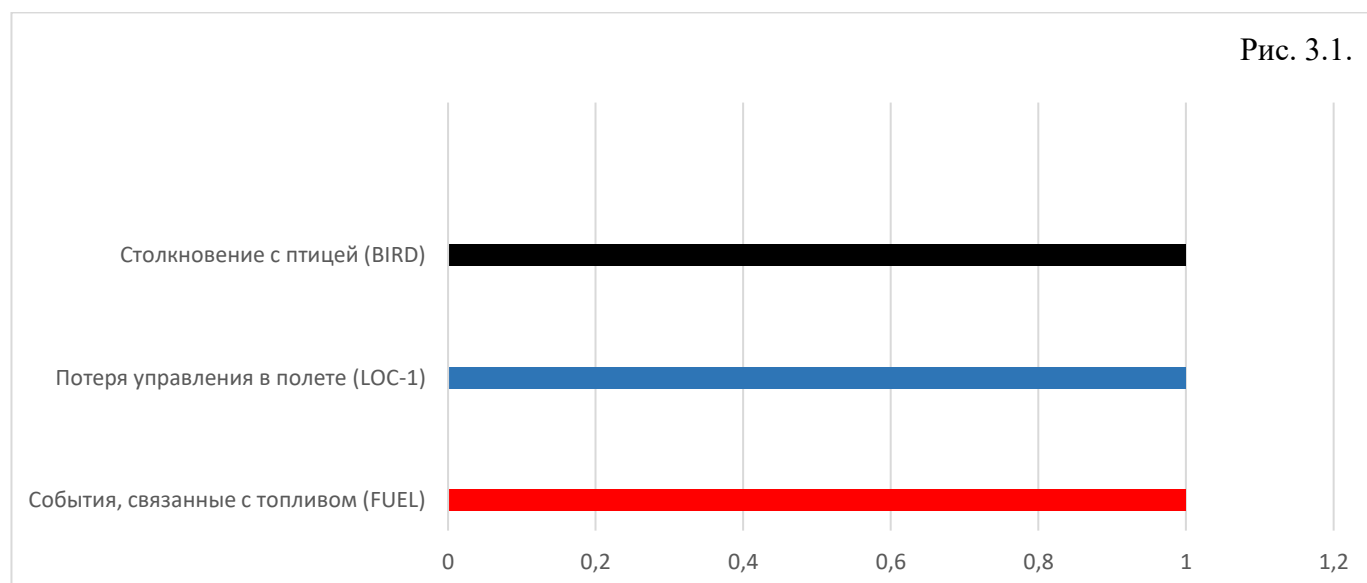
Таблица 3.1

Вид воздушного судна	Период (год)	Число АП (катастрофы/аварии)	Число погибших/ травмированных	Инциденты/ серьезные
Самолеты	2024	-	-	1/0
	2023	1/0	-	1/0
Вертолеты	2024	-	-	3/0
	2023	-	-	1/0

В 2024 году с воздушными судами при выполнении авиационных работ по сравнению с 2023 годом наблюдается тенденция к увеличению авиационных событий.

Распределение происшедших в течение 2024 года инцидентов с воздушными судами при выполнении авиационных работ и полетов в целях АОН по категориям авиационных событий, с которыми они были связаны, приведено на рисунке 3.1.

Рис. 3.1.



В 2024 году с вертолетами при выполнении авиационных работ произошло 3 инцидента по следующим категориям событий:

- столкновение с птицей (BIRD) – 1 (инцидент);
- потеря управления в полете (LOC-1) – 1 (инцидент);
- выключение двигателя по причине нехватки топлива (FUEL).

С самолетом при выполнении авиационных работ произошел 1 инцидент:

- столкновение законцовкой правой плоскости крыла ВС со стремянкой (ADRM).

Краткие сведения об обстоятельствах авиационных событий, происшедших при выполнении авиационных работ и полетов в целях АОН в 2024 году

24.01.2024 (АОН) в СВ МТУ Росавиации поступила информация о произошедшем 28.07.2023 авиационном событии с ВС с ВС Ан-74 RA-74050, эксплуатант ООО «Авиакомпания «Джет-2000» на аэродроме Омон. При рулении с места стоянки на предварительный старт произошло соприкосновение законцовкой правого полукрыла ВС со стремянкой, вследствие чего было повреждено остекление бортового радионавигационного огня правого полукрыла.

Причиной авиационного инцидента с самолетом Ан-74 RA-74050 явилось нарушение экипажем пунктов 3.44, 3.45 ФАП-128, выразившееся в недостаточной осмотрительности экипажа ВС в процессе руления по перрону. Командир воздушного судна, не убедившись в безопасном маневре при рулении, принял решение на продолжение руления, в результате чего было допущено столкновение законцовкой правой плоскости крыла ВС со стремянкой. Сопутствующей причиной авиационного инцидента явилось нахождение стремянки в непосредственной близости к месту стоянки и маршруту руления ВС.

06.06.2024 (АР) ВС Ми-38-4 RA-14343, эксплуатант ОГУП «Авиация Колымы» при выполнении тренировочного полета по маршруту н.п. Палатка - н.п. Талая, по результатам экспресс-анализа полетной информации выявлено увеличение тангажа на кабрирование до 40-45 градусов.

Расследование инцидента завершено в 2025 году.

27.06.2024 (АР) ВС Ми-38-4 RA-14340, эксплуатант ОГУП «Авиация Колымы», на основании добровольного сообщения командира ВС: примерно за 12-15 минут до посадки высветилось сообщение о резервном остатке топлива, экипаж выполнил действия согласно РЛЭ Ми-38 и продолжил полет до пункта назначения. Экипаж выполнил заход на посадку по вертолетному с зависанием вне зоны влияния воздушной подушки. После зависания, при снижении на высоте 10-12 метров произошло отключение левого двигателя. Экипаж выполнил действия согласно РЛЭ Ми-38, произвел посадку и заруливание на стоянку, после чего выключил правый двигатель в штатном режиме. После выключения остаток топлива составил 80 кг.

Причиной самопроизвольного выключения левого двигателя на этапе висения при выполнении посадки вертолёт явилось отсутствие топлива (выработка топлива), вследствие нерасчетного уменьшения запаса топлива при выполнении полётного задания.

Причиной нерасчетного уменьшения количества топлива явилось (согласно технической справке АО «НВЦ Миль и Камов» № 10.1-8-2024-1) неверно взятые из РЛЭ Ми-38-4 расчетные данные для определения количества топлива на полет. А также невыполнение экипажем требований РЛЭ ВС Ми-38 п. 3.10.4 «нерасчетное уменьшение запаса топлива», книга 1, раздел «Действия экипажа в особых случаях»: *«При установлении ускоренной выработки топлива ...КВС в зависимости от остатка топлива решение на полет и посадку на ближайшем аэродроме или выбранной площадке – **принять**».*

03.10.2024 (АР) ВС Ми-8АМТ RA-22273, эксплуатант ОГУП «Авиация Колымы» в полете по маршруту п.п. Сахарная головка - Омсукчан произошло столкновение ВС с птицей, повлекшее повреждение вертолета.

Причиной авиационного инцидента с ВС Ми-8АМТ RA-22273 ОГУП «Авиация Колымы», произошедшего 03.10.2024 при выполнении авиационных работ с целью оказания экстренной медицинской помощи по маршруту полета п.п. Сахарная Головка – Омсукчан, связанного с повреждением элемента конструкции ВС, явилось столкновение ВС с одиночной птицей (из отряда соколообразных, семейства ястребиных, мохноногий канюк или зимняк) при дневном свете, на высоте 1600 метров при скорости 200 км/ч.

По итогам 2024 года показатели безопасности полетов с воздушными судами, эксплуатируемыми в целях АОН и при выполнении авиационных работ, в сравнении с предшествующим 2023 годом, ухудшились.

4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПРИ АЭРОНАВИГАЦИОННОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ПОЛЕТОВ

В данном разделе Анализа рассматриваются инциденты, связанные с нарушением минимальных интервалов вертикального, горизонтального и продольного эшелонирования воздушных судов (далее – минимальные интервалы эшелонирования), а также нарушениями порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

4.1. Аэронавигационное обслуживание (МАС)

В 2024 году, как и за анализируемый период 2023 года, авиационные события в зоне ответственности СВ МТУ Росавиации, связанные с факторами (причинами) и недостатками при аэронавигационном обслуживании (АНО) полетов, отсутствуют (в 2021 – 2 нарушения интервалов эшелонирования. Оба события явились следствием отклонений, допущенных персоналом по организации воздушного движения) (категория событий МАС – нарушение интервалов эшелонирования) (таблица 5.1).

Количество авиационных событий при АНО за 5 лет

Таблица 5.1

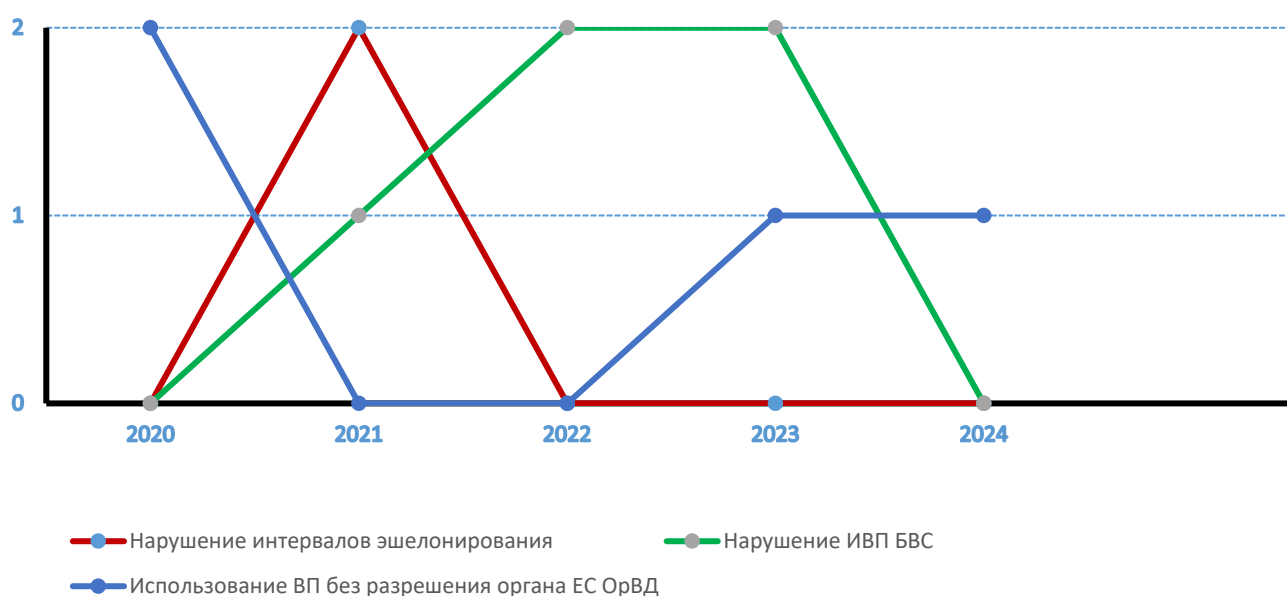
2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год
-	2	-	-	-

4.2. Нарушения порядка использования воздушного пространства (NAV)

В 2024 году по сравнению с 2023 годом уменьшилось число нарушений порядка использования воздушного пространства воздушными судами (категория событий NAV – нарушение порядка использования воздушного пространства). В рассматриваемый период произошло 1 нарушение порядка ИВП неустановленным ВС.

На рисунке 5.1 приведены события, определяющие безопасность полетов при АНО за период с 2020 года.

Рис.5.1



**Краткие сведения об обстоятельствах и причинах авиационных событий –
нарушений порядка использования воздушного пространства, происшедших в
2024 году**

04.07.2024 над территорией Кава-Челомждинского участка ФГБУ «Государственный заповедник «Магаданский» наблюдался полет вертолета, предположительно Robinson. План на ИВП данного типа ВС в указанный период в данном районе не поступал, разрешение на ИВП не выдавалось.

Причиной нарушения порядка использования воздушного пространства в районе Кава-Челомждинского участка ФГБУ «Государственный заповедник «Магаданский» явились незаконные действия владельца (пилота) неустановленного вертолѐта.

5. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ПО ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ

Отказы АТ по предприятиям

АО «ЧукотАВИА»

10.01.2024 ВС Ми-8Т RA-25189 на предполетной подготовке при проверке радиостанции Ядро-1А постоянно горит табло «Настройка» на пульте управления. Причина неисправности - отказ в работе блока Б5А-Яр1 из комплекта радиостанции Ядро-1 А. Выполнена замена блока Б5 А-Яр1.

12.01.2024 ВС Ми-8Т RA-25189 после запуска авиадвигателей вертолета и проверке экипажем противообледенительной системы несущего и рулевого винта выявлено завышение показаний токов обогрева рулевого винта. Причина неисправности - прогар между обоями №1 и №2 щеточной колодки токосъемника 8АТ-7420. Выполнена замена щеточной колодки токосъемника.

19.01.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26099 при проверке курсоглиссадной системы при выполнении оперативного ТО по Ф-А1+ОВ обнаружено отсутствие захвата глиссадного маяка. Причина неисправности - отказ в работе глиссадного радиоприемника ГРП-66 аппаратуры Ось-1. Выполнена замена глиссадного радиоприемника ГРП-66 аппаратуры Ось-.1

20.01.2024 ВС Ми-8 RA-24719 на послеполетном осмотре обнаружено, что не вращается маяк МСЛ-3. Причина неисправности - вышел из строя двигатель маяка МСЛ-3. Выполнена замена двигателя маяка МСЛ-3.

29.01.2024 ВС Ми-8 RA-25189 при опробовании на земле произошел не запуск керосинового обогревателя КО-50. Причина неисправности - вышел из строя подогреватель топлива КО-50. Выполнена замена подогревателя топлива, работа на земле соответствует ТУ.

01.02.2024 ВС Ми-8Т RA-24719 на послеполетном осмотре обнаружено отпотевание масла на гибком шланге 8АТ-6200-160 отвод масла из нижнего маслоагрегата левого двигателя. Причина отпотевания масла - неплотное прилегание штуцера гибкого шланга в следствии выработки. Выполнена замена гибкого шланга 8АТ-6200-160.

17.02.2024 ВС Ми-8Т RA-24497 при выполнении периодического ТО по Ф-29 во время проверки системы МАП (статика) показание приборов ВР-10МК между КВС и вторым пилотом разнятся. У КВС стрелка на «0», у второго пилота показание прибора - подъем 2 м/с. Причина неисправности - выход из строя прибора ВР-10МК. Выполнена замена ВР-10МК.

27.02.2024 ВС Ми-8Т RA-24719 на предполетном осмотре, во время проверки радиостанции Ядро-1 А, при нажатии кнопки «КОНТРОЛЬ» отсутствует тональный сигнал и самопрослушивание в гарнитурах ГСШ-18. Причина неисправности - отказ в работе блока Б7А-Яр1 из комплекта радиостанции Ядро-1 А. Выполнена замена блока Б7А-Яр1.

28.02.2024 ВС Ми-8Т RA-24719 при выполнении периодического ТО по Ф-16 обнаружена течь гидрожидкости АМГ-10 по штоку силового цилиндра черт. 24-4203-50 передней амортистойки. Причина неисправности - нарушение герметичности уплотнения штока. Выполнена замена силового цилиндра черт. 24-4203-50 передней

амортстойки.

29.02.2024 ВС Ан-26Б RA-26590 во время запуска ВСУ РУ 19-АЗОО нет воспламенения топлива. Причина неисправности - вышла из строя катушка зажигания 1КНИ-11Б-Т. Выполнена замена катушка зажигания 1КНИ-11Б-Т.

01.03.2024 ВС Ми-8Т RA-25158 при выполнении периодического ТО по Ф-1 внеочередная обнаружена течь гидрошланга 1-4-1-395 гидродемпфера рукава №4 втулки несущего винта. Причина неисправности - износ рукава шланга. Выполнена замена гидрошланга 1-4-1-395.

12.03.2024 ВС Ан-24 RA-46616 на периодическом техническом обслуживании обнаружены глубокие забоины на передней кромке антенны АМ-001 самолетного дальногомера ГД-67. Антенна АМ-001 заменена.

15.03.2024 ВС Ми-8 RA-24719 при заруливании на стоянку и переходе на малый газ нет автоматического переключения на преобразователь ПО-750. Причина неисправности - обрыв провода ЭП-29 реле отключения нагрузки. Обрыв провода ЭП-29 реле отключения нагрузки восстановлен согласно АФС, работа на земле соответствует ТУ.

18.03.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26099 во время полета не изменяются показания на расходомере. Причина неисправности - неисправен тиратронный прерыватель ПТ-56 правого двигателя. Выполнена замена, работа соответствует ТУ.

21.03.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26128 при выполнении полета происходят хаотичные колебания стрелки давления топлива указателя УИЗ-3 правого двигателя. Причина неисправности - вышел из строя указатель УИЗ-3. Выполнена замена указателя.

22.03.2024 ВС Ми-8 RA-22728 на предполетном осмотре при проверке АРК-У2 не отклоняется стрелка на указателе. Причина неисправности - вышел из строя предохранитель СП- 1. Выполнена замена предохранителя СП-1, работа на земле соответствует ТУ.

11.04.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26099 при выполнении прочего ТО самолетный дальномер СД-67 не отрабатывает в режиме «КОНТРОЛЬ». Причина неисправности - отказ в работе самолетного дальногомера СД-67. Выполнена замена СД-67.

14.04.2024 года ВС Ми-8Т RA-24497 при выполнении периодического ТО по Ф-30 во время проверки работоспособности крана перепуска топлива на земле, кран не сработал. Отсутствовал шум электродвигателя. Причина неисправности - отказ в работе электродвигателя крана. Выполнена замена перепускного крана.

25.04.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26128 в полете на этапе набор высоты, при выключении ПОС не загорается зеленый светосигнал обогрева ВНА СУ №2. Причина неисправности - разрыв трубопровода подвода воздуха к С ДУ. Трубопровод восстановлен в АТБ, работа на земле соответствует ТУ.

05.05.2024 ВС Ми-8 RA-25189 на этапе диагностирования значение канала №9 - общий шаг НВ на земле меньше 1 град. Причина неисправности - загрязнение потенциометра МУ- 615. Выполнена замена потенциометра МУ-615, работа на земле соответствует ТУ.

10.05.2024 ВС Ми-8Т RA-25158 при выполнении периодического ТО по форме Ф-40 + подготовка к ВЛН, обнаружена трещина на фрикционных накладках тормозных колодок тормоза НВ. Причина неисправности - старение (износ) тормоза несущего винта 56-1400-00. Выполнена замена тормоза НВ 56-1400-00.

16.05.2024 ВС Ми-8МТВ-1 RA-22631 при работе ВСУ при выполнении

оперативного ТО по Ф-А1+ОВ слышны частые и резкие звуки помпажа. Причина неисправности - засорение противопомпажного клапана. Противопомпажный клапан восстановлен в АТБ согласно АФС, работа на земле соответствует ТУ.

21.05.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26128 в полете на этапе эшелон не запускается радиооборудование ПЗВ - Мк №115. Причина неисправности - отказ в работе ПЗВ-Мк №115. Выполнена замена ПЗВ-Мк №115.

20.05.2024 ВС Ми-8 RA-22728 при подготовке к вылету ВС и проверке экипажем электрооборудования, периодически отключается преобразователь от бортсети. Причина неисправности - отказ в работе ПО-750А-2С. Преобразователь заменен. Преобразователь ПО-750А-2С подлежит рекламации, отправлен в ремонт.

06.06.2024 ВС Ми-8МТВ-1 RA-22631 при выполнении периодического ТО по Ф-2 обнаружены неверные показания температуры на приборе П-9т. Причина неисправности - погнут чувствительный элемент П-9т. Выполнена замена П-9т.

18.06.2024 ВС Ми-8МТВ-1 RA-22316 во время подготовки к вылету при прохождении встроенного контроля выявляется на табло пульта - неисправность блока. Причина - неисправность блока Б1-ПрК. Блок-Б1-ПрК заменен.

26.06.2024 ВС Ми-8 RA-22728 при выполнении периодического ТО по форме Ф-33 обнаружен сломанный крепеж основания МУ-615А (поперечное отклонение тарелки автомата перекоса). Причина неисправности - сломан крепеж и загрязнение потенциометра МУ-615А. Выполнена замена потенциометра, работа на земле соответствует ТУ.

29.06.2024 ВС Ми-8 RA-25189 при выполнении оперативного ТО не вращается маяк МСЛ-3. Причина неисправности - износ шестерни редуктора маяка. Радиомаяк МСЛ-3 заменен, работы на земле соответствуют ТУ.

10.07.2024 ВС Ми-8Т RA-22728 после посадки, во время руления произошел отказ керосинового обогревателя КО-50. Причина отказа - вышел из строя подогреватель керосина (2437). Выполнена замена подогревателя керосина.

11.07.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26099 при опробовании двигателей на земле произошло ложное срабатывание измерителя вибрации ИВ-41 БМ «Опасная вибрация левого двигателя». Причина ложного срабатывания - отказ в работе измерителя вибрации ИВ-41БМ. Выполнена замена измерителя вибрации ИВ-41БМ.

11.07.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26099 при опробовании двигателей на земле произошел отказ обогрева воздушного винта АВ-72Т правого двигателя. Причина отказа - неисправность панели управления ПУ-24АМ. Выполнена замена панели управления ПУ-24АМ.

11.07.2024 ВС Ан-26Б RA-26590 при выполнении периодического ТО во время проверки антиюзовой автоматики обнаружен отказ инерционного датчика колеса №1 УА2 SA- 13. Выполнена замена инерционного датчика колеса №1 УА28А-13.

18.07.2024 ВС Ми-8МТВ-1 RA-22316 в полете на всех режимах работы двигателей, происходит колебание индекса на указателе УР-117 левого двигателя. Причина неисправности - вышел из строя приемник давления ПМ-10МР. Выполнена замена комплекта измерителя режимов ИР-117.

19.07.2024 ВС Ми-8Т RA-25158 вовремя выполнения предполетного ТО была выявлена неисправность радиостанции «Баклан-20», диспетчер слышит шум и треск во время приема и передачи. Причина неисправности - отказ приемопередатчика «Баклан-20». Выполнена замена приемопередатчика «Баклан-20».

19.07.2024 ВС Ми-8Т RA-25189 во время полета произошел отказ в работе ос-

нового преобразователя ПТ-500ЦБ. Причина отказа - вышел из строя предохранитель в коробке управления основного преобразователя ПТ-500ЦБ. Выполнена замена основного преобразователя ПТ-500ЦБ.

23.07.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26099 во время подготовки к вылету произошел отказ показания топливомера 2-ой группы левого полукрыла. Причина неисправности — вышел из строя топливомер ДТС 10-9 системы СПУТ-1-5ВЕ. Выполнена замена топливомер ДТС 10-9.

30.07.2024 ВС Ан-24РВ RA-46616 в полете, при включении РЛС в режиме «МЕТЕО - КОНТУР» отсутствует изображение на экране МФИ (отсутствует отрисовка). Причина неисправности - вышел из строя блок метеонавигационного радиолокатора «Гроза М-24». Выполнена замена блока РЛС ГР2БМ.

02.08.2024 ВС Ми-8Т RA-24719 при выполнении послеполетного ТО обнаружена течь гидрожидкости АМГ-10 из под гайки 8А-4101-07 цилиндра камеры высокого давления левой амортистойки основного шасси 8А-4101-00Б. Выполнена замена левой амортистойки основного шасси 8А-4101-00Б. Амортистойка отправлена по рекламации в АО «ДАСЦ».

05.07.2024 ВС Ми-8Т RA-24199 во время предполетной подготовки обнаружена неисправность автопилота АП-34Б - не работает канал «тангаж». Причина неисправности - вышел из строя пульт управления ПУ-34. Выполнена замена пульта управления ПУ-34 автопилота.

16.09.2024 ВС Ми-8МТВ-1 RA-22471 во время выполнения предполетного обслуживания выявлена неисправность радиостанции «Прима-КВ». Причина неисправности - отказ в работе блока Б1 А-ПрК радиостанции. Выполнена замена блока Б1 А-ПрК.

24.09.2024 ВС Ми-8Т RA-25189 на послеполетном осмотре обнаружен порыв перкали правой половины стабилизатора снизу размером 150х150 мм. Выполнена замена стабилизатора.

26.09.2024 ВС Ми-8МТВ-1 RA-22471 через 15 минут полета возник посторонний шум при приеме-передаче радиостанции «Орлан-85СТ». Причина неисправности - отказ приемо-передатчика ИГЛМ.464424.028 радиостанции «Орлан-85СТ». Выполнена замена приемо-передатчика ИГЛМ.464424.

05.10.2024 ВС Ми-8Т RA-24719 при расшифровке полетной информации выявлена сбойная запись канала №14 «Шаг рулевого винта». Причина сбойной записи — вышел из строя потенциометрический датчик угловых перемещений МУ-615А. Датчик МУ-615А заменен, произведена тарировка канала №14 «Шаг рулевого винта».

08.10.2024 ВС Ми-8МТВ-1 RA-22471 при выполнении предполетной подготовки обнаружено неправильное показание термометра ТВ-1. Причина неверных показаний - неисправность приемника термометра сопротивления П-9Т. Выполнена замена приемника термометра сопротивления П-9Т.

19.10.2024 ВС Ми-8Т RA-22728 при выполнении периодического ТО с подготовкой к ОЗП выявлен отказ перекрывного крана 768600МА левого двигателя. Причина отказа - разрушение ножки ШР-а из-за попадания влаги. Выполнена замена перекрывного крана.

30.10.2024 ВС Ан-24РВ RA-46616 при заходе на посадку нет захвата траектории наклонной дальности. Причина - отказ в работе дальномера СД-67. Выполнена замена приемопередатчика С Д-67 с амортизационной рамой.

18.11.2024 ВС Ми-8Т RA-24719 при заходе на посадку произошел отказ обо-

грева лопасти №3 несущего винта. Причина отказа обогрева - короткое замыкание ввиду попадания влаги в ШР лопасти №3 НВ.

22.11.2024 ВС Ан-24РВ RA-46616 при запуске ВСУ РУ 19-АЗОО не происходит воспламенение топлива. Причина - закоксованность свечей зажигания СПН-4-3-Т. Выполнена замена 2-ух свечей зажигания СПН-4-3-Т.

27.11.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26128 на послеполетном осмотре обнаружена течь масла на ВСУ РУ19А-300 в районе установки генератора ГС-24Б. Причина течи масла - нарушено уплотнение привода генератора. Выполнена замена уплотнения привода генератора ГС-24Б.

28.11.2024 ВС Ми-8Т RA-24497 во время полета произошел отказ самолетного магнитофона МС-61. Причина отказа - обрыв звуконосителя кассеты МС-61. Выполнена замена кассеты самолетного магнитофона МС-61.

28.11.2024 ВС Ан-24 РВ-46616 во время запуска правого двигателя происходит зависание оборотов турбокомпрессора на 28%. Причина зависания оборотов турбокомпрессора - неисправна панель запуска стартер-генератора ПСГ-1А. Выполнена замена панели запуска стартер-генератора ПСГ-1А.

02.12.2024 ВС Ми-8Т RA-25189 При заруливании на место стоянки произошел отказ насоса топливного центробежного ЭЦН-75Б. Причина неисправности - выработка щеток выше ТУ. Выполнена замена щеток.

04.12.2024 ВС Ан-26Б RA-26590 вовремя захода на посадку не работает канал курса 2-го полукомплекта «Курс МП-70». Причина неисправности - отказ устройства навигационно-пилотажного. Выполнена замена устройства навигационно-пилотажного.

11.12.2024 ВС Ми-8Т RA-24719 на послеполетном осмотре обнаружено подтекание масла из штепсельного разъема датчика МСТ-35А. Причина подтекания масла - нарушение герметичности корпуса датчика в районе крепления штепсельного разъема. Выполнена замена датчика МСТ-35А.

16.12.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26099 во время выполнения периодического ТО обнаружено отслоение краски от картушки со шкалой компаса КИ-13К. Выполнена замена компаса КИ-13К.

17.12.2024 ВС Ан-24РВ RA-46616 во время полета перестала гореть лампа «Работа МСРП». Причина неисправности - отказ двигателя ЛПМ-С2. Выполнена замена лентопротяжного механизма ЛПМ МСРП 12-96.

17.12.2024 ВС Ми-8Т RA-24719 на предполетной подготовке выявлен отказ пожарной системы 3-й группы левого двигателя. Причина отказа - переменный контакт в ШР поз. 1007 цепей датчиков ДПС-1 3-й группы исполнительного блока ССП-ФК-БИ левого двигателя. Разобран ШР поз. 1007, удален некондиционный герметик, промыт. Контактные соединения восстановлены.

18.12.2024 ВС Ан-26Б-100 RA-26099 во время выполнения периодического ТО выявлен повышенный люфт в механизме привода триммера левого элерона. Причина неисправности - износ подшипника электромеханизма МП-100М-2 сер. Выполнена замена электромеханизма МП-100М-2 сер.

ООО «СиЛА»

По системам отказы распределились следующим порядком:

Наименование системы	Ан-28	L 410 UVP-E20
----------------------	-------	---------------

Планер и силовая установка		
Фюзеляж и рулевые поверхности	1	5
Силовая установка	2	6
Вспомогательная силовая установка	-	-
Топливная система	4	5
Шасси	-	1
Масляная система	-	-
Гидравлическая система	-	1
Радиоэлектронное оборудование		
Связное оборудование	-	2
Радиолокационное оборудование	-	1
Авиационное оборудование		
Пилотажно-навигационное оборудование	-	-
Система регистрации параметров полета	-	2
Противообледенительная система	-	4
Анероидно-мембранные приборы	-	-
Противопожарное оборудование	-	1
Приборное оборудование	-	-
Электрооборудование	1	7
Светотехническое оборудование	-	-
Система кондиционирования воздуха	-	-
Итого	8	35

ООО «Поляр-Авиа»

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

№ п/п	Система ВС	Количество дефектов и неисправностей по типам ВС			Всего по системам ВС
		Ан-2	Ми-8Т	Ми-8МТВ-1	
1	Планер	17	59	26	102
2	СУ	-	5	2	7
3	ВСУ	-	-	-	-
4	Несущая система, трансмиссия	-	6	6	12
5	Топливная система	-	3	1	4
6	Гидросистема	-	1	1	2
7	Воздушная система	-	-	-	-
8	Маслосистема	3	-	-	3
9	Шасси	4	7	3	14
10	Электрооборудование	4	16	5	25
11	Приборное оборудование	9	8	2	19
12	Противопожарное оборудование	-	2	-	2
13	Противообледенительное оборудование	-	2	-	2
14	Радиоэлектронное оборудование	2	2	5	9
15	Системы объективного контроля	-	-	-	-
16	Количество отказов по типу ВС	33	110	56	199
17	Количество ВС	4	5	3	12

ООО «АПК «Взлет»

Техническое обслуживание воздушных судов осуществляется сертифицированными согласно ФАП-285 сторонними организациями по техническому обслуживанию на договорной основе.

Ми-8Т RA-24468.

По результатам расшифровки полетной информации выявлен отказ агрегата МУ 615.

ОГУП «Авиация Колымы»

Организация технического обслуживания воздушных судов производится сторонней сертифицированной организацией, соответствующей требованиям ФАП-285, на основании заключенного договора.

Повторные дефекты.

За отчётный период в организациях ТО повторных дефектов не выявлено.

Досрочная съёмка двигателей.

В 3-м квартале 2024 года зарегистрирована одна досрочная съёмка двигателя на ВС АО "ЧукотАВИА" по производственной необходимости.

Задержка вылетов.

21.05.2024 произошла задержка вылета на 13 минут самолета ДНС-6 RA-67287 АО «ЧукотАВИА» по причине обновления авиационной системы.

28.11.2024 произошла задержка вылета на 1 час 15 минут самолета Ан-24РВ RA-46616 АО «ЧукотАВИА» по причине не запуска правого двигателя.

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

В 2024 году 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 – количество обработанных полетов – 3466, процент обработки от общего количества полетов – 98,48%.

По самолетам Ан-24, Ан-26 – количество обработанных полетов – 769, процент обработки от общего количества полетов – 98,0 %;

По самолетам ДНС-6 – количество обработанных полетов – 506, процент обработки от общего количества полетов – 100%.

Количество обработанных полетов с использованием записи звуковых регистраторов по типам в абсолютных величинах и в процентах к общему количеству полетов:

Ми-8 – 121 полетов – 3,49 %;

Ан-24, Ан-26 – 56 полетов – 7,2 %;

ДНС-6 – 38 полетов – 7,5 %.

Выявленные с использованием полетной информации характерные или опасные отказы авиатехники, нарушения правил эксплуатации:

Ми-8:

– в полете при наличии обледенения не включена ПОС левого двигателя;

ДНС-6:

- отказ канала №32 (барометрическая высота)-заменен датчик ДВ-15МВ.

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

Группа расшифровки и анализа полетной информации **ООО «СиЛА»** проводит обработку и анализ полетной информации эксплуатируемых воздушных судов в аэропорту г. Иркутск.

В 2024 году в ООО «СиЛА» контроль за выполнением полетов по обработке и анализу полетной информации осуществлялся на регулярной основе.

Бортовые регистраторы полетной информации на эксплуатируемых ВС не изменились по отношению к 2023 году.

По типу ВС L-410 UVP-E20 (бортовой регистратор FA2200 MADRAS):

- всего выполнено полетов - 1884;

- расшифровано полетов - 1882;

- процент проконтролированных полетов - 99,89 % (отказ оборудования в 2-х полетах). В 2023 году процент проконтролированных полетов составил 100 %.

По типу ВС Ан-28 (бортовой регистратор БУР-1):

- всего выполнено полетов - 888;

- расшифровано полетов - 845.

- процент проконтролированных полетов составил - 95,15 % (не корректная работа БУР-1) В 2023 году процент проконтролированных полетов составил 95,5 %. (в 2023 году - 97,75 %).

Общий процент проконтролированных полетов - 98,37 % (в 2023 году - 97,75 %).

Количество обработанных полетов с использованием записи звуковых регистраторов на ВС L-410 UVP-E20 (бортовой регистратор FA2100) составило 36 (1,9 %). На ВС Ан-28 звуковой носитель не предусмотрен.

На самолетах L-410 UVP-E20 выявлено 5 отклонений от норм техники пилотирования (отклонения от установленных ограничений в соответствии с РЛЭ):

23.01.2024 ВС L-410 UVP-E20- кратковременное превышение в полете скорости более допустимой с выпущенными шасси.

26.01.2024 ВС L-410 UVP-E20 - скорость в полете после взлета менее VREF (закрылки выпущены).

21.03.2024 ВС L-410 UVP-E20 - максимальная вертикальная перегрузка на посадке 2.13 на посадочной площадке Ока.

07.04.2024 ВС L-410 UVP-E20 - максимальная вертикальная перегрузка на посадке 2.10 на посадочной площадке Ока.

27.07.2024 - превышение максимального угла крена в полете.

На ВС Ан-28 выявлено 5 отклонений от норм техники пилотирования (отклонения от установленных ограничений в соответствии с РЛЭ):

06.02.2024 ВС Ан-28 - высота в начале уборки шасси на взлете менее 120 м.

17.06.2024 ВС Ан-28 - максимальная приборная скорость в полете с выпущенными закрылками (интерцепторы убраны).

19.06.2024 ВС Ан-28 - максимальный угол крена в полете 31.6°

02.09.2024 - превышение максимального угла крена в полете.

03.09.2024 - превышение максимального угла крена в полете.

В сравнительном анализе по отношению к 2023 году произошло увеличение абсолютного количества выявленных отклонений от норм техники пилотирования (по отклонениям от установленных ограничений в соответствии с РЛЭ): с 8 до 10 отклонений. (увеличение на 20 %).

Расшифровка и обработка полетной информации бортовых средств объективного контроля воздушных судов **ОГУП «Авиация Колымы»** осуществляется сертифицированным подразделением полетной информации, процент расшифровки (объем обработки полетной информации) соответствует требованиям Распоряжения МТ РФ № НА-281-р.

В **ООО «АПК «Взлет»** работы по сбору полетной информации выполняют специалисты организации по ТО, выполняющие ТО по договору, расшифровка и анализ полетной информации выполняются специалистами подразделений ПИ в соответствии с заключенными договорами на выполнение данных работ. По результатам расшифровки отказов авиационной техники не выявлено.

Общий объем обработки составил:

- Ми-8 – 98 % (542 выполненных и 533 проконтролированных полета;
- Ми-8АМТ-97% (200 выполненных и 195 проконтролированных).

Заключение.

Качество технического обслуживания, поддержание технического состояния парка воздушных судов подконтрольных эксплуатантов в 2024 году 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. Выполнялись работы по продлению Сертификатов летной годности воздушных судов.

Планами подконтрольных эксплуатантов на перспективу предусматривается поддержание летной годности для продолжения эксплуатации всего парка воздушных судов с выполнением программы ремонта на авиационных ремонтных предприятиях по мере отработки ресурсов.

При продолжении программы продления межремонтного ресурса, срока

службы самолетов возникают риски непланового прекращения эксплуатации при выявлении неисправностей конструкции, препятствующих дальнейшей безопасной эксплуатации воздушных судов.

Серьезно сказывается наличие санкций на эксплуатацию иностранной техники, сложности в поставках агрегатов и оборудования иностранного производства, проблемная логистическая обстановка. На текущий момент для поддержания летной годности требуется решение вопросов ремонта или приобретения комплектующих изделий. Имеющиеся резервы расходных материалов при плановом налете достаточны для обеспечения технического обслуживания на весьма непродолжительное время.

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

Специалисты инженерно-авиационных служб подконтрольных эксплуатантов справились с выполнением задач по поддержанию летной годности и обеспечили безопасность полетов и качество технического обслуживания в 2024 году.

6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ

В данном разделе приводится информация, касающаяся происшедших производственных происшествий, связанных с наземным обслуживанием. В данный раздел также включены происшедшие в 2024 году случаи незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, анализ состояния авиационной безопасности в аэропортах и авиапредприятиях, подконтрольных СВ МТУ Росавиации.

6.1. Наземное обслуживание воздушных судов (RAMP)

В 2024 году по сравнению с 2023 годом произошло увеличение количества повреждений ВС на земле (2024 год – 3 ПВС, 2023 год – 1 ПВС).

Краткие сведения об обстоятельствах производственных происшествий.

26.01.2024 в 10:30 (23:30 UTC 25.01.2024,) в аэропорту Магадан при выполнении наземного обслуживания воздушного судна на месте стоянки 30 произошло повреждение самолета автомобилем спецавтотранспорта (топливозаправщик ВС), принадлежащем ООО «АВИАТЕК». После завершения заправки при выполнении маневра лестницей, закрепленной к цистерне, топливозаправщик задел законцовку левого полукрыла.

Экипаж ВС (бортмеханик), а также инженерно-технический персонал линейной станции технического обслуживания (далее ЛСТО) Авиакомпании в аэропорту Магадан в момент столкновения топливозаправщика с самолетом проводили предполетную подготовку и оперативное техническое обслуживание с целью подготовки самолета к выполнению рейса IAE133 по маршруту Магадан – Кепервеем.

ВС отстранено от выполнения полета. Рейс IAE133 Авиакомпания выполнила на резервном ВС.

Причиной столкновения спецмашины явилось нарушение водителем топливозаправщика Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации и Руководства по наземному обслуживанию воздушных, выразившееся в следующем: проведение работ при отсутствии руководителя подъезда (отъезда) спецмашин к/от ВС; нарушение типовой схемы подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС; несоблюдение безопасной дистанции, исключаяющей повреждение ВС на земле.

26.09.2024 в 14:30 после выполнения рейса IAE9136 по маршруту Северо-Эвенск – Магадан на самолете Ан-24РВ RA-46625 воздушное судно было установлено в аэропорту Магадан на место стоянки 26 методом буксировки по разметке и передано от экипажа ВС техническому составу линейной станции технического обслуживания авиационной техники ИАС Авиакомпании в аэропорту Магадан для выполнения формы обслуживания. По окончании выполнения технического обслуживания на воздушном судне, было совершено столкновение спецмашины по сбору мусора, принадлежащей АО «Аэропорт Магадан», с воздушным судном. В результате столкновения спецтранспорта с ВС произошло повреждение конструкции крыла самолета (обогреваемого носка левой отъемной части крыла). ВС Ан-24РВ RA-46625 отстранено от эксплуатации.

Причиной столкновения спецмашины с ВС, повлекшее повреждение конструкции крыла самолета, явилось не выполнение водителем спецтранспорта

требований Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме, выразившееся в следующем: нарушение типовой схемы подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС; проведение работ при отсутствии руководителя подъезда (отъезда) спецмашин к/от ВС; несоблюдение безопасной дистанции, исключающей повреждение ВС на земле.

19.11.2024 произошло повреждение воздушного судна В-738-800 RA-73664, эксплуатант АО «Авиакомпания «Сибирь» в аэропорту Магадан в процессе буксировки ВС на МС 34.

Причиной повреждения воздушного судна В-737-800 RA-73664, эксплуатант АО «Авиакомпания «Сибирь», на аэродроме Магадан (Сокол) в процессе буксировки на место стоянки, повлекшее повреждение буксировочной серьги буксировочного узла передней опоры шасси, явилось сочетание следующих факторов:

- скользкий, заснеженный перрон, не обеспечивающий безопасность сцепления, из-за недостаточной очистки поверхности перрона и мест стоянок;
- выполнение буксировки ВС в отсутствие видимости нанесенной маркировки путей руления;
- экипаж ВС, не владея фактической ситуацией и считая приоритетным рекомендации разработчика, изложенные в FCOM и SOP, не выполнил указания руководителя буксировочной бригады.

Сопутствующим фактором послужил уклон перрона в сторону ИВПП.

6.2. Анализ состояния авиационной безопасности в аэропортах и авиапредприятиях.

В соответствии с Постановлениями глав муниципальных образований, во всех аэропортах (кроме аэропортов Омсукчан и Северо-Эвенск), 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.

В подконтрольных аэропортах и авиапредприятиях установлены пропускные и внутриобъектовые режимы. В каждом аэропорту, в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации, а также с учётом Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО и, с учётом особенностей деятельности каждого конкретного аэропорта, разработаны, утверждены руководителями предприятий и введены Инструкции по пропускному и внутриобъектовому режимам.

Охрана воздушных судов в подведомственных аэропортах осуществляется службами авиационной безопасности на основании договоров на охрану ВС, заключённых с авиакомпаниями-эксплуатантами, Основным документом, регламентирующим вопросы охраны воздушных судов, является «Инструкция по охране ВС и объектов аэропорта».

6.3 Акты незаконного вмешательства в деятельность аэропортов и авиапредприятий.

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.

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».

За 12 месяцев 2024 года проведено 9 проверок (за 12 мес. 2023 – 5).

В ходе проверок выявлено 22 (за 12 мес. 2024 – 7) нарушения нормативных документов по авиационной безопасности.

За отчётный период – 12 месяцев 2024 года, в отношении аэропортов и авиапредприятий, подведомственных СВ МТУ Росавиации, совершено 3 акта незаконного вмешательства (АНВ) (угроз совершения АНВ) в деятельность гражданской авиации в отношении:

22.01.2024 ФКП «Аэропорты Чукотки» аэропорт Анадырь поступила информация дежурной службы СВ ЛУ МВД России на транспорте о возможном размещении в туалетной комнате одного из аэропортов самодельного взрывного устройства, информация о закладке взрывных устройств в аэропорту Анадырь проверена и не нашла своего подтверждения. Факт закладки СВУ на объектах транспортной инфраструктуры ФКП «Аэропорты Чукотки» не установлен.

Задержек, отмены рейсов, либо отправки ВС на запасные аэродромы не было. Эвакуация пассажиров и персонала АВК аэропортов не проводилась.

По итогам проведения мероприятий аэропорты ФКП «Аэропорты Чукотки» продолжили работу в штатном режиме.

07.05.2024 АО «Аэропорт Магадан» в пункте досмотра «Вход АВК» сотрудниками САТБ при проведении досмотра, в личных вещах посетителя АВК обнаружен предмет похожий на взрывное устройство (гранату). В ходе проведённых мероприятий, установлено, что обнаруженный предмет, по внешним признакам напоминающий взрывное устройство (гранату), является массогабаритным макетом гранаты «РГО».

В период проведения проверочных мероприятий, была осуществлена эвакуация посетителей и персонала АВК аэропорта Магадан в количестве 120 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.

Рейс FV-6836 (Магадан – Красноярск) задержан в связи с проведением проверочных мероприятий.

27.06.2024 АО «Аэропорт Магадан» в пункте досмотра «Вход АВК» сотрудниками САТБ при проведении досмотра, в личных вещах посетителя АВК

обнаружен предмет похожий на взрывное устройство (гранату). В ходе проведённых мероприятий, установлено, что обнаруженный предмет, по внешним признакам напоминающий взрывное устройство (гранату), является массогабаритным макетом гранаты «Ф-1», о чем сотрудниками правоохранительных органов составлен Акт досмотра объекта на предмет наличия взрывных устройств (взрывчатых веществ).

В период проведения проверочных мероприятий, эвакуация посетителей и персонала АВК аэропорта Магадан не проводилась.

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

6.4 Авиаационная безопасность в аэропортах и на авиапредприятиях.

За 12 месяцев 2024 года проведено 9 проверок (за 12 мес. 2023 – 5). В ходе проверок выявлено 22 (за 12 мес. 2023 – 7) нарушений нормативных документов по авиационной безопасности.

За 2024 год деятельность администраций подконтрольных аэропортов и Служб авиационной безопасности, направленная на обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС, охраны ВС и средств аэропорта путём осуществления мер по защите от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, признана удовлетворительной.

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

За отчётный период, в процессе производства предполётных досмотров пассажиров, багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, службами авиационной безопасности подконтрольных аэропортов досмотрено 423964 (2023-418050) пассажиров, в процессе которых выявлен 31 пассажир (2023 выявлено 126), пытавшихся пронести в ВС запрещённые к перевозке предметы и вещества, обнаружено и изъято боеприпасов 18 шт. (2023 – 56 шт.), легковоспламеняющихся жидкостей 29,16 кг (2023 – 24,15 кг), колюще-режущих предметов 12 шт. (2023 – 33 шт.), пиротехнических средств 2 шт. (2023 – 49 шт.).

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

- оружия - 2955ед. (2023 – 3 030);
- боеприпасов - 112836 шт. (2023 – 115 617).

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

6.6. Случаи нарушения мер авиационной безопасности со стороны авиационного персонала 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.

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

7. ВЫВОДЫ

Общее количество авиационных событий в 2024 году, произошедших на подведомственной СВ МТУ Росавиации территории, по сравнению с предыдущим годом, увеличилось на 20 %. На прежнем уровне остается количество произошедших авиационных происшествий (2022 – 1 авария (ООО «Поляр-Авиа») с вертолетом Ми-8Т, 2023 – 1 авария (ООО «СТРИЖАВИА») с самолетом Ан-2, 2024 – 1 катастрофа (ООО «Дальнереченск Авиа»). Количество авиационных инцидентов увеличилось с 10 до 11 (на 10 %). Проведено расследование 3 повреждений воздушных судов на земле, за аналогичный период 2023 года – 1 повреждение ВС.

В течение 2024 года СВ МТУ Росавиацией проведено расследование 17 авиационных событий. Отчеты по результатам расследования авиационных событий рекомендованы для изучения эксплуатантам, операторам аэродромов, частным владельцам воздушных судов, выполняющим полеты в целях авиации общего назначения, и являются дополнительным важным источником данных по безопасности полетов, которые следует использовать в рамках СУБП.

В 2024 году произошло 2 авиационных события, причинами которых послужило столкновение ВС с птицами, в 2023 году – 1 столкновение ВС с птицами, в 2021 году отмечено 2 события на аэродроме Анадырь, при которых повреждения на воздушных судах отсутствуют, авиационные события не классифицированы.

За анализируемый период число инцидентов, связанных с отказами (неисправностями) систем и оборудования, силовой установки самолетов и вертолетов в сравнении с 2023 годом не изменилось. В 2024 году произошло 6 инцидентов по данным причинам и в 2023 году – 6 инцидентов.

Основным фактором, влияющим на отказы (дефекты) авиационной техники, является ее износ.

В 2024 году произошло 1 авиационное событие, причинами которых являются нарушения и отклонения, допущенные летным составом ВС. В 2023 году произошло 3 события: выявленные отклонения произошли при рулении по ИВПП на исполнительный старт, в наборе высоты, при заходе на посадку.

В 2024 году произошло уменьшение числа нарушений порядка использования воздушного пространства, зафиксировано 1 нарушение ИВП (в 2023 – 2 нарушения при выполнении полетов БВС, 1 – неустановленное ВС).

В 2024 году, как и за предыдущие 2 года (2022-2023) по сравнению с 2021 годом отсутствуют нарушения, допущенные диспетчерами ОрВД при аэронавигационном обслуживании (2021 – 2 нарушения), что позволяет судить о достаточности разработанных и проведенных профилактических мероприятий по выявлению и устранению отклонений, и их причин в Магаданском центре ОВД.

В 2024 году по сравнению с аналогичным периодом 2023 года увеличилось в три раза число повреждений ВС (ПВС) на земле, если в 2023 году произошло 1 ПВС, то в 2024 – 3 ПВС.

В 2024 году произошло увеличение авиационных событий, которые относятся к категории Аэродром (ADREM): 2024 – 3 события, 2023 – 1 событие.

Организации гражданской авиации, функционирующие на подконтрольной Управлению территории, в 2024 году обеспечили безопасность полётов на удовлетворительном уровне. В установленные сроки проведены работы по сезонной подготовке к выполнению полетов в весенне-летнем и осенне-зимнем периодах 2024 года.

8. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1. Организовать изучение настоящего анализа в организациях гражданской авиации.

2. С целью предупреждения авиационных происшествий, инцидентов и повреждений ВС на земле, исключения нарушений требований нормативных документов по ТО ВС предлагаем:

Руководителям организаций по ТО ВС обеспечить:

- выполнение требований воздушного законодательства Российской Федерации;

- контроль выполнения рекомендаций и поручений, изложенных в информациях по безопасности полётов, указаний и распоряжений Росавиации;

- исключение случаев выпуска в полёт ВС с неисправностями;

- принятие всех установленных мер по устранению и профилактике причин нарушений правил организации, обеспечения и выполнения ТО ВС, выявленных при расследовании авиационных событий, при проведении инспекционных проверок, обнаружении нарушений исполнения нормативных документов, регламентирующих правила выполнения работ по ТО ВС;

- осуществление постоянного контроля качества подготовки ИТП;

- исключение случаев выполнения работ по буксировке и заправке ВС без предварительного инструктажа исполнителей;

- акцентирование внимания 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;

- внимание ИТП на особенности эксплуатации воздушных судов в зимний период, влияние внешней среды на состояние систем воздушного судна, контактных и замыкающих устройств, технологию удаления обледенения с несущих поверхностей и концевых выключателей воздушного судна;

- при увеличении интенсивности полетов в летний период с посадочных площадок повышение контроля состояния авиационных аккумуляторов;

- при выполнении технического обслуживания вертолетов после полетов с пыльных аэродромов особое внимание состоянию входных каналов двигателей, лопаток 1-й ступени ротора компрессора, лопастей несущего и рулевого винтов на предмет механических повреждений оковок и хвостовых отсеков.

Проводить постоянную работу среди персонала ИАС о недопустимости поспешных действий и принятия необоснованных решений по допуску ВС к эксплуатации после отказов и неисправностей, в том числе оговоренных в перечне минимального необходимого исправного оборудования.

3. В рамках собственной СУБП обеспечивать работу по сбору и анализу данных об идентифицированных факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов ВС, выявленных в процессе производственной деятельности, хранению этих данных и обмену, предоставлению их в СВ МТУ Росавиации, а также расчет степени рисков.

4. Проводить систематизацию, надлежащую защиту и поощрение в области функционирования системы добровольных сообщений.

5. Обеспечивать своевременное доведение и изучение ежедневной (суточной) информации по безопасности полетов, поступающей информации по безопасности полётов Росавиации, приказов Росавиации, отчетов по результатам расследований авиационных событий и выполнение изложенных в них рекомендаций.

6. В целях поддержания стандартов в рабочем состоянии проводить актуализацию руководящих документов, используемых в производственной деятельности.

7. Эксплуатантам:

- неукоснительного соблюдения требований руководящих документов, регламентирующих обеспечение и выполнение полетов;

- проведения качественного анализа метеорологической и аэронавигационной обстановки, анализа состояния поверхности летного поля аэродромов при принятии решения на вылет, по уходу на запасной аэродром и при принятии решения на выполнение посадки;

- обращать особое внимание экипажей, выполняющих полеты в горной местности, на правильную оценку фактических и прогнозируемых метеоусловий, грамотное принятие решения на начало работ и своевременное прекращение полетов при ухудшении погоды хуже минимума. Особое внимание обращать на эксплуатацию ВС в переходный период, расчет максимальной взлетной и посадочной массы;

- экипажам ВС максимально объективно оценивать собственные навыки выполнения полетов с учетом фактических и прогнозируемых погодных условий, времени суток и предполагаемых мест посадок. Трезво оценивать риск выполнения полёта с учётом как фактических условий и состояния ВС и экипажа, так и с непременным учётом появления возможных отклонений от нормального функционирования различных элементов авиационной транспортной системы;

- вести контроль за своевременностью и правильностью ведения и оформления летно-штабной документации;

- вести контроль состояния посадочных площадок, операторами которых является эксплуатант;

- предусмотреть периодический пересмотр программы анализа полетных данных с целью учета в ней фактических данных о событиях, создавших угрозу безопасности полетов;

- анализировать достаточность и эффективность использования данных бортовых средств объективного контроля, являющихся составной частью системы управления безопасностью полетов, в целях осуществления контроля техники пилотирования (выявления тенденций отклонения в технике пилотирования), а также достаточности и эффективности разработанных и реализованных мероприятий по контролю за соблюдением экипажами технологии работы членов летного экипажа, выполнением стандартных эксплуатационных процедур и выполнением карт контрольных проверок;

- 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;

8. Операторам аэродромов:

- не допускать завышение значений коэффициента сцепления;

- в рамках 1 очереди очистки осуществлять очистку ВПП на всю ширину и длину;
- при очистке ВПП уделять особое внимание порогам и концевым участкам ВПП, сопряжению ВПП с РД и разворотным карманам;
- определить критерии годности летного поля к полетам;
- организовать видеонаблюдение за ВПП (при наличии технической возможности);
- в случае прогнозирования неблагоприятных погодных условий рассмотреть возможность усиления численности персонала, задействованного в эксплуатационном содержании аэродрома;
- обеспечить очистку мест противообледенительной обработки после каждой обработки ВС в целях исключения образования луж и скопления слякоти;
- осуществлять очистку искусственных покрытий ИВПП, рулежных дорожек, мест стоянок от противогололедного реагента после завершения его действия;
- обеспечить использование противогололедного реагента в соответствии с инструкциями производителей (в том числе нормы расхода);
- исключить случаи неполной (частичной) очистки ВПП, неполного измерения коэффициента сцепления, преднамеренного завышения коэффициента сцепления;
- в целях предотвращения несанкционированных выездов на ВПП разрабатывать и реализовывать профилактические мероприятия в процессе работы группы по безопасности на ВПП;
- в рамках функционирования СУБП провести оценку эффективности уже принятых мер и нереализованных мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов, полноту и качество реализации положений Росавиации, изложенных в информациях по безопасности полетов (размещены в АМРИИП Росавиации, категории BIRD);
- в рамках функционирования СУБП провести оценку эффективности мероприятий в целях предотвращения повреждений воздушных судов;
- принять организационные (административные) меры неукоснительного соблюдения положений руководств по организации наземного обслуживания воздушных судов эксплуатантов, в том числе соблюдения правил подъезда/отъезда спецтехники к воздушным судам.

9. Владельцам посадочных площадок осуществлять контроль за состоянием посадочных площадок на предмет нахождения несанкционированных объектов, не отвечающих требованиям по безопасности.