УТВЕРЖДАЮ
Руководитель Приволжского
МТУВТ ФАВТ

_____ В. Н. Шубин

«02» ноября 2010 г.

Анализ состояния безопасности полетов в авиапредприятиях гражданской авиации, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года

САМАРА

2010

Анализ состояния безопасности полетов в авиапредприятиях гражданской авиации, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ в за 9 месяцев 2010 г.

I. Общие данные о состоянии безопасности полетов в за 9 месяцев 2010/2009г.г.

1.1 Состояние безопасности полётов в авиапредприятиях коммерческой авиации (включая лётные училища) , подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ .

За 9 месяцев 2010 года с гражданскими воздушными судами коммерческой авиации авиапредприятий , подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ произошло **34** авиационных событий , из которых классифицированы и расследованы — **31,** по трём авиационным событиям расследование не завершено. За аналогичный период 2009 года произошло 32 авиационных событий , из которых расследованы и классифицированы **30** (по 2-ум авиационным событиям расследования не завершены). За 9 месяцев 2010 года произошло **увеличение** числа авиационных событий в сравнении с аналогичным периодом 2009 года на **3 %**.

За 9 месяцев 2010 года авиационных происшествий с коммерческими воздушными судами не было, за аналогичный период 2009 года авиационных происшествий с коммерческими воздушными судами не было.

Чрезвычайных происшествий с ВС коммерческой авиации , подконтрольной Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ в за 9 месяцев 2010 года и за 9 месяцев 2009 года не было.

Таблица № 1.1.1

Общие данные по авиационным происшествиям в коммерческой гражданской авиации в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ в за 9 месяцев 2010 г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на :			
				САМОЛЁТАХ		ВЕРТОЛЁТАХ	
				1-3 кл.	4 кл.	1-2 кл.	3-4 кл.
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		**2010**	0	0	0	0	0
		2009	0	0	0	0	0
Катастрофы		**2010**	0	0	0	0	0
		2009	0	0	0	0	0
Погибло			0	0	0	0	0
В том числе	экипаж	**2010**	0	0	0	0	0
		2009	0	0	0	0	0
	пассажиры	**2010**	0	0	0	0	0
		2009	0	0	0	0	0

Аварии	**2010**	0	0	0	0	0
	2009	0	0	0	0	0
Списано ВС	**2010**	0	0	0	0	0
	2009	0	0	0	0	0

Таблица № 1.1.2

Общие данные об авиационных инцидентах, ЧП и ПВС с воздушными судами коммерческой гражданской авиации в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ в в за 9 месяцев 2010 г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на :			
				САМОЛЁТАХ		ВЕРТОЛЁТАХ	
				1-3 кл.	4 кл.	1-2 кл.	3-4 кл.
ИНЦИДЕНТЫ		**2010**	**27**	**24**	**2**	**-**	**1**
		2009	**25**	**17**	**8**	**-**	**-**
В том числе	серьёзные	**2010**	**2**	**1**	**-**	**-**	**1**
		2009	**3**	**-**	**3**	**-**	**-**
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Погибло при ЧП		**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ПОВРЕЖДЕНИЯ ВС НА ЗЕМЛЕ		**2010**	**4**	**4**	**-**	**-**	**-**
		2009	**5**	**4**	**-**	**1**	**-**
НЕДОПУСТИМЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ ЛОПАТОК		**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ИТОГ		**2010**	**31**	**28**	**2**		**1**
		2009	**30**	**21**	**8**	**1**	**-**

В представленных таблицах не учтены события :

1. Расследование не завершено :

- 30.04.2010 г. , Як-18Т № RA-44477 УВАУ ГА, место события - Ульяновск (Баратаевка) , 13-34 UTC. При выполнении учебного полета экипаж доложил о падении давления масла в двигателе, принял решение на посадку с обратным курсом 22. Посадка благополучно. М/У простые. Председатель государственный инспектор ОИБП ПРИВ МТУ ВТ ФАВТ Шкурко Ю.А. Приказ № 62 от .04.05.2010 г. Срок расследования продлен до получения результатов исследования крана слива масла двигателя. Тлг ФАВТ № 111150 от 11.05.2010 г.

- 27.06.2010 г., Як-42 № RA-42356 ОАО «Саратовские авиалинии», место события -а/п Саратов, в 14-42 UTC при выполнении посадки с МК=116 произошло касание о ВПП правым полукрылом из-за порыва ветра. На ВС имеется потертость нижней части законцовки правого полукрыла, внешняя часть правого закрылка загнута вверх на 60 градусов. На борту 120 пассажиров. Посадка благополучна. Председатель комиссии-государственный инспектор ОИБП Прив. МТУВТ ФАВТ Печатнов А.М.
Приказ № 94 от 28.06.2010 г. Срок расследования продлён до получения результатов исследования из ГЦ БП ВТ на основании ТЛГ УУУКЫЛЫИ от 06.07.2010 г. № 060605.

- 19.07.2010 г. , Як-18Т серии 36 № RA-44322 ФГОУ УВАУ ГА , место события- а/д Солдатская Ташла, 07-26 UTC. При выполнении учебно тренировочного полёта, после взлета на высоте 8-10 м.экипаж определил неустойчивую работу двигателя с падением оборотов и давления топлива. КВС принял решение о выполнении посадки по курсу

взлёта. Посадка произведена в пределах ВПП благополучно, ВС повреждений не имеет, экипаж не пострадал. Сроки расследования продлены до получения результатов исследования (тлг ФАВТ № 290745 УУУКЫЛЫИ от 29.07.10г).

2. Не классифицировано событие :

- **14.01.2010 г., Як-42 №RA-42389 ОАО «Саратовские авиалинии», место события -а/п Нальчик , в 19-43UTC произошла посадка ниже минимума при высоте нижней границы облачности 50м и видимости 1100м, по огням 1500м (минимум аэродрома 70х900). Расследование проводило Южное МТУ ВТ ФАВТ. Заключение:**

1. Действия экипажа соответствовали сложившейся ситуации и не противоречили п.3.89 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в ГА РФ» утвержденного приказом Минтранса РФ от 31.07.09г №128

2. Причиной неоднозначной оценки особой ситуации явилось неполное соответствие документов ОВД требованиям ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ», утвержденным приказом Минтранса РФ от 31.07.2009г №128.

Вместе с тем решением Руководителя Приволжского МТУ ВТ ФАВТ за нарушение пункта 3.89 ФАП-128 (РПП, часть А, стр. 188) «... ***В любом случае, КВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме в месте, в котором будут нарушены ограничения эксплуатационных минимумов данного аэродрома, или, по мнению КВС, не обеспечивается безопасность посадки.»*** **КВС Широких А.А. Погашен талон нарушений № 1.**

Из представленных таблиц следует, что авиационных происшествий с ВС коммерческой авиации , подконтрольной Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ в за 9 месяцев 2010 года не было.

В сравнении с аналогичным периодом 2009 года произошло увеличение общего числа авиационных инцидентов, с 25 до 27, при этом:

- общее число серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев 2010 г. в сравнении с аналогичным периодом 2009 г. **снизилось с 3-х до 2-х** на **33 %** за счёт **снижения** числа САИ по самолётам 4 класса **с 3 до 0**, **увеличения** по самолётам 1-3 классов с **0 до 1, увеличения** по вертолётам 4-го класса **с 0 до 1-го**;
- число авиационных инцидентов **увеличилось с 22** до **25**, увеличение на **14 %** за счёт увеличения **с 17 до 23** по самолётам 1-3 классов и снижения с 5 до 2 по самолётам 4-го класса, при этом за 9 месяцев 2010 года 3 АИ произошли по факторам предприятий не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ , 2 АИ произошли по факторам воздействия внешней среды; таким образом число АИ , отнесённых по факторам авиапредприятий, подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ **снизилось с 21** до **20** на **5 %.**

Число повреждений воздушных судов на земле за 9 месяцев 2010 г. в сравнении с аналогичным периодом 2009 г. снизилось с **5 до 4-х,** при этом за 9 месяцев 2010 года 3 из указанных ПВС произошло по факторам авиапредприятий не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ; за 9месяцев 2009 года 1 ПВС произошло по факторам авиапредприятий не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ и 1 ПВС по фактору воздействия внешней среды. Таким образом число ПВС , отнесённых по факторам авиапредприятий, подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ **снизилось с 3-х до 1-го.**

1.2 Состояние безопасности полётов в авиации общего назначения , подконтрольной Приволжскому МТУВТ ФАВТ .

В за 9 месяцев 2010 года с воздушными судами АОН , подконтрольными Приволжскому МТУВТ ФАВТ авиационных происшествий не было, произошло 1 авиационное событие — авиационный инцидент (в учёт принимаются события , расследование по которым завершено). Для сравнения за аналогичный период 2009 года произошло 4 авиационных происшествия из которых — 3 катастрофы, 1-авария. Общие данные по авиационным происшествиям , инцидентам АОН представлены в таблице 1.2.1.

Таблица № 1.2.1

Общие данные по авиационным происшествиям и инцидентам в авиации общего назначения, подконтрольной (произошедшие на территории, подконтрольной) Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 г.

КЛАССИФИКАЦИЯ		ГОДЫ	ВСЕГО	В том числе на :					
				САМОЛЁТАХ				ВЕРТОЛЁТАХ	
				1-3 кл.	4 кл.	ЛВС	СВС	1-2 кл.	3-4 кл.
АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ		**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**4**	**-**	**-**	**1**	**2**	**-**	**1**
Катастрофы		**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**3**	**-**	**-**	**1**	**1**	**-**	**1**
Погибло		**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**5**	**-**	**-**	**2**	**1**	**-**	**2**
В том числе	экипаж	**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**3**			**1**	**1**		**1**
	пассажиры	**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**2**			**1**			**1**
Аварии		**2010**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
		2009	**1**				**1**		
ИНЦИДЕНТЫ		**2010**	**1**	**1**					
		2009	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ИТОГ		**2010**	**1**						
		2009	**4**			**1**	**2**	**-**	**1**

***-** Не учтены авиационные события с ВС АОН , произошедшие на территории подконтрольной Приволжскому МТУВТ ФАВТ с не подконтрольными ВС:

- **02.01.2010 г. , ВС R-44 № RA-04244 , принадлежащее АОН ЗАО «Электротехническая компания» Уральского МТУ, АПБЧЖ , место события - Пермский край Частинский р-он , 1,2 км от деревни Мало-Бойдино, в 09-00 UTC на взлете КВС потерял контакт с землей из-за сложного вихря, белизны и отсутствия ориентировки и столкнулся с поверхностью льда на реке. Вертолет полностью разрушен и частично сгорел. КВС получил ожоги, переломы, ушибы. Расследование МАК, приказ № 1/491-р от 02.01.2010 г. Причиной авиационного происшествия с вертолётом R-44 RA-04244 явилась профессиональная неподготовленность пилота для полётов в осенне-зимний период. Столкновение вертолёта с ледовой поверхностью реки явилось следствием потери пилотом пространственной ориентировки при**

выполнении взлёта в условиях сильного снегопада и метели, отсутствия линии видимого горизонта при полной белизне подстилающей поверхности реки и отсутствия наземных ориентиров.

– **26.06.2010 г., ВС Z-326 № RA-0849G, владелец- частное лицо Максумов Б.Ф., место события - зона а/п Уфа 2км северо-восточнее летной полосы, 04-48 UTC вынужденная посадка вне аэродрома по причине отказа двигателя. Посадка с убранным шасси. Экипаж 2 человека, КВС_Максумов Б.Ф., экипаж не пострадал, ВС получило незначительное повреждение (концевые части лопастей ВВ, нижняя часть капота двигателя) , расследует ОИБП Приволжского МТУВТ ФАВТ, СЛГ оформлялся Татарским МТУ ВТ ФАВТ. САИ Причиной вынужденной посадки ВС явилось самовыключение двигателя «Вальтер Минор 6-III", заводской № 34404. Причиной самовыключения двигателя явилось падение производительности топливного насоса W2M-50 № 7145 вследствии расслоения резины, двухстороннего растяжения покровных слоев, образования вздутия в рабочей зоне мембран.**

Из представленной таблицы следует , что по авиации общего назначения , подконтрольной Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года в сравнении с аналогичным периодом 2009 года произошло **снижение** числа авиационных происшествий **с 4-х до 0**, **увеличение** числа авиационных инцидентов **с 0 до 1-го**.

2. Анализ состояния безопасности полётов на самолётах 1-3 классов в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года.

2.1 Авиационные происшествия с самолётами 1-3 классов.

За 9 месяцев 2010 года авиационных происшествий с воздушными судами 1-3 классов в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ не было, за аналогичный период 2009 года авиационных происшествий с самолётами 1-3 классов не было.

2.2 Авиационные инциденты с самолётами 1-3 классов.

2.2.а Абсолютные показатели состояния безопасности полётов с самолётами 1-3 классов в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года .

За 9 месяцев 2010 года в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ произошло **24** авиационных инцидента (1- серьёзный авиационный инцидент, 23- авиационных инцидента), из которых три, среди которых один серьёзный инцидент наполовину отнесены по факторам

авиапредприятий , подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ; 2 авиационных инцидента отнесены по факторам воздействия внешней среды, 2 авиационных инцидента отнесены по факторам авиапредприятий не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ.

Динамика изменения числа авиационных инцидентов по факторам авиапредприятий(включая ОАТ), подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ с самолётами 1-3 классов по авиапредприятиям за 9 месяцев последних трёх лет представлена в таблице 2.2.а.

Таблица № 2.2.а

Распределение авиационных инцидентов , произошедших в за 9 месяцев 2010/2009,2008 г.г. по авиапредприятиям, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ.

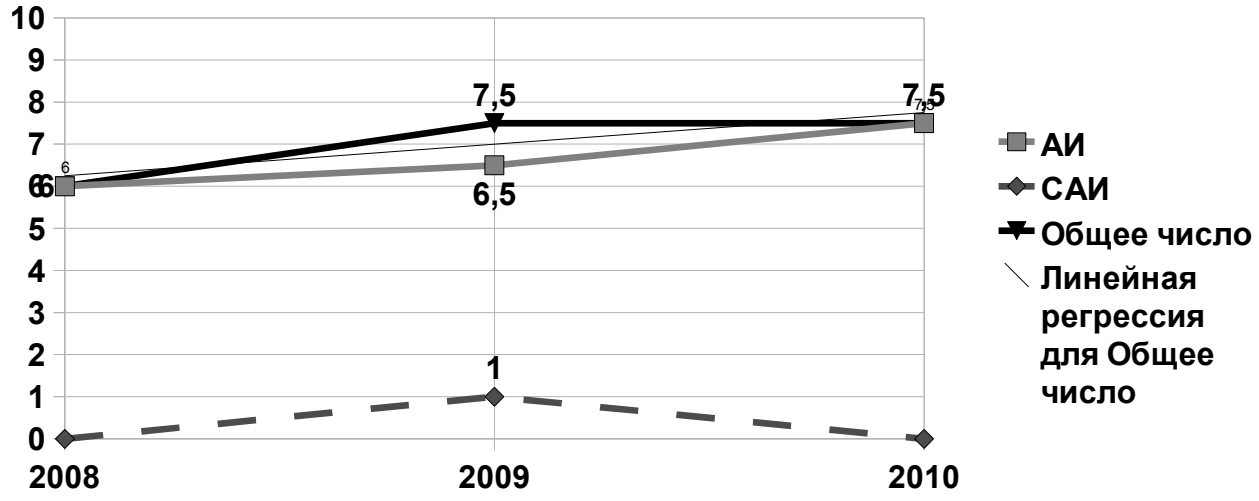
№ п/п	Авиапредприятие	САИ			АИ			ВСЕГО		
		2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	-	1	-	7,5	6,5	6	7,5	7,5	6
2	ОАО «Саратовские авиалинии»	-	-	-	5	3	2,5	5	3	2,5
3	ОАО «Ижавиа»	0,5	-	-	2	1	3	2,5	1	3
4	ООО « Авиакомпания Башкортостан»	-	-	-	-	1	2	-	1	2
5	ОАО «Кировавиа»	-	-	-	-	1	1	-	1	1
6	ФГУП «Пермские авиалинии»	-	-	-	-	0,5	2	-	0,5	2
7	ОАО «Авиалинии Мордовии»	-	-	-	0,5	-	-	0,5	-	-
8	ФГОУ ВПО УВАУГА	-	-	-	-	-	1	-	-	1
9	ОАО «Международный аэропорт Курумоч»	-	-	-	1	-	-	1	-	-
10	МУП «Аэропорт Орск»	-	-	-	-	-	0,5	-	-	0,5
11	ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»	-	-	-	1	1	1	1	1	1
12	ОАО «Международный аэропорт «Уфа»	-	-	-	1	-	-	1	-	-
13	Государственное бюджетное учреждение Пензенской области «Аэропорт города Пензы»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Обособленное структурное подразделение «Международный аэропорт «Ульяновск-Восточный» ЗАО «Авиастар-СП»	-	-	-	-	-	-	-	-	-

15	**ОАО «Аэропорт Ульяновск»**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
16	**ЗАО «Авиакор-Сервис»**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**	**-**	**-**	**1**	**-**
ИТОГ		**0,5**	**1**	**-**	**18**	**15**	**21***	**18,5**	**16**	**21***

* Число авиационных инцидентов с учётом АИ с ВС ОАО «Авиакомпания «САМАРА» (сертификат эксплуатанта аннулирован).

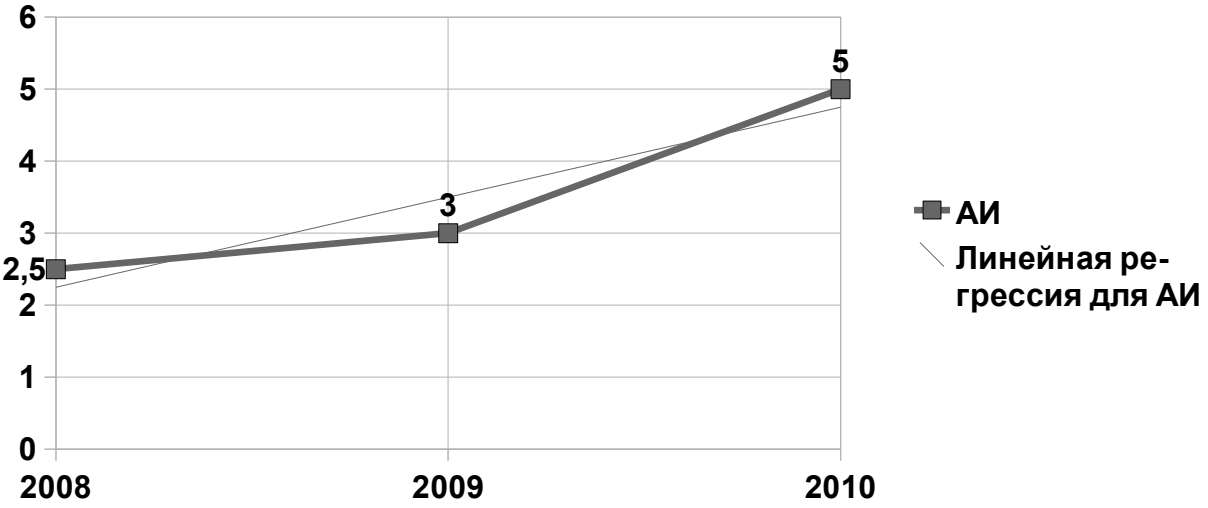
Из представленной таблицы следует, что по самолётам 1-3 классов в за 9 месяцев 2010 года в авиапредприятиях , подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ наблюдается следующая картина :

По ФГУП «Оренбургские авиалинии»



Из представленной диаграммы отмечается тенденция к росту общего числа авиационных инцидентов.

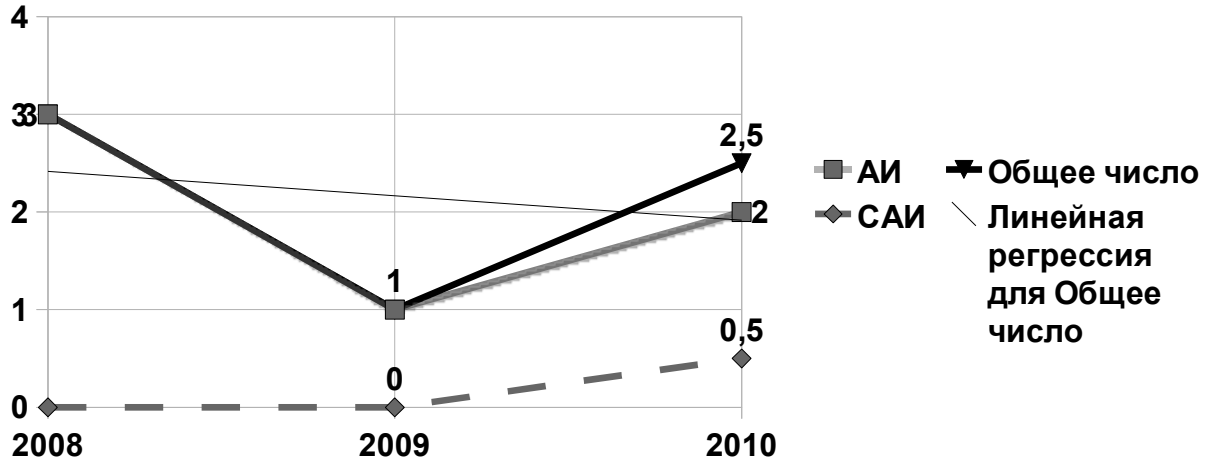
По ОАО «Саратовские авиалинии»



Из представленной диаграммы отмечается тенденция к росту числа авиационных

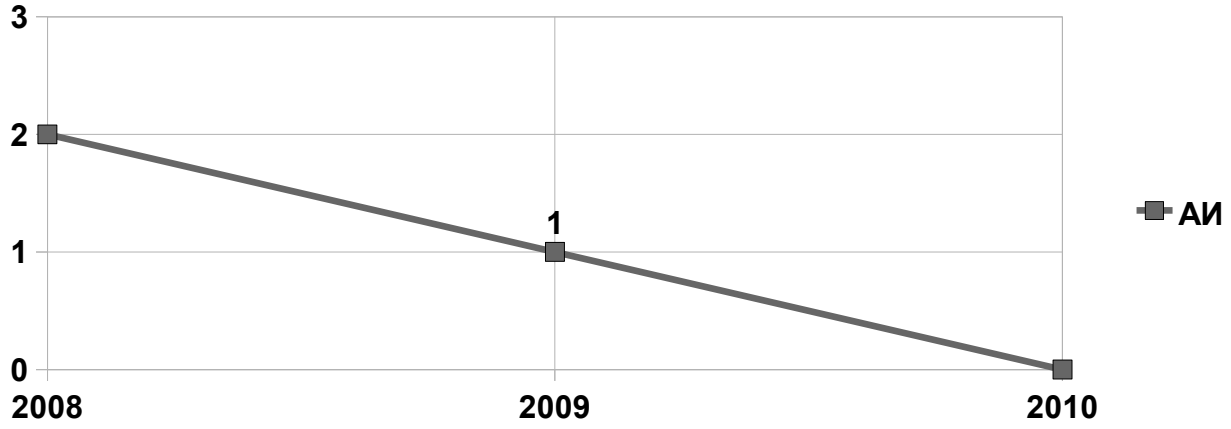
инцидентов.

По ОАО «Ижавиа»



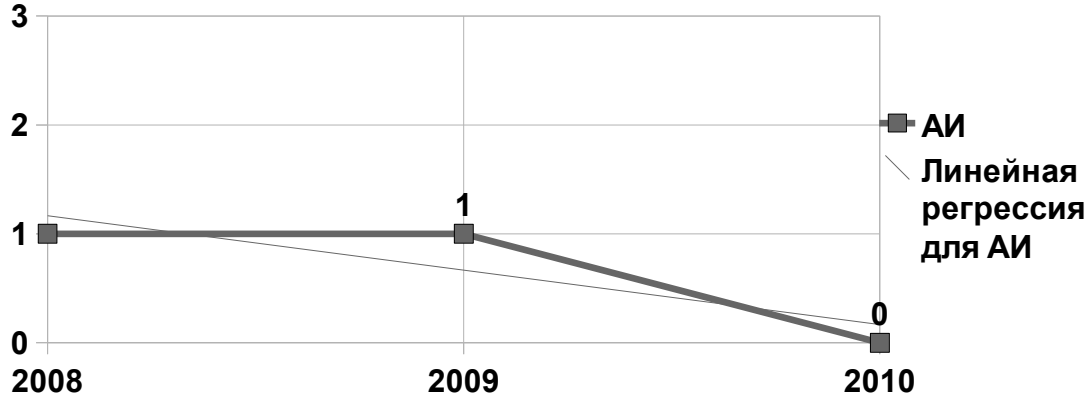
По общему числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к снижению числа.

По ООО « Авиакомпания Башкортостан»



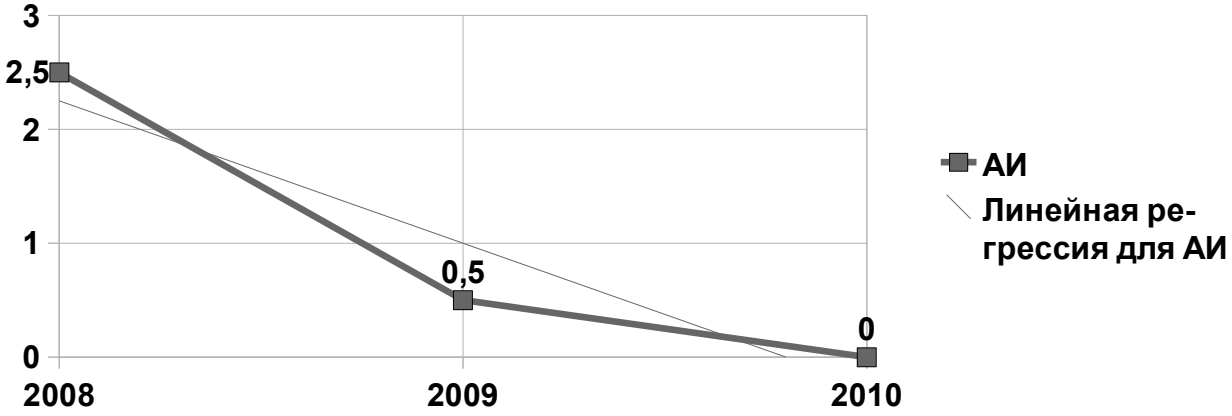
По числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к снижению, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По ОАО «Кировавиа»



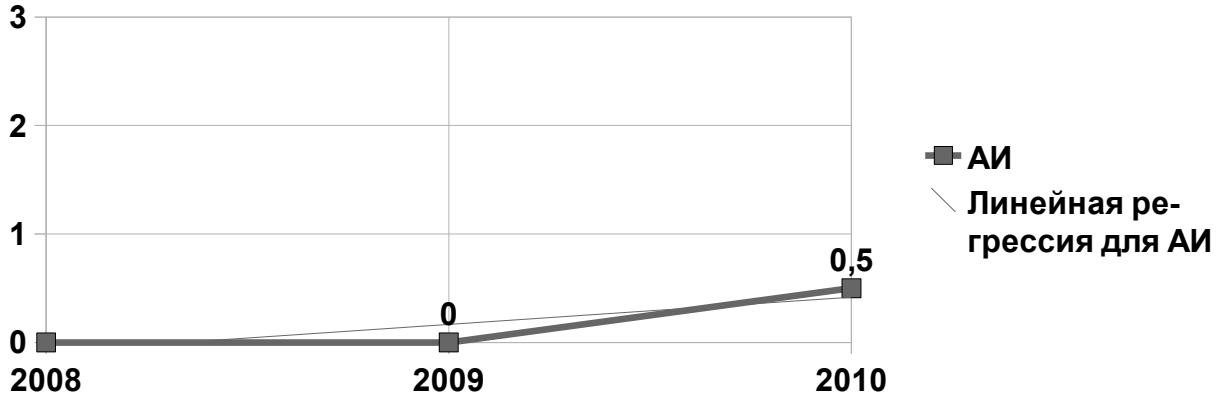
По числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к снижению, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По ФГУП «Пермские авиалинии»



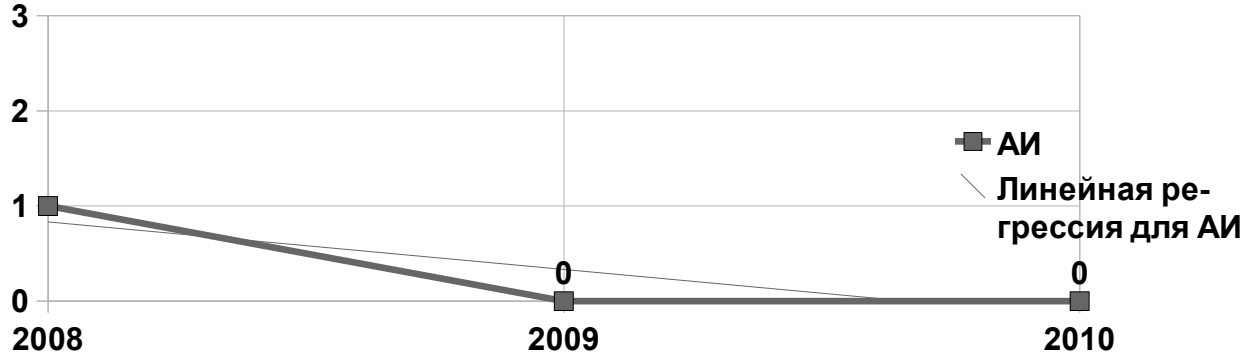
По числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к снижению, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По ОАО «Авиалинии Мордовии»



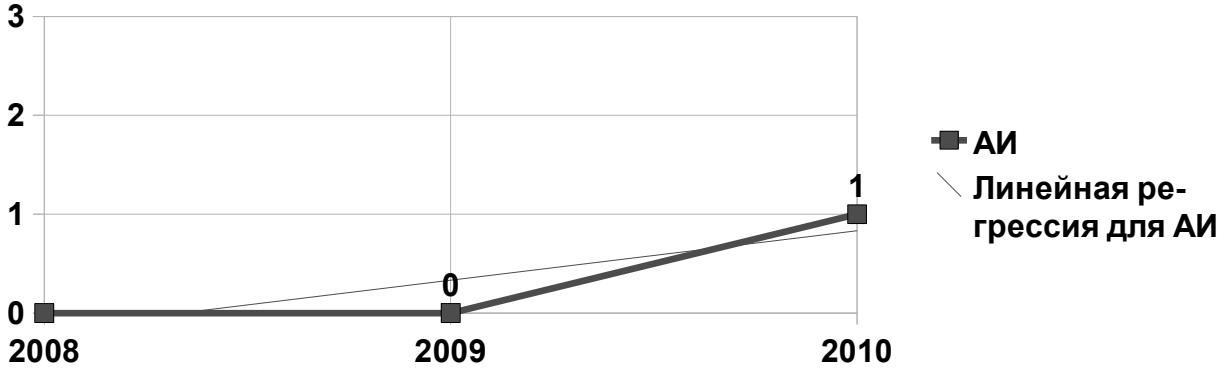
По числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к росту, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По ФГОУ ВПО УВАУГА



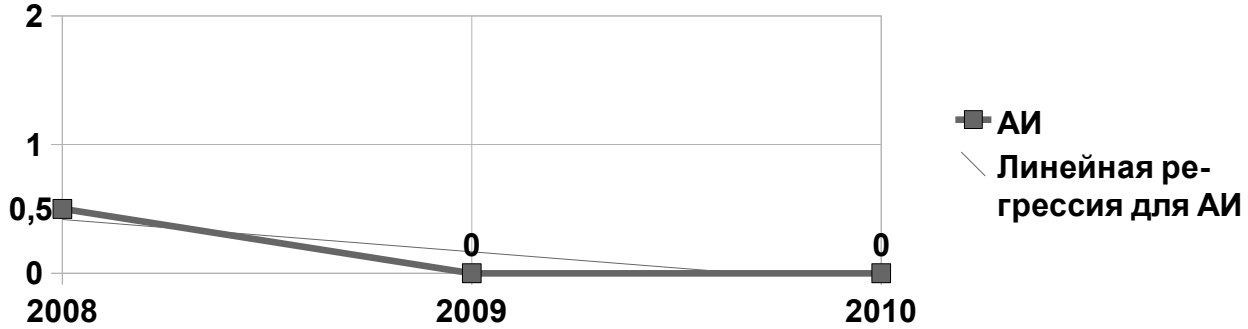
По числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к снижению, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По ОАО «Международный аэропорт Курумоч»



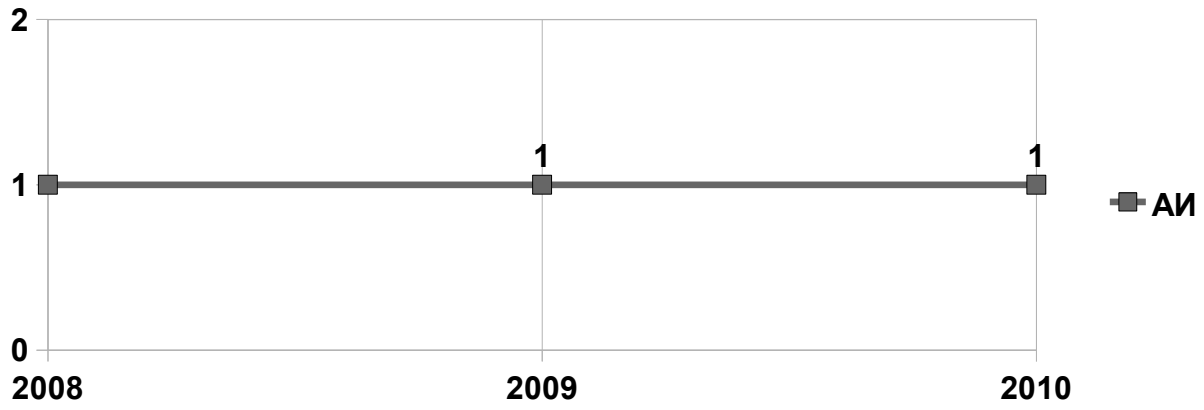
По числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к росту, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По МУП «Аэропорт Орск»



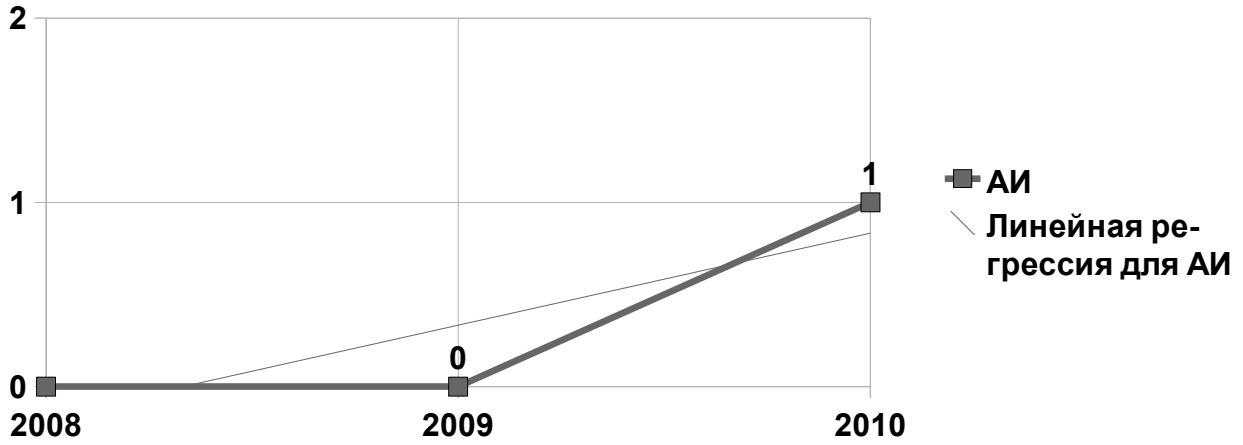
По числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к снижению, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»



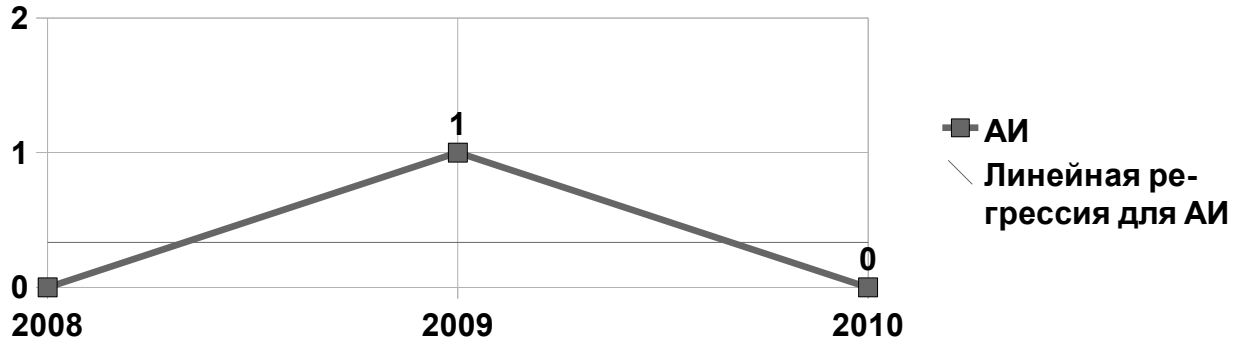
По числу авиационных инцидентов без изменений на протяжении трёх лет без изменения на уровне 1, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По ОАО «Международный аэропорт «Уфа»



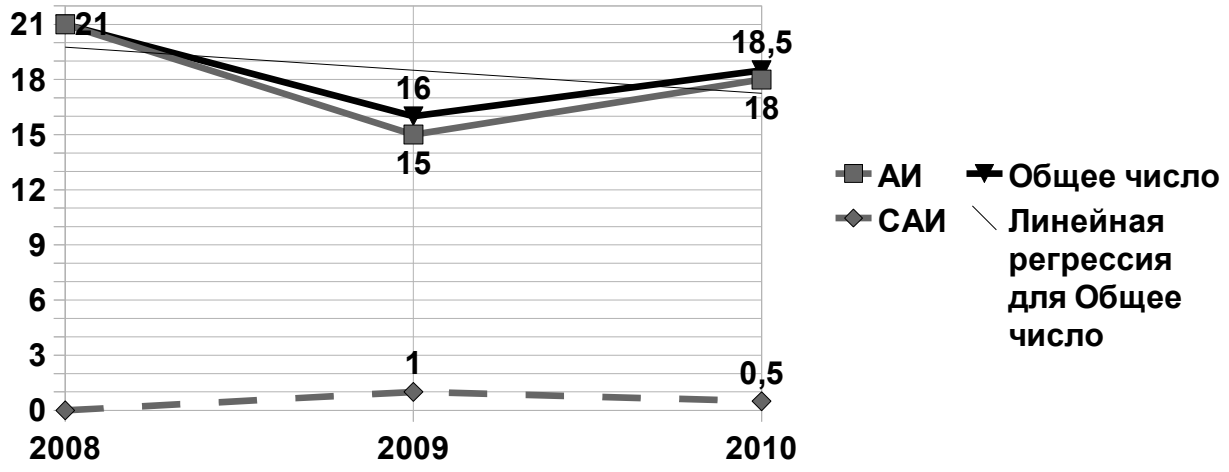
По числу авиационных инцидентов наблюдается тенденция к росту, серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

По ЗАО «Авиакор-Сервис»



Серьёзных авиационных инцидентов за 9 месяцев крайних трёх лет не было .

В целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ.

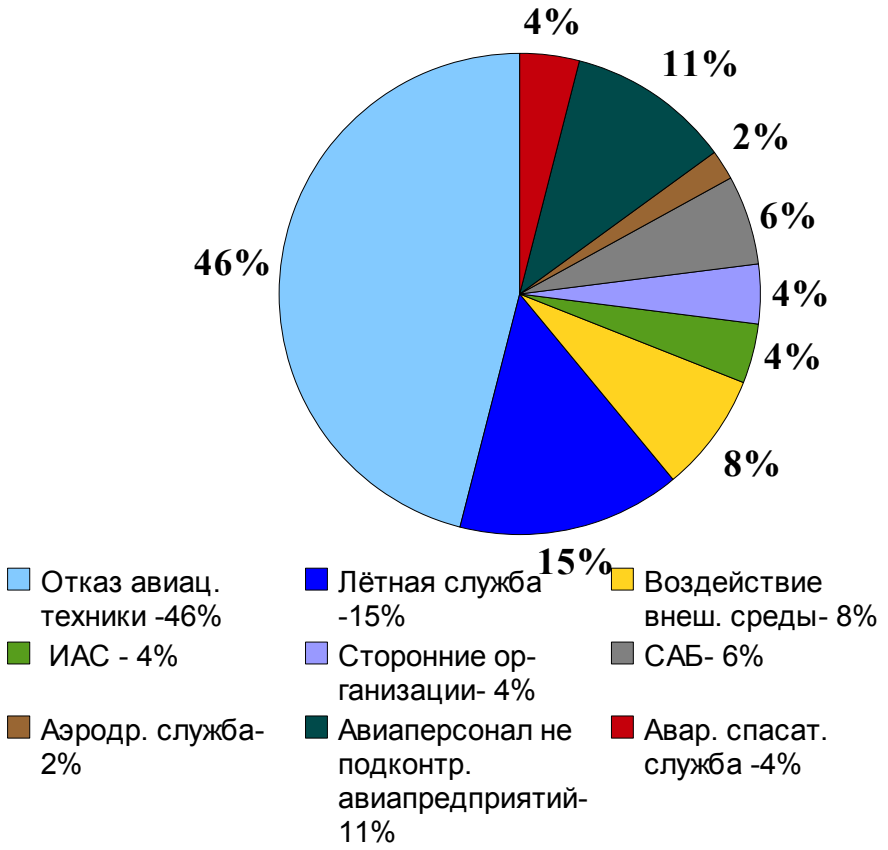


За 9 месяцев 2010 года в сравнении с аналогичным периодом 2009 года отмечается рост числа авиационных инцидентов с 15 до 18 , на **20%**, рост общего числа авиационных инцидентов , включая серьёзные с 16 до 18,5, на **16%**.

В целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ общее число авиационных инцидентов, включая САИ за 9 месяцев в течении трёх лет имеет тенденцию к снижению.

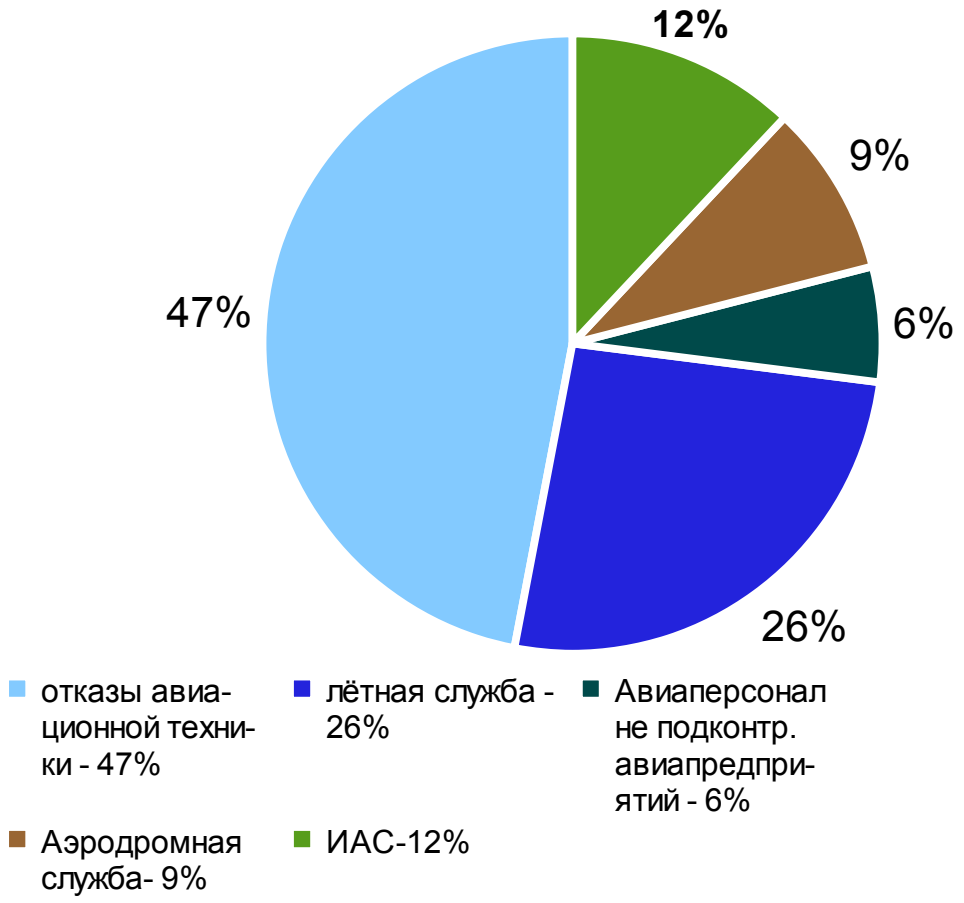
Соотношение в % по факторам , обусловившим авиационные инциденты за 9 месяцев **2010** года представлены на диаграмме № 2.2

Диаграмма 2.2



Соотношение в % по факторам , обусловившим авиационные инциденты с самолётами 1-3 классов, за 9 месяцев 2009 года представлены на диаграмме № 2.2.а.

Диаграмма № 2.2.а



Из представленных диаграмм следует , что за 9 месяцев 2010 года в процентном соотношении по факторам, обусловившим авиационные инциденты по самолётам 1-3 классов на первом месте -46 %, по фактору лётной службы за 9 месяцев 2010 года произошло снижение процентного соотношения с 15% , далее САБ-6%, воздействие внешней среды -8%, ИАС и аварийно-спасательные службы — по 4%, аэродромная служба- 2%, факторы авиаперсонала не подконтрольных авиапредприятий — 11%, факторы сторонних организаций — 4%.

В сравнении с аналогичным периодом прошлого года :

- **снижение** процентного состава по фактору **«отказ авиационной техники»** с **47% до 46%;**
- **снижение** процентного состава по фактору **« недостатки в работе лётной службы» с 26% до 15%;**
- **снижение** процентного состава по фактору **« недостатки в работе ИАС» с 12% до 6%;**
- **снижение** процентного состава по фактору **« недостатки в работе аэродромной**

службы» с 9% до 2%.

Распределение авиационных инцидентов с самолётами 1-3 классов , произошедших за 9 месяцев 2010 года по факторам их обусловившим по авиапредприятиям представлены в таблице 2.2.а-1.

Примечание : в таблицу не включены АИ по факторам «воздействия внешней среды», «сторонних организаций».

Таблица № 2.2.а-1

№ п/п	Авиапредприятие	Факторы						Всего
		ОАТ	ЛС	САБ	АСС	ИАС	АС	
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	6	1,5	-	-	-	-	7,5
2	ОАО «Саратовские авиалинии»	4	-	-	-	1	-	5
3	ОАО «Ижавиа»	1	1,5	-	-	-	-	2,5
4	ООО « Авиакомпания Башкортостан»	-	-	-	-	-	-	-
5	ОАО «Кировавиа»	-	-	-	-	-	-	-
6	ФГУП «Пермские авиалинии»	-	-	-	-	-	-	-
7	ОАО «Авиалинии Мордовии»	-	0,5	-	-	-	-	0,5
8	ФГОУ ВПО УВАУГА	-	-	-	-	-	-	-
9	ОАО «Международный аэропорт Курумоч»	-	-	0,5	-	-	0,5	1
10	МУП «Аэропорт Орск»	-	-	-	-	-	-	-
11	ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»	-	-	-	1	-	-	1
12	ОАО «Международный аэропорт «Уфа»	-	-	1	-	-	-	1
13	Государственное бюджетное учреждение Пензенской области «Аэропорт города Пензы»	-	-	-	-	-	-	-
14	Обособленное структурное подразделение «Международный аэропорт «Ульяновск-Восточный» ЗАО «Авиастар-СП»	-	-	-	-	-	-	-

15	**ОАО «Аэропорт Ульяновск»**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
16	**ЗАО «Авиакор-Сервис»**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ИТОГ		**11**	**3,5**	**1,5**	**1**	**1**	**0,5**	**18,5**

2.2.б Относительные показатели состояния безопасности полётов с самолётами 1-3 классов эксплуатантов коммерческой авиации, подконтрольной Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года .

Значение коэффициентов $К_{1000}$ по эксплуатантам коммерческой авиации, эксплуатирующих самолёты 1-3 классов в Приволжском МТУВТ ФАВТ в за 9 месяцев 2010 года и значения коэффициентов за 2009 год представлены в таблице 2.2.б.

Таблица № 2.2.б

№ п/п	**Наименование эксплуатанта**	**Налёт в часах за 9 месяцев 2010 г.**	**Значение $К_{1000}$**							
			ОАТ		**ЛС**		**ИАС**		**Общий**	
			2010	**2009**	**2010**	**2009**	**2010**	**2009**	**2010**	**2009**
1	**ФГУП «Оренбургские авиалинии»**	**47260**	**0,13**	**0,11**	**0,03**	**0,07**	**0**	**0**	**0,16**	**0,18**
2	**ОАО «Саратовские авиалинии»**	**6881**	**0,58**	**0,47**	**0**	**0**	**0,15**	**0**	**0,73**	**0,47**
3	**ОАО «Ижавиа»**	**5385**	**0,19**	**0,2**	**0,28**	**0**	**0**	**0**	**0,47**	**0,2**
4	**ООО « Авиакомпания Башкортостан»**	**4544**	**0**	**0**	**0**	**0,21**	**0**	**0**	**0**	**0,21**
5	**ОАО «Кировавиа»**	**766**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,29**	**0**	**0,29**
6	**ОАО «Авиалинии Мордовии»**	**1456**	**0**	**0**	**0,34**	**0**	**0**	**0**	**0,34**	**0**
7	**ФГОУ ВПО УВАУГА**	**1526**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
ИТОГ		**67818**	**0,16**	**0,13**	**0,05**	**0,06**	**0,02**	**0,01**	**0,23**	**0,2**

Из представленной таблицы видно, что коэффициент $К_{1000}$(общий)- количество авиационных инцидентов на 1000 часов налёта с самолётами 1-3 классов эксплуатантов Приволжского МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года максимальное значение имеет **ОАО «Саратовские авиалинии» -0,73 ,** минимальное значение имеет **ФГУП «Оренбургские авиалинии» - 0,16.** Нулевые значения в : ООО « Авиакомпания Башкортостан», ОАО «Кировавиа», ФГОУ ВПО УВАУГА. В

общем по Управлению $К_{1000}$ общий выше среднего значения за 2009 г. за счёт превышения $К_{1000}$ по факторам «отказа авиационной техники», «недостаткам в работе ИАС»

Коэффициент $К_{1000}$ по факторам, обусловившим авиационные инциденты :

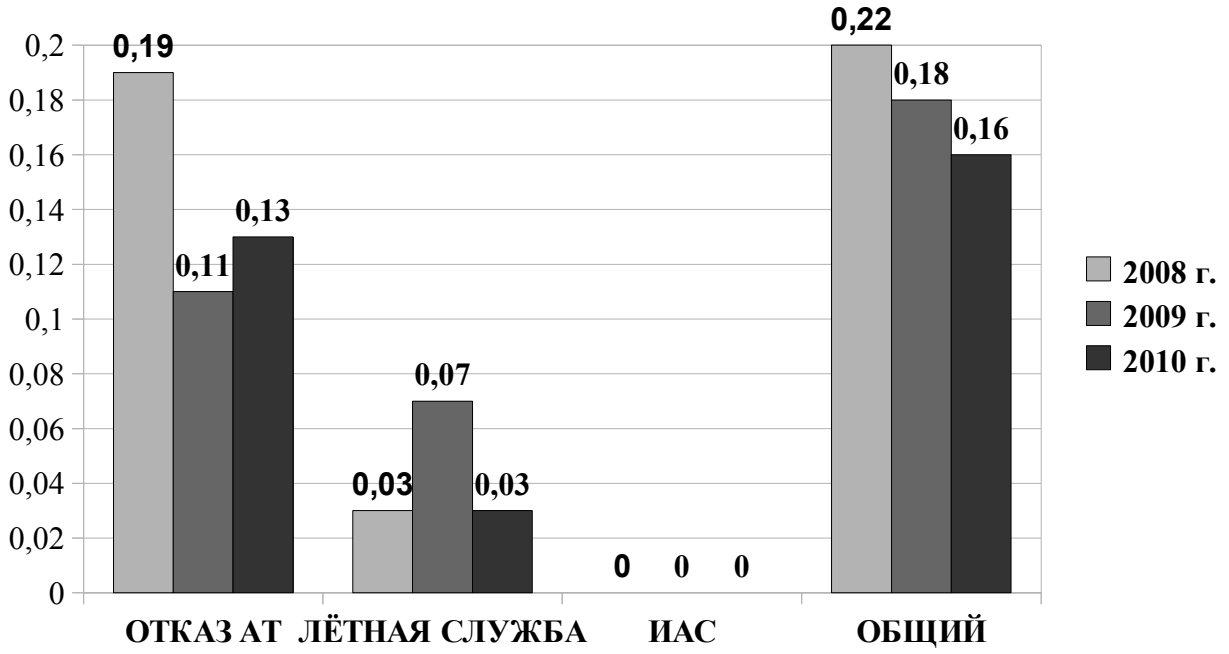
- ОАТ максимальное значение в **ОАО «Саратовские авиалинии» - 0,58 ,** минимальное значение в **ООО « Авиакомпания Башкортостан», ОАО «Кировавиа», ОАО «Авиалинии Мордовии», ФГОУ ВПО УВАУГА — 0 (** авиационных инцидентов по данному фактору не было);

- по недостаткам в работе **лётной службы** максимальное значение в **ОАО «Авиалинии Мордовии» - 0,34;** минимальное значение в **ОАО «Саратовские авиалинии», ООО « Авиакомпания Башкортостан», ОАО «Кировавиа», ФГОУ ВПО УВАУГА- 0 (** авиационных инцидентов по данному фактору не было);

- по недостаткам в работе **инженерно-авиационной службы** коэффициент **0,15** только у одного эксплуатанта — **ОАО «Саратовские авиалинии».**

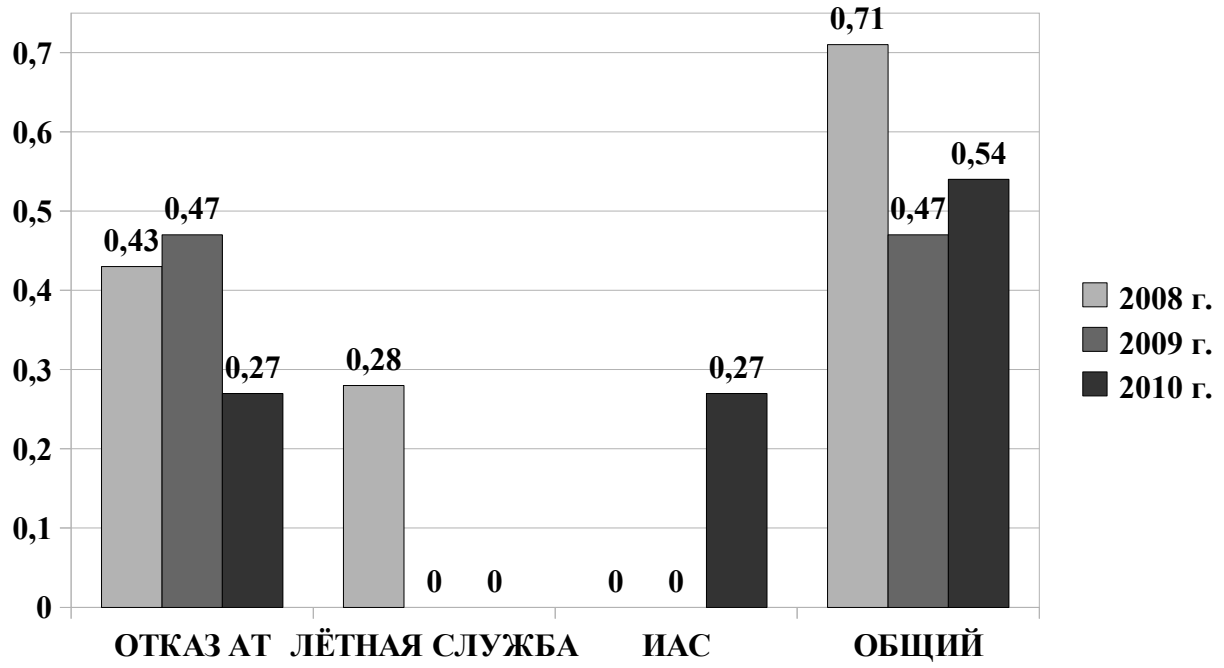
Динамика изменения коэффициентов $К_{1000}$ по факторам за первое полугодие 2010 г. относительно годовых значений за 2008, 2009 г. г. по предприятиям представлена на следующих диаграммах:

ФГУП «Оренбургские авиалинии»:



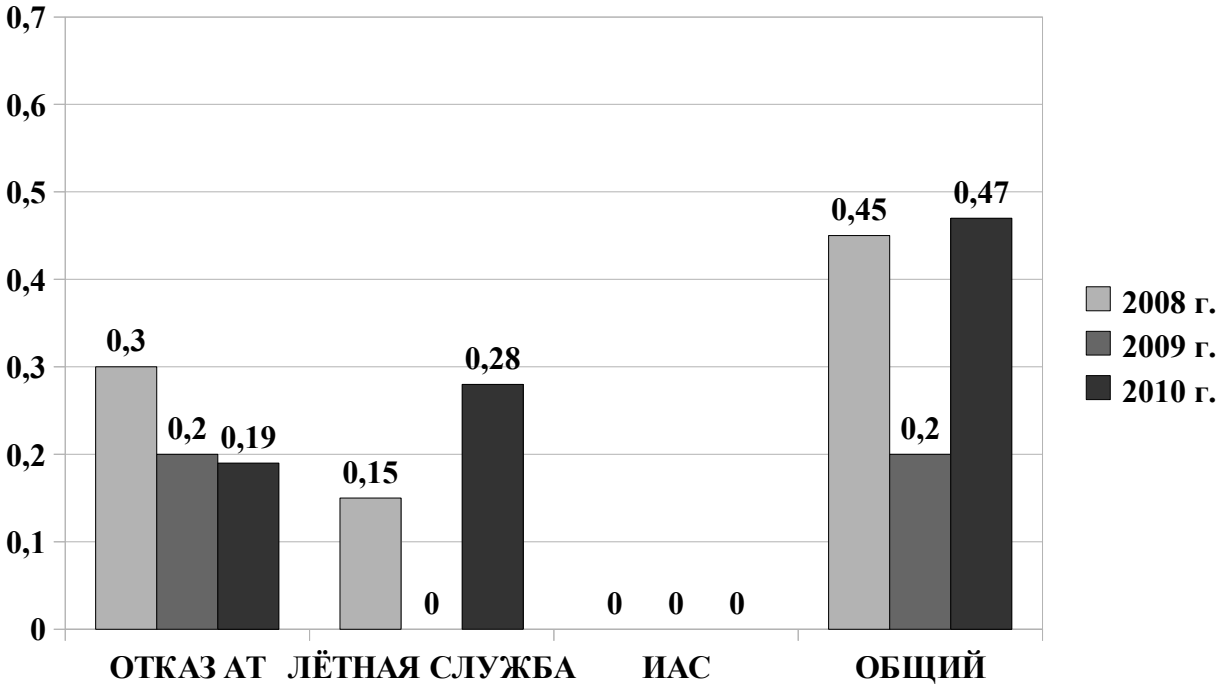
По значениям $К_{1000}$ общему тенденция к устойчивому **снижению**.

ОАО «Саратовские авиалинии» :



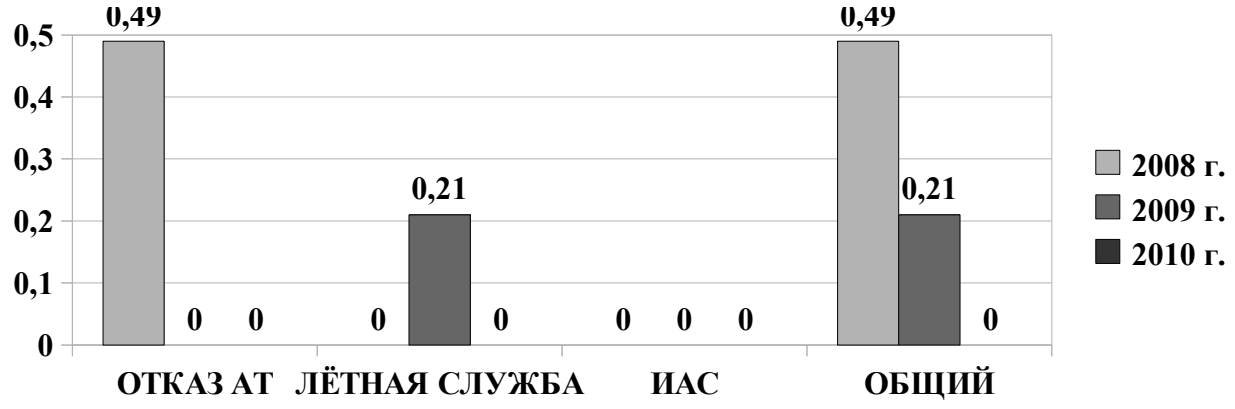
По значениям $К_{1000}$ общему тенденция с 2008 г. по 2009 г. к снижению , с 2009 г . за 9 месяцев **увеличение** с 0,47 до 0,73 за счёт увеличения $К_{1000}$ по ОАТ и ИАС.

ОАО «Ижавиа» :



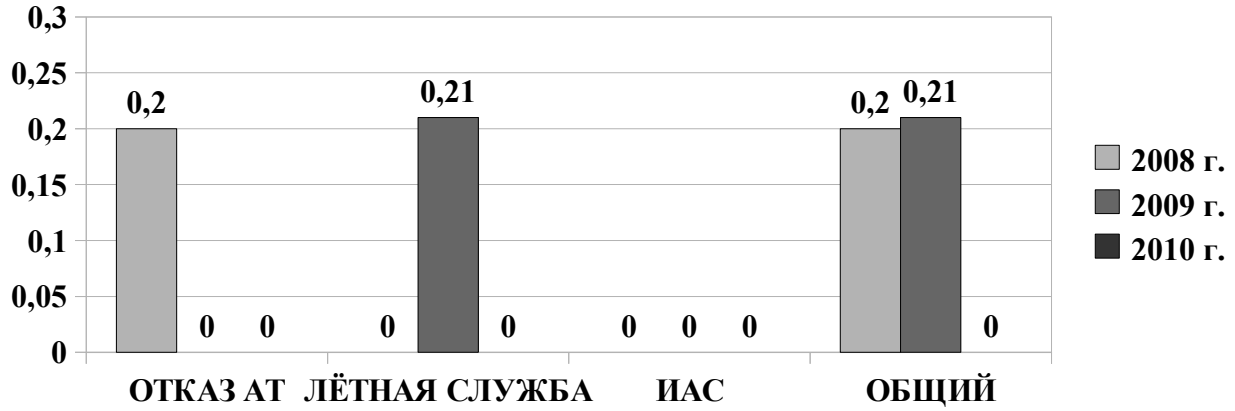
По значениям $К_{1000}$ общему тенденция с 2008 г. по 2009 г. к снижению , с 2009 г . в за 9 месяцев **увеличение** с 0,2 до 0,47 за счёт увеличения $К_{1000}$ по ЛС .

ООО « Авиакомпания Башкортостан»:



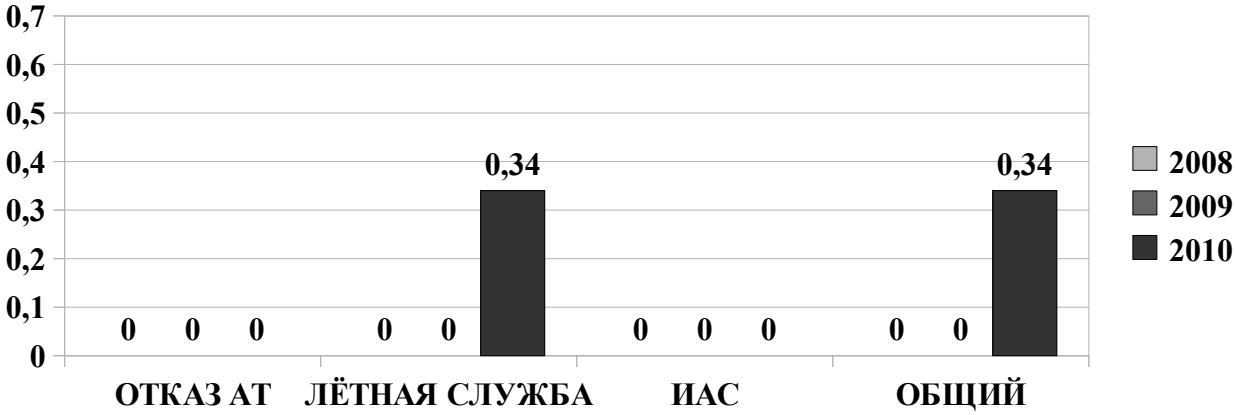
По значениям $К_{1000}$ общему тенденция к устойчивому **снижению**.

ОАО «Кировавиа»:



По коэффициенту $К_{общий}$ тенденция — с 2008 г. по 2009 г. незначительный рост, с последующим снижением за 9 месяцев 2010 г. до 0.

ОАО «Авиалинии Мордовии» :

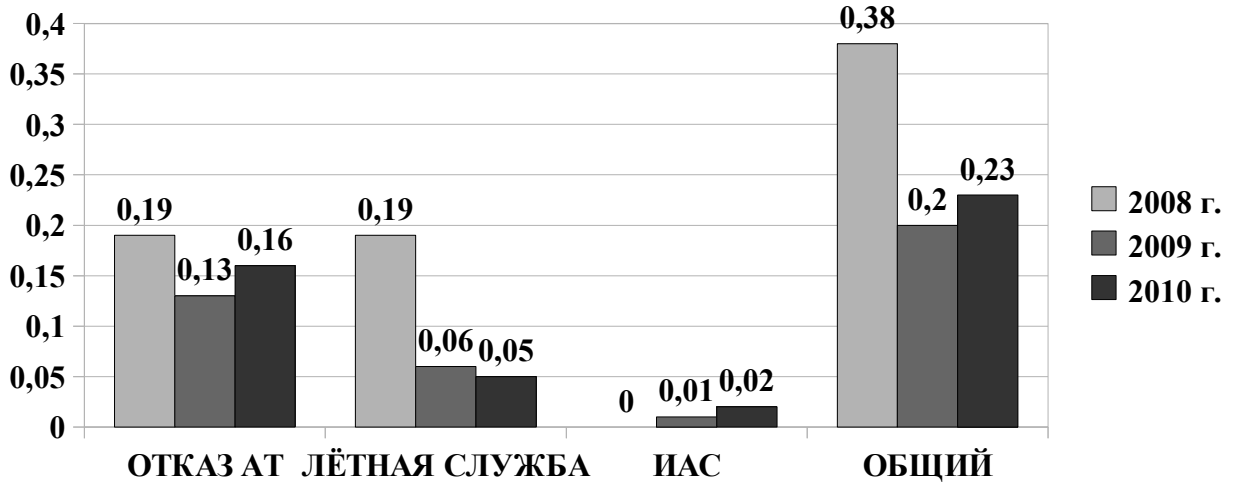


По коэффициенту $К_{общий}$ тенденция — резкое **увеличение** в за 9 месяцев 2010 г. за счёт увеличения по фактору — недостатки в лётной службе.

ФГОУ ВПО УВАУГА:

По коэффициенту $К_{общий}$ тенденция — без изменения по всем, учитываемым факторам (ОАТ, ЛС, ИАС) за последние 3 года на уровне 0.

В целом по Управлению :



По коэффициенту $К_{1000}$ общий для эксплуатантов коммерческой авиации (самолёты 1-3 классов) за 9 месяцев 2010 года общая тенденция (на базе среднегодовых значений за 2008 , 2009 г.г.) к снижению. По коэффициенту $К_{1000}$ отмечается рост по инженерно авиационному обеспечению.

2.2.1 Причины возникновения инцидентов, связанных с лётной службой.

За 9 месяцев 2010 года в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ с самолётами 1-3 классов коммерческой авиации произошло 3,5 авиационных инцидентов, включая серьёзный , связанных с лётной службой. Для сравнения за 9 месяцев 2009 года произошло 4,5 авиационных инцидентов, включая один серьёзный, связанных с недостатками в лётной службы.

Распределение числа событий, связанных с недостатками в работе лётного состава, по типам самолётов 1-3 классов за три квартала 2010 г. представлено в таблице 2.2.1.

Таблица № 2.2.1

Типы ВС / Типы событий	Ту-134 А	Ан-24РВ	В-737-400	Ту-154М	Як-42Д
Грубое приземление	-	-	-		
Отклонение от плана полёта	-	-	-		
Отклонение от лётных	-	-	-		**0,5**

ограничений					
Выкатывание за пределы ВПП	**-**	**-**	**-**		
Полёт при погоде ниже минимума	**-**	**-**	**-**		
Попадание ВС в зону опасных метеоявлений	**-**	**-**	**-**		
Опасное сближение ВС	**-**	**-**	**-**		
Нарушение правил эшелонирования	**-**	**-**	**1**		
Срабатывание системы TCAS	**-**	**-**	**-**		
Выключение двигателей	**-**	**-**	**-**		
Не создание посадочной конфигурации на глиссаде	**-**	**-**	**-**		
Касание земли	**-**	**-**	**-**		
Посадка на незаданную ВПП	**-**	**-**	**-**		
Столкновение с объектами на земле	**-**	**-**	**-**		
Повреждение ВС на земле	**-**	**-**	**-**	**0,5**	
Сход с РД или ВПП при рулении	**-**	**-**	**-**		
Выкатывание за пределы ВПП	**1**				
Разгерметизация ВС	**-**	**-**	**-**		
Прочие события	**-**	**0,5**	**-**		
Всего	**1**	**0,5**	**1**	**0,5**	**0,5**

Распределение авиационных инцидентов с самолётами 1-3 классов , обусловленных факторами , связанными с лётной службой па авиапредприятиям представлены в таблице 2.2.1 а.

Таблица № 2.2.1 а

№ п/п	Авиапредприятие	Годы	
		2010	2009
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	1,5	3,5
2	ОАО “Ижавиа”	1,5	-
3	ООО « Авиакомпания Башкортостан»	-	1
4	ОАО «Авиалинии Мордовии»	0,5	-
Итого по Приволжскому МТУВТ ФАВТ:		3,5	4,5

За 9 месяцев 2010 года по авиапредприятиям наблюдается следующая тенденция изменения числа авиационных инцидентов, связанных с лётной службой в сравнении с аналогичным периодом 2009 года :

- в **ФГУП «Оренбургские авиалинии» снижение с 3,5 до 1,5;**
- в **ОАО «Саратовские авиалинии» , ОАО «Кировавиа», ФГОУ ВПО УВАУГА** без изменения , на уровне 0 **;**
- в **ОАО «Ижавиа» увеличение с 0 до 1,5;**
- в **ООО « Авиакомпания Башкортостан» снижение** с **1 до 0** ;
- в **ОАО «Авиалинии Мордовии» увеличение** с **0 до 0,5.**

Краткое описание авиационных инцидентов, обусловленных факторами, связанными с лётной службой:

1. **22.01.2010 г. <u>0,5 АИ</u> , Ан-24РВ № RA-46505 ОАО «Авиалинии Мордовии», место события - а/п Саранск, в 19-33 UTC в аэропорту Саранск после выполнения рейса ПМ 978 по маршруту Домодедово-Саранск обнаружено открытие правого капота левого двигателя с повреждением отдельных узлов. Причиной АИ являются: нарушение технологии выполнение Регламента ТО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 часть 1, вып. 2006Г по подготовке ВС к вылету. Незакрытие откидной, правой крышки капота левого двигателя ИТП ИАС ЗАО «ДЭХ» из-за нарушения технологии закрытия замка.**
Отсутствие должностного контроля за процессом подготовки ВС к вылету со стороны ИАС ЗАО «ДЭХ»
Некачественный предполетный осмотр ВС Ан-24 RA-46505 бортмехаником , невнимательность.

2. 15.03.2010 г. <u>АИ</u> , Ту-134А № RA-65577 ОАО “Ижавиа”, место события- а/п Уфа, 15-40 UTC, в процессе пробега произошло выкатывание ВС за пределы ИВПП (на правую сторону 56 м. от осевой) , рейс ИЗА-9856 по маршруту Нарьян Мар-Уфа, экипаж 5+3, пассажиров -60, посадка -140° левая, Ксц. -0,42; ветер 230° — 5 м/сек.; V-10 км; Т= - 3°С. Расследование проводил ОИБП Прив. МТУ ВТ ФАВТ, Выкатывание ВС на правую спланированную часть летного поля произошло в результате выхода ВС на режим гидроглиссирования и скольжения из-за неудовлетворительного состояния ИВПП, авиашин ВС и не правильных действий экипажа, выразившихся в неправильном принятии решения на производство посадки при наличии на ИВПП слоя слякоти при боковом ветре с порывами до 8 м/сек и не выполнению рекомендаций РЛЭ ВС ТУ-134А при угрозе выкатывания. Сопутствующие причины выкатывания:
-после опускания передней опоры шасси не выполнены требований РЛЭ ВС Ту-134А раздел 4.7.1 «Посадка», п.0.1. «Техника посадки», п.п.6. «После касания ВПП, выпуска интерцепторов, отпускания передней опоры и движения самолета параллельно оси ВПП не было включено реверсивное устройство»; -воздействие бокового ветра.

3. 27.03.2010 г. <u>АИ</u> , Б-737-400 № VP-BGP ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события - Московская В3 (Внуково), 11-56UTC рейс ОРБ 9538 М/У вид 10 коридор №5 МВ3, срабатывание СПОС между ОРБ 9538 и Як-42 рейс ГГ 721. Срабатывание СПОС в районе ОПРС Скурыгино между ВС Б-737-400, рейс ОРБ 9538, «АК Оренбургские авиалинии» и ВС Як-42, рейс ГГ 721, АК «Грозный-Авиа» в зоне ответственности МАДЦ произошло по причине невыполнения экипажем Б-737-400 требований Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве РФ глава 5, п.п. 19 и 20 в части выдерживания заданного эшелона полета.

4. 02.07.2010 г. 0,5 АИ, Ту-154М № RA- 85768 ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события - а/п Челябинск, при выруливании в 21-55 UTC со стоянки повреждена правая законцовка крыла пассажирским автобусом. М/у простые. Пострадавших нет. Причина:
- нанесение на МС № 2 разметки для выруливания ВС типа Ту-154 по минимальному разрешённому (Rmin) радиусу, рекомендуемому РЭ ГА-94 вместо R эксплуатационного;
- не соблюдение вторым пилотом визуальной осмотрительности при рулении с МС № 2(Раздел «Руление» «Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа ВС Ту-154».

5. 09.09.2010 г. 0,5 САИ, Як-42Д № RA-42385 ОАО «Ижавиа», место события - а/п Челябинск, 13-02 UTC, при выполнении рейса ИЗА-4206 по маршруту Челябинск-Ижевск, после взлёта экипаж доложил об отказе системы управления стабилизатором. М/У : видимость 10. Посадка в Челябинске 13-11 UTC благополучно. Причины:
- неправильный монтаж кнопки К2ПН основного управления стабилизатором на штурвале КВС (развёрнута на 180º);
- нарушение требований НТЭРАТ ГА-93 и РЭ самолёта Як-42 ИТП АТБ ОАО «Челябинское авиапредприятие» в части невыполнения проверки после демонтажно-монтажных работ на ВС соответствия положения управляемого элемента (стабилизатора) положению командного органа (кнопки К2ПН);
- нарушение требований РЛЭ самолёта Як-42 экипажем в части несоблюдения порядка установки стабилизатора во взлётное положение и контроля правильности функционирования системы основного управления стабилизатором при подготовке к полёту (перед выруливанием).

2.2.2 Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техники.

За 9 месяцев 2010 года в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ с самолётами 1-3 классов произошло 11 авиационных инцидентов , связанных с отказами авиационной техники. Для сравнения за 9 месяцев 2009 года произошло 8 авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники. За 9 месяцев 2010 года произошло увеличение общего количества инцидентов по данному фактору на **37,5%**.

Распределение числа событий, связанных с отказами авиационной техники, по типам самолётов 1-3 классов за 9 месяцев 2010 г. представлено в таблице 2.2.2.

Таблица № 2.2.2

Система ВС / Тип ВС	Число событий						
	В-737-500	**В-737-800**	**Як-42**	**Ту-134А**	**Ан-24**	**Ту-154Б**	**Итог**
Система кондиционирования	-	-	-	-	-	-	-
Отказ/ .неисправность	-	-	-	-	-	-	-

САУ							
Связное оборудование	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**	**-**	**1**
Электрическая система	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Быт и авар-спасательное оборудование	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Система управления ВС	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Топливная система	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Гидравлическая система	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**	**1**
ПОС	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ПНО	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ВСУ	**1**	**1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**2**
Воздушные винты	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Система запуска	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
р/аппаратура самолетовождения	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Радиоаппаратура опознавания/ответа	**1**	**-**	**-**	**1**	**-**	**-**	**2**
Бортовая ЭВМ	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Комплексы ПНО	**-**	**-**	**1**	**-**	**-**	**-**	**1**
Разрушение/повреждение планера	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Отказ/неисправность двигателя	**-**	**-**	**3**	**-**	**-**	**-**	**3**
Отказ/неисправность шасси	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Двери, люки	**-**	**1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**
Всего	**2**	**2**	**4**	**1**	**1**	**1**	**11**

Распределение авиационных инцидентов с самолётами 1-3 классов , обусловленных факторами , связанными с отказами авиационной техники по авиапредприятиям представлены в таблице 2.2.2 а.

Таблица № 2.2.2 а

№ п/п	**Авиапредприятие**	**Годы**	
		2010	**2009**

1	**ФГУП «Оренбургские авиалинии»**	**6**	**4**
2	**ОАО “Саратовские авиалинии”**	**4**	**3**
3	**ОАО «Ижавиа»**	**1**	**1**
4	**ООО « Авиакомпания Башкортостан»**	**-**	**-**
5	**ОАО «Кировавиа»**	**-**	**-**
6	**ОАО «Авиалинии Мордовии»**	**-**	**-**
7	**ФГОУ ВПО УВАУГА**	**-**	**-**
Итого по Приволжскому МТУВТ ФАВТ:		**11**	**8**

За 9 месяцев 2010 года по авиапредприятиям наблюдается следующая тенденция изменения числа авиационных инцидентов, связанных с отказами авиационной техники в сравнении с аналогичным периодом 2009 г. :

- в **ФГУП «Оренбургские авиалинии» увеличение с 4 до 6;**
- в **ОАО «Саратовские авиалинии» увеличение с 3 до 4 ;**
- в **ОАО «Ижавиа» без изменения на уровне 1;**
- в **ООО « Авиакомпания Башкортостан», ОАО «Кировавиа», ОАО «Авиалинии Мордовии» и ФГОУ ВПО УВАУГА** без изменения **, на уровне 0;**

Краткое описание авиационных инцидентов, обусловленных факторами, связанными с отказами авиационной техники:

1. 03.01.2010 г. АИ, ВС Б-737-500 № VP-BPE ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события — а/п Бандар-Аббас (Иран), при выполнении рейса ORB-9265 по маршруту Пермь-Дубай (Объединенные Арабские Эмираты) с ВС не был установлен радиолокационный контакт с ВС службой ОрВД Объединенных Арабских Эмиратов и запрещен вход в зону ответственности «Эмираты-контроль». Экипаж принял решение на посадку на ближайшем аэродроме Бандар-Аббас. На борту 8 членов экипажа и 129 пассажиров. Расследование производил ОИБП Прив. МТУВТ ФАВТ. Причиной неустановления радиолокационного контакта с ВС службой ОрВД ОАЭ и запрета на вход в зону ответственности «Эмираты -контроль» явился кратковременный отказ ответчиков.

2. 04.05.2010 г. АИ, ВС В-737-800 № VQ-BEM ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события — а/п Оренбург, 22-25 UTC 04-25 местного, рейс ОРБ-9543 по маршруту Уфа-Хургада (вылет из Уфы 22-02 UTC), не герметизация салона, решение КВС посадка на запасной аэродром Оренбург (01-23 UTC) благополучно, экипаж 7 чел, пассажиров 189.
М/У 180-2 м/сек, видимость 6,0км, КСЦ-0,59. Расследование производил ОИБП Прив. МТУВТ ФАВТ. 1.Причиной не герметизации кабины явилось не прилегание кромки двери 1L в закрытом положении. 2. Неприлегание задней кромки двери 1L в закрытом положении послужило не закрытие верхнего замка из-за нарушения регулировки механизма параллельности движения двери при закрытии. 3. Нарушения регулировки механизма параллельности движения двери при закрытии явилось ослабление самоконтрящейся гайки (из-за потери контровочных свойств в теле самоконтрящейся гайки) фиксации контровочной пластины фиксирующей гайку регулировки длины тяги. 4. Причиной

потери контровочных свойств самоконтрящейся гайки явилось возможно повторное ее использование при проведении работ по установке двери при выполнении очередного C-check в Malaysia Airlines (г. Куала-Лумпур, Малайзия).

3. **16.05.2010 г. АИ, ВС Ту-134А № RA-65090 ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события — а/п Оренбург, 03-26UTC, рейс Р2-740 по маршруту Оренбург-Москва, 200 км от Оренбурга после взлета в наборе высоты экипажем обнаружен отказ ответчика СОМ-64. КВС принял решение о возврате на аэродром вылета. Расследование производил ОИБП Прив. МТУВТ ФАВТ. Причиной АИ явилось отсутствие сигнала ответчика СОМ-64 в режиме УВД и RBS. Причиной отсутствия сигнала ответчика явился отказ приемопередатчика ПП-01 №3147. Причиной отказа приемопередатчика ПП-01 № 3147 явилось перегорание первичной обмотки трансформатора Тр-1 ТПП-95-115-400 субблока питания.**

4. 26.05.2010 г. АИ, ВС Ан-24 № RA-46637 ОАО «Ижавиа», место события- Тарко-Сале, при выполнении рейса Ханты Мансийск-Игарка произошла потеря связи в 23-58 UTC, связь восстановлена в 00-06 UTC. Расследование проводило Тюменское МТУ ВТ ФАВТ. Причиной потери радиосвязи в полёте явился отказ приёмопередатчика «БАКЛАН-20Д», выразившийся в уходе частоты настройки на величину свыше допустимого (9-10 кГц), причиной ухода частоты приёмопередатчика на величину свыше допустимого явился внутренний отказ блока синхронизатора приёмопередатчика, что является недостатком конструкции в эксплуатации.

5. 27.05.2010 г. АИ, ВС Як-42 № RA- 42389 ОАО «Саравиа», место события — а/п Саратов, при выполнении рейса 6В-762 Саратов-Москва при рулении на исполнительный старт произошел отказ курсовой системы с загоранием табло «отказ ГМК» и выпадение бленкера «КС неисправна» на правом ПНП. Расследование производил ОИБП Прив. МТУВТ ФАВТ. Причиной АИ явился отказ гироагрегата ГА-8 правого полукомплекта БСФК-1.

6. 18.08.2010 г. АИ , ВС Ту-154Б № RA-85604 ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события - а/п Краснодар, при выполнении рейса ОРБ-9564 Анталия-Краснодар в 20-43 (UTC) на послеполетном осмотре обнаружено подтекание гидрожидкости по капоту среднего двигателя , 156 пассажиров, м/у-облачность 8/0 1200, видимость 10км, ветер 210-3м/сек. Причина:
- выбивание гидрожидкости через трещену трубопровода 154.80.5601.775.8-181 подвода гидрожидкости от фильтра к дросселю постоянного расхода.

7. 01.09.2010 г. АИ, ВС Як-42 № RA-42378 ОАО «Саравиа», место события —а/п Саратов, Возврат с исполнительного старта в 2-55 UTC из-за неисправности управления правого двигателя. На исполнительном старте правый двигатель перестал реагировать на перемещение РУДа, выбило АЗС «Приборы двигателя правый». Причина:
- несоответствие показаний приборов контроля работы правого двигателя его фактическому режиму работы из-за отключения (выбивания) АЗРГК-2 поз. 3210 «Двигатель правый. Приборы» правой панели АЗР.

8. 05.09.2010 г. АИ, ВС В-737-500 № VP-BPE ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события -а/п Челябинск, 17-25 UTC, при выполнении рейса Р2-780 по маршруту Дюсельдорф-Челябинск сработала сигнализация о пожаре ВСУ, посадка в а/п Челябинск благополучно в 17-30UTC, на борту — 60 пассажиров. Причиной срабатывания сигнализации «пожар ВСУ» на ВС явилось повышенная температура в отсеке ВСУ Heat Shield and Muffler Assymbly, контролируемая пожарными датчиками ВСУ Tailpipe. Причиной повышения температуры явился отказ в работе Siguencing Switch (p/n 1G259-2),

что привело к ранней подаче топлива на начальном этапе раскрутки ротора ВСУ с последующим переливом топлива в нижний кожух ВСУ и его воспламенением.

9. 18.09.2010 г. АИ, ВС Як-42 № RA-42316 ОАО «Саратовские авиалинии», место события -а/п Саратов, 02-17 UTC в наборе высоты загорелось табло «Опасная вибрация» правого двигателя, показание по указателю 100% без изменения параметров двигателя и отсутствия признаков вибрации. Рейс Саратов-Сочи-Саратов № 6В-5807. Причина:
- повышение показаний уровня вибрации правого двигателя из-за неисправности датчика вибрации МВ-04-1 сер. 2.(поз. 3370).

10. 24.09.2010 г. АИ, ВС В-737-800 № VP-BPG ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события -а/п Саратов, место события- а/п Уфа, 08-40 UTC при выполнении рейса ORB-9443 по маршруту Уфа-Шарм Эль Шейх после запуска двигателей произошло срабатывание сигнализации «ПОЖАР ВСУ». Причиной АС явилось срабатывание системы сигнализации «Пожар ВСУ». Причиной срабатывания сигнализации «Пожар ВСУ» явилось воспламенение масла вследствие его попадания на горячий корпус ВСУ из-за негерметичности штуцера отвода масла от подшипника задней опоры турбины.
По информации производителя ВСУ Honeywell вероятной причиной подтекания горячего масла из-под штуцера отвода масла от задней опоры подшипника турбины явилась трещина корпуса подшипника или маслоотводящей трубки по причине вибрации ротора турбины из-за износа замков фиксации лопаток турбины 1 ступени.
Согласно рекомендаций от производителя ВСУ Honeywell данное ВСУ подлежит замене с последующим исследованием и ремонтом.

11. 25.09.2010 г. АИ, ВС Як-42 № RA-42356 ОАО «Саратовские авиалинии», место события -а/п Саратов, 14-12 UTC при выполнении рейса 6В-762 по маршруту Саратов-Домодедово на разбеге сработало табло «Опасная вибрация», экипаж прекратил взлёт , ВС самостоятельно зарулило на стоянку, на борту — 64 пассажира, М/У : видимость- 10 км, ветер -310-5, ТНВ-+18. Причиной прекращение взлета на аэродроме Саратов явилось срабатывание светового табло «ОПАСНАЯ ВИБРАЦИЯ» среднего двигателя Д-36 из-за неисправности датчика вибрации МВ-04-1 сер. 2 передней опоры (позиция 3369).
После проведенных работ и замены датчика вибрации МВ-04-1 сер.2(позиция 3369) на исправный, ВС признано исправным и допущено к дальнейшей эксплуатации.

3. Анализ состояния безопасности полётов на самолётах 4 класса в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 г.

3.1 Авиационные происшествия с самолётами 4 класса.

За 9 месяцев 2010 года авиационных происшествий с самолётами 4 класса в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ не было.

3.2 Авиационные инциденты с самолётами 4 класса.

3.2.а Абсолоютные показатели состояния безопасности полётов с самолётами 4 класса в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года .

За 9 месяцев 2010 года в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ произошло 4 авиационных события с самолётами 4 класса. Расследовано и классифицировано 2 из них, оба авиационные инциденты.
В анализе учитываются расследованные и классифицированные события.
Для сравнения , за аналогичный период 2009 года с самолётами 4-го класса произошло 8 авиационных событий из которых - 3 серьёзные авиационные инциденты, 5 — авиационные инциденты.

Распределение авиационных инцидентов, включая серьёзные, произошедшие с самолётами 4 класса в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года представлено в таблице № 3.2.а

Распределение авиационных инцидентов , произошедших за 9 месяцев 2010/2009 г.г. по авиапредприятиям, подконтрольным Приволжскому МТУВТ ФАВТ.

Таблица № 3.2.а

№ п/п	Авиапредприятие	САИ		АИ		ВСЕГО	
		2010	2009	2010	2009	2010	2009
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	-	-	-	-	-	-
2	ФГОУ ВПО УВАУ ГА	-	1	1	5	1	6
3	ОАО «Авиалинии Мордовии»	-	1	-	-	-	1
4	ОАО « Кировское авиапредприятие»	-	-	-	-	-	-
5	ЗАО «Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	-	-	1	-	1	-
6	ООО «Приволжская региональная авиакомпания»	-	-	-	-	-	-
7	ФГОУ СПО «Бугурусланское ЛУ ГА»	-	1	-	-	-	1
8	ФГОУ СПО «Краснокутское ЛУГА»	-	-	-	-	-	-
Итого по авиапредприятиям Приволжского МТУВТ ФАВТ:		-	3	2	5	2	8

Не учтены 2 события , произошедших в 2010 году, расследования по которым не завершено :

1. 30.04.2010 г. , ВС Як-18Т серии 36 № RA-44477 ФГОУ ВПО УВАУ ГА, место события - Ульяновск (Баратаевка), 13-34 UTC при выполнении учебного полета экипаж доложил о падении давления масла в двигателе, принял решение на посадку с обратным курсом 22. Посадка благополучно. М/У простые. Срок расследования продлен до получения результатов исследования крана слива масла двигателя, тлг. ФАВТ № 111150 от 11.05.2010г.

2. 19.07.2010 г. , ВС Як-18Т серии 36 № RA-44322 ФГОУ ВПО УВАУ ГА, место события - а/д Солдатская Ташла, 07-26 UTC при выполнении учебно тренировочного полёта, после взлета на высоте 8-10 м.экипаж определил неустойчивую работу двигателя с падением оборотов и давления топлива. КВС принял решение о выполнении посадки по курсу взлёта. Посадка

произведена в пределах ВПП благополучно, ВС повреждений не имеет, экипаж не пострадал. М/У — хорошие. Сроки расследования продлены до получения результатов исследования , тлг. ФАВТ № 290745 от 29.07.2010 г.

Из представленной таблицы видно , что число авиационных инцидентов , за 9 месяцев 2010 года, в сравнении с аналогичным периодом 2009 года снизилось с 5 до 2; число серьёзных авиационных инцидентов снизилось с 3-х до 0.

Распределение авиационных инцидентов (в том числе и серьёзных) с самолётами 4 класса , произошедших за 9 месяцев 2010 года по факторам их обусловившим в сравнении с аналогичным периодом 2009 года по авиапредприятиям представлены в таблице 3.2.б.

Таблица № 3.2.б

№ п/п	Авиапредприятие	Факторы						Всего	
		ОАТ		ЛС		ИАС			
		2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ФГОУ ВПО УВАУ ГА	1	3	-	3	-	-	1	6
3	ОАО «Авиалинии Мордовии»	-	1	-	-	-	-	-	1
4	ОАО « Кировское авиапредприятие»	-	-	-	-	-	-	-	
5	ЗАО «Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	-	-	1	-	-	-	1	
6	ООО «Приволжская региональная авиакомпания»	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ФГОУ СПО «Бугурусланское ЛУ ГА»	-	1	-	-	-	-	-	1
8	ФГОУ СПО «Краснокутское ЛУГА»	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого по авиапредприятиям Приволжского МТУВТ ФАВТ:		1	5	1	3	-	-	2	8

3.2.б Относительные показатели состояния безопасности полётов с самолётами 4 класса в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года .

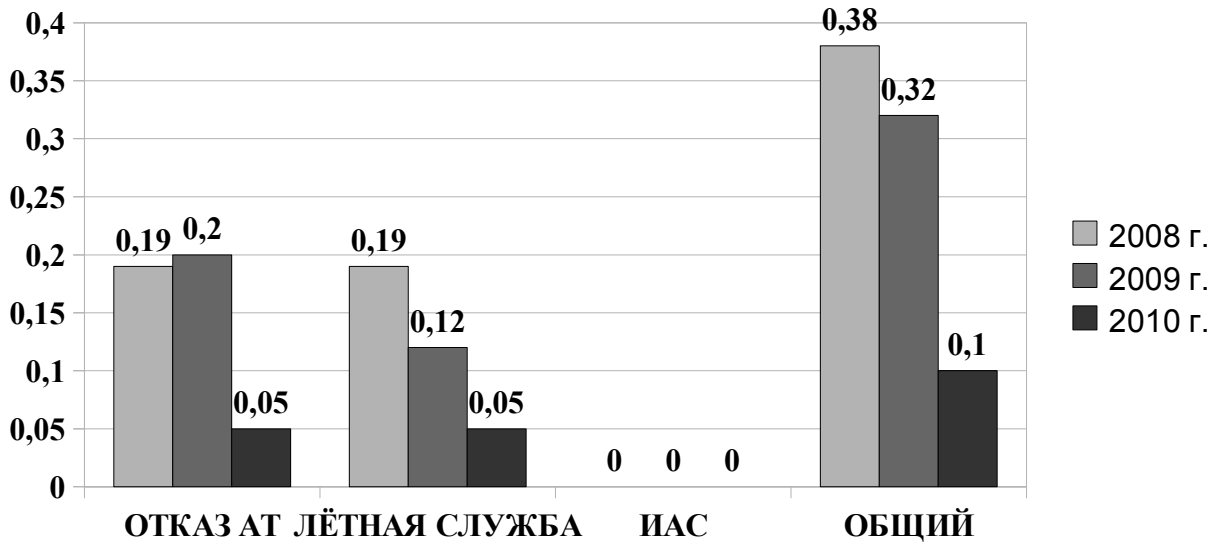
Значение коэффициентов K_{1000} по эксплуатантам коммерческой авиации, эксплуатирующих самолёты 4 класса в Приволжском МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года и значения коэффициентов за 2009 г. представлены в таблице 3.2.в.

Таблица № 3.2.в

№ п/п	Авиапредприятие	Налёт в часах	Значение K_{1000}					
			ОАТ		ЛС		Общий	
			2010	2009	2010	2009	2010	2009
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	917	0	0	0	0	0	0
2	ФГОУ ВПО УВАУГА	7112	0,14	0,33	0	0,33	0,14	0,66
3	ООО «Приволжская региональная авиакомпания»	927	0	0	0	0	0	0
4	ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	1398	0	0	0,72	0	0,72	0
5	ОАО «Авиалинии Мордовии»	631	0	0,92	0	0	0	0,92
6	ОАО «Кировавиа»	554	0	0	0	0	0	0
7	ФГОУ СПО «Краснокутское ЛУГА»	4357	0	0	0	0	0	0
8	ФГОУ СПО «Бугурусланское ЛУГА»	3072	0	0,28	0	0	0	0,28
Итого по Приволжскому МТУВТ ФАВТ:		18968	0,05	0,2	0,05	0,12	0,1	0,32

Динамика изменения значения K_{1000} (общего) по эксплуатантам самолётов 4 класса Приволжского МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года относительно годовых значений за 2008 г. , 2009 г. представлена на диаграмме 3.2.в.

Диаграмма 3.2.в



В целом по Управлению за 9 месяцев 2010 года в сравнении с годовыми показателями K_{1000} общий в 2008, 2009 г.г. По самолётам 4 класса наблюдается устойчивая тенденция к снижению с 0,38 в 2008 г. , 0,32 в 2009 г. до 0,1 за 9 месяцев

2010 года.

3.2.1 Причины возникновения инцидентов, связанных с лётной службой по самолётам 4 класса.

За 9 месяцев 2010 года в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ с самолётами 4 класса произошёл 1 авиационный инцидент , связанный с лётной службой . За аналогичный перио 2009 г. произошло 3 авиационных инцидента из которых 1 серьёзный авиационный инцидент.

Распределение числа событий, связанных с недостатками в работе лётного состава, по типам самолётов 4 класса за три квартала 2010 г. представлено в таблице 3.2.1.

Таблица № 3.2.1

Типы ВС **Типы событий**	**Ан-2**
Грубое приземление	**-**
Отклонение от плана полёта	**-**
Отклонение от лётных ограничений	**1**
Выкатывание за пределы ВПП	**-**
Полёт при погоде ниже минимума	**-**
Попадание ВС в зону опасных метеоявлений	**-**
Опасное сближение ВС	**-**
Нарушение правил эшелонирования	**-**
Срабатывание системы TCAS	**-**
Выключение двигателей	**-**
Не создание посадочной конфигурации на глиссаде	**-**
Касание земли	**-**
Посадка на незаданную ВПП	**-**
Столкновение с объектами на земле	**-**
Повреждение ВС на земле	**-**
Сход с РД или ВПП при рулении	**-**
Выкатывание за пределы ВПП	**-**
Разгерметизация ВС	**-**
Прочие события	**-**
Всего	**1**

Краткое описание авиационных инцидентов по фактору «недостатки в работе лётной службы»:

1. 25.07.2010 г., АИ, ВС Ан-2 № RA-17823 ЗАО «Авиакомпания «Уфимские авиалинии», место события - а/п Ноябрьск, 08-27 UTC посадка с превышением предельно-допустимой боковой составляющей ветра. Причиной превышения предельно-допустимой боковой составляющей ветра явилось, необоснованное принятие решения на вылет в части выбора аэродрома назначения-Ноябрьск, и запасного аэродрома Ноябрьск в условиях прогнозируемого бокового ветра более предельно-допустимого, а так же непринятие решения для следования на запасной аэродром Сургут или Когалым, после получения метеоинформации об усилении ветра на аэродроме Ноябрьск.

3.2.2 Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техник с самолётами 4 класса.

За 9 месяцев 2010 года в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ с самолётами 4 класса произошёл 1 авиационный инцидент , связанный с отказами авиационной техники. За аналогичный период 2009 года произошло 5 авиационных инцидентов по фактору «отказ авиационной техники», из которых 2 серьёзных авиационных инцидента.

Распределение числа событий, связанных с отказами авиационной техники, по типам самолётами 4 класса за 9 месяцев 2010 г. представлено в таблице 3.2.2.

Таблица № 3.2.2

Тип ВС **Система ВС**	**Ан-2**
Система кондиционирования	-
Отказ/ .неисправность САУ	-
Связное оборудование	-
Электрическая система	-
Быт и авар-спасательное оборудование	-
Система управления ВС	-
Топливная система	-
Гидравлическая система	-
ПОС	-
ПНО	-

ВСУ	**-**
Воздушные винты	**-**
Система запуска	**-**
р/аппаратура самолетовождения	**-**
Радиоаппаратура опознавания/ответа	**-**
Бортовая ЭВМ	**-**
Комплексы ПНО	**-**
Разрушение/повреждение планера	**-**
Отказ/неисправность двигателя	**1**
Отказ/неисправность шасси	**-**
Двери, люки	**-**
Всего	**1**

Краткое описание авиационных инцидентов по фактору «отказ авиационной техники»:

1. 16.08.2010 г. АИ, ВС Ан-2 № RA-70143 ФГОУ ВПО УВАУ ГА, место события — а/п Ульяновск (Баратаевка), после взлета и уборки закрылков при переходе на второй крейсерский режим на Н=100м появилась тряска двигателя и обратные вспышки в карбюратор с незначительной потерей высоты. Экипаж перевел винт на малый шаг и запросил заход ПВП на а/д взлета Ульяновск (Баратаевка). При заходе на посадку двигатель работал устойчиво. Посадка благополучно. Причиной вынужденной посадки ВС явилась неустойчивая работа двигателя. Причиной неустойчивой работы двигателя явилось зависание выпускного клапана 4-го цилиндра из-за наличия твердого нагарообразования на втулке и штоке клапана. Причиной сильного нагарообразования явилась длительная эксплуатация двигателя при высоких температурах наружного воздуха (+30 град и выше).

4. Анализ состояния безопасности полётов на вертолётах в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 г. (исключая АОН).

4.1 Авиационные происшествия с вертолётами.

За 9 месяцев 2010 года авиационных происшествий с вертолётами в авиапредприятиях коммерческой авиации , подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ не было. Для сравнения за 9 месяцев 2009 года авиационных происшествий с вертолётами коммерческой авиации не было.

4.2 Авиационные инциденты с вертолётами.

4.2.а Абсолоютные показатели состояния безопасности полётов с вертолётами в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года .

За 9 месяцев 2010 года произошёл 1 серьёзный авиационный инцидент . Для сравнения в за 9 месяцев 2009 года авиационных инцидентов с вертолётами не было.

Распределение авиационных инцидентов, включая серьёзные, произошедшие с вертолётами в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года представлено в таблице № 4.2.а

Таблица № 4.2.а

Распределение авиационных инцидентов , произошедших за 9 месяцев 2010/2009 г.г. по авиапредприятиям, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ.

№ п/п	Авиапредприятие	САИ		АИ		ВСЕГО	
		2010	2009	2010	2009	2010	2009
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	0	0	0	0	0	0
2	ОАО « Кировское авиапредприятие»	0	0	0	0	0	0
3	ЗАО «Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	1	0	0	0	1	0
Итого по авиапредприятиям Приволжского МТУВТ ФАВТ:		1	0	0	0	1	0

Из представленной таблицы следует, что за 9 месяцев 2010 года количество авиационных инцидентов увеличилось в сравнении с аналогичным периодом 2009 года с 0 до 1-го за счёт серьёзного авиационного инцидента, произошедшего с вертолётом **ЗАО «Авиакомпания «Уфимские авиалинии».**

Распределение авиационных инцидентов (в том числе и серьёзных) с вертолётами , произошедших за 9 месяцев 2010 года по факторам их обусловившим в сравнении с аналогичным периодом 2009 года по авиапредприятиям представлены в таблице 4.2.б.

Таблица № 4.2.б

№ п/п	Авиапредприятие	Факторы						Всего	
		ОАТ		ЛС		ИАС			
		2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	0	0	0	0	0	0	0	0
	ОАО « Кировское авиапредприятие»	0	0	0	0	0	0	0	0
	ЗАО «Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	0	0	1	0	0	0	1	0
Итого по авиапредприятиям Приволжского МТУВТ ФАВТ:		0	0	1	0	0	0	1	0

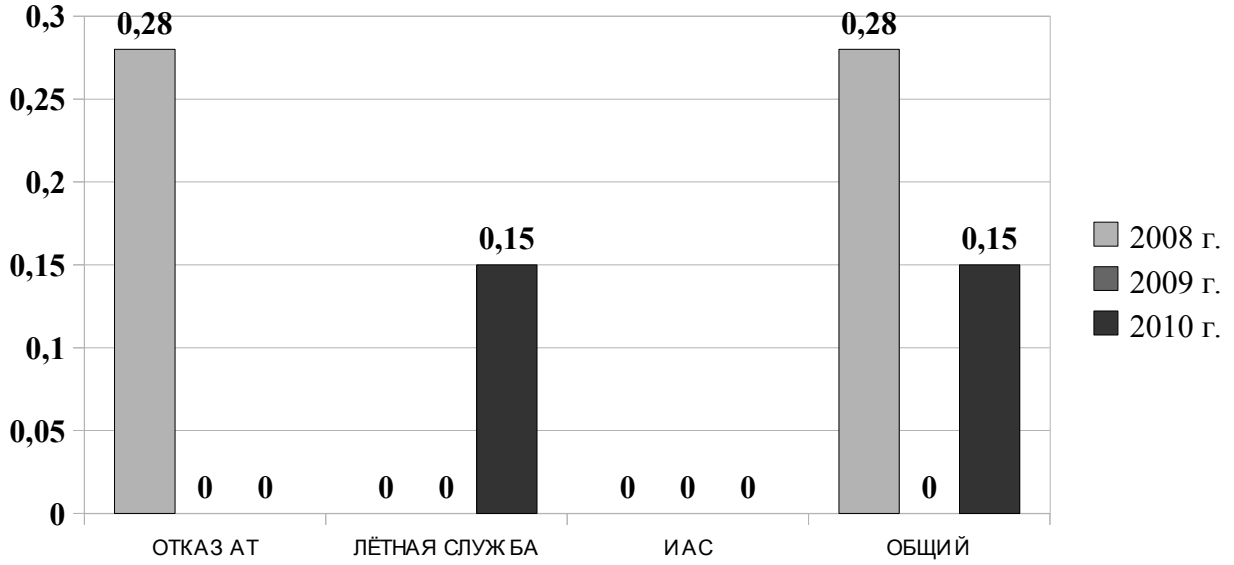
4.2.б Относительные показатели состояния безопасности полётов с вертолётами в авиапредприятиях, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года .

Значение коэффициентов $К_{1000}$ по эксплуатантам коммерческой авиации, эксплуатирующих вертолёты в Приволжском МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года и значения коэффициентов за 2009 г. представлены в таблице 4.2.в.

Таблица № 4.2.в

№ п/п	Авиапредприятие	Налёт в часах	Значение $К_{1000}$							
			ОАТ		ЛС		ИАС		Общий	
			2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	3334	0	0	0	0	0	0	0	0
4	ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	3161	0	0	0,32	0	0	0	0,32	0
6	ОАО «Кировавиа»	277	0	0	0	0	0	0	0	0
Итого по Приволжскому МТУВТ ФАВТ:		6772	0	0	0,15	0	0	0	0,15	0

Динамика изменения значения $К_{1000}$ (общего) по эксплуатантам вертолётов Приволжского МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года относительно годовых значений за 2008 г. , 2009 г. представлена на диаграмме .



В целом по Управлению по коэффициенту $К_{1000}$ общему наблюдается следующая тенденция : снижение с 0,28 в 2008 г. до 0 в 2009 г. за счёт снижения по фактору **ОАТ** и 0 — го уровня по факторам **ЛС** и **ИАС** в 2008-2010 г.г., **увеличение** с **0** в 2009 г. до **0,15** за 9 месяцев 2010 года за счёт увеличения значения коэффициента по фактору **лётной службы**.

4.2.1 Причины возникновения инцидентов, связанных с лётной службой по вертолётам.

За 9 месяцев 2010 года с вертолётами авиапредприятий , подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ произошёл 1 серьёзный авиационный инцидент, связанный с недостатками в работе лётной службы.

Распределение числа событий, связанных с недостатками в работе лётного состава, по типам вертолётов в первом квартале 2010 г. представлено в таблице 4.2.1.

Таблица № 4.2.1

Типы ВС **Типы событий**	**R-44**
Грубое приземление	**-**
Отклонение от плана полёта	**-**
Отклонение от лётных ограничений	**1**
Выкатывание за пределы ВПП	**-**
Полёт при погоде ниже минимума	**-**
Попадание ВС в зону опасных метеоявлений	**-**
Опасное сближение ВС	**-**
Нарушение правил эшелонирования	**-**
Срабатывание системы TCAS	**-**
Выключение двигателей	**-**
Не создание посадочной конфигурации на глиссаде	**-**
Касание земли	**-**
Посадка на незаданную ВПП	**-**
Столкновение с объектами на земле	**-**
Повреждение ВС на земле	**-**
Сход с РД или ВПП при рулении	**-**
Разгерметизация ВС	**-**
Прочие события	**-**
Всего	**1**

Краткое описание авиационного события:

1. 15.05.2010 г. , <u>САИ</u>, ВС R-44 № RA-04241 ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии», место события- вертодром Нефтеюганск, после выполнения тренировочного полета по маршруту Нефтеюганск- район Нефтеюганска-Нефтеюганск, экипаж 2 человека, после завершения задания, посадки и выключения двигателя в процессе осмотра обнаружено повреждение хвостовой балки. Расследовало Тюменское МТУ ВТ ФАВТ. Причиной удара в полете несущего винта по хвостовой балке и ее повреждение, явилось совокупность следующих факторов:

- ошибка пилота в технике пилотирования-несвоевременный, запоздалый вывод вертолета

из режима авторотации;
- создание малой перегрузки (G) за счет энергичного движения ручки циклического шага от себя в момент приземления вертолета;
- возникновение неуправляемых маховых движений лопастей в момент касания земли лыжным шасси вертолета с небольшим правым креном и повышенной вертикальной скоростью;
-воздействие на вертолет неустойчивого по скорости и направлению ветра.

5. Анализ состояния безопасности полётов в авиации общего назначения за 9 месяцев 2010 года.

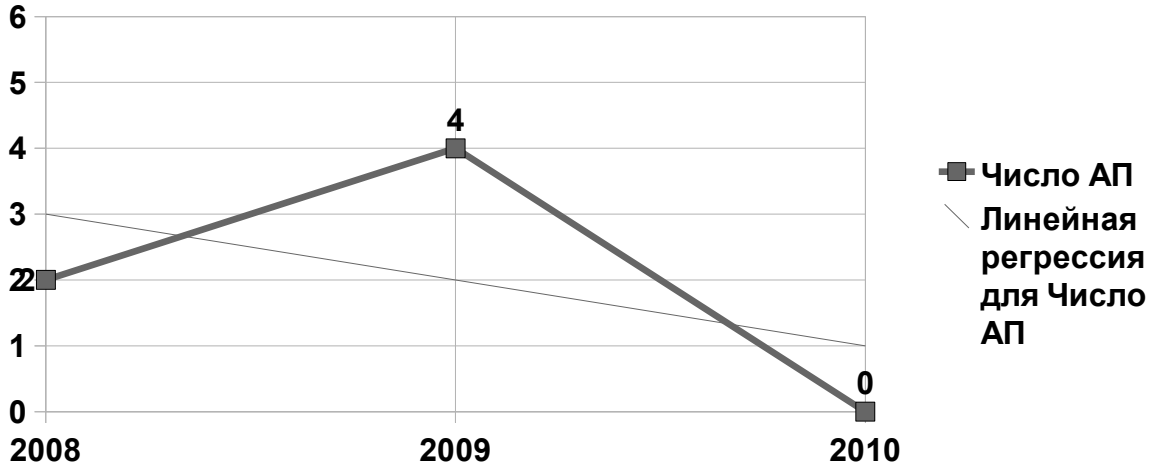
5.1 Авиационные происшествия с воздушными судами АОН.

За 9 месяцев 2010 года с авиацией АОН, подконтрольной Приволжскому МТУВТ ФАВТ авиационных происшествий не было.

За аналогичный период 2009 года произошло 4 авиационные происшествия, из которых 3-катастрофы (погибло : экипаж-3 человека, пассажиры-2 человека; 1-авария.

Динамика изменения числа авиационных происшествий с ВС АОН, подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ за 9 месяцев крайних трёх лет представлена на диаграмме 5.1.

Диаграмма 5.1



На базе трёх лет наблюдается тенденция к снижению числа авиационных происшествий с ВС АОН, подконтрольной Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ.

5.2 Авиационные инциденты на воздушных судах АОН .

С воздушными судами АОН , подконтрольными Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года произошёл 1 авиационный инцидент.

За 9 месяцев 2009 года авиационных инцидентов с ВС АОН не было.

5.2.1 Причины возникновения инцидентов, связанных с лётной службой по ВС АОН.

Авиационных инцидентов с ВС АОН, подконтрольными Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ по факторам, связанным с лётной службой за 9 месяцев 2010 года не было.

5.2.2 Причины возникновения инцидентов, связанных с отказами авиационной техники по ВС АОН.

За 9 месяцев 2010 года с ВС АОН, подконтрольными Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ по факторам, связанным с отказом авиационной техники произошёл 1 авиационный инцидент.

Распределение числа событий, связанных с отказами авиационной техники, по типам самолётов АОН за первое полугодие 2010 г. представлено в таблице 5.2.2.

Таблица № 5.2.2

Система ВС / **Тип ВС**	**Число событий**
	Ан-26
Система кондиционирования	**-**
Отказ/ .неисправность САУ	**-**
Связное оборудование	**-**
Электрическая система	**-**
Быт и авар-спасательное оборудование	**-**
Система управления ВС	**-**
Топливная система	**-**
Гидравлическая система	**-**
ПОС	**-**
ПНО	**-**
ВСУ	**-**
Воздушные винты	**-**
Система запуска	**-**
р/аппаратура самолетовождения	**-**
Радиоаппаратура опознавания/ответа	**-**
Бортовая ЭВМ	**-**
Комплексы ПНО	**-**
Разрушение/повреждение планера	**-**
Отказ/неисправность двигателя	**1**
Отказ/неисправность шасси	**-**
Двери, люки	**-**
Всего	**1**

Краткое описание авиационного события :

1. **18.03.2010 г., <u>АИ,</u> ВС Ан-26 № RA- 26130 ФГУП ГНП РКЦ «ЦСКБ-Прогресс», место события- а/п Курумоч, 06-08 UTC рейс ПСС 9505, возврат с исполнительного старта, загорелось табло «малый остаток масла». М/У видимость 10км. Причиной АИ послужила не герметичность ВМР 1313, вызванная разрушением сотовой трубки, причиной разрушения сотовой трубки явилась односторонняя пайка соты, что способствовало скоплению конденсата при длительной стоянке ВС в условиях резких перепадов ночных и дневных температур. Фактор, обусловивший АИ — отказ авиационной техники.**

6. Анализ состояние безопасности полётов по инженерно-авиационному обеспечению за 9 месяцев 2010 года.

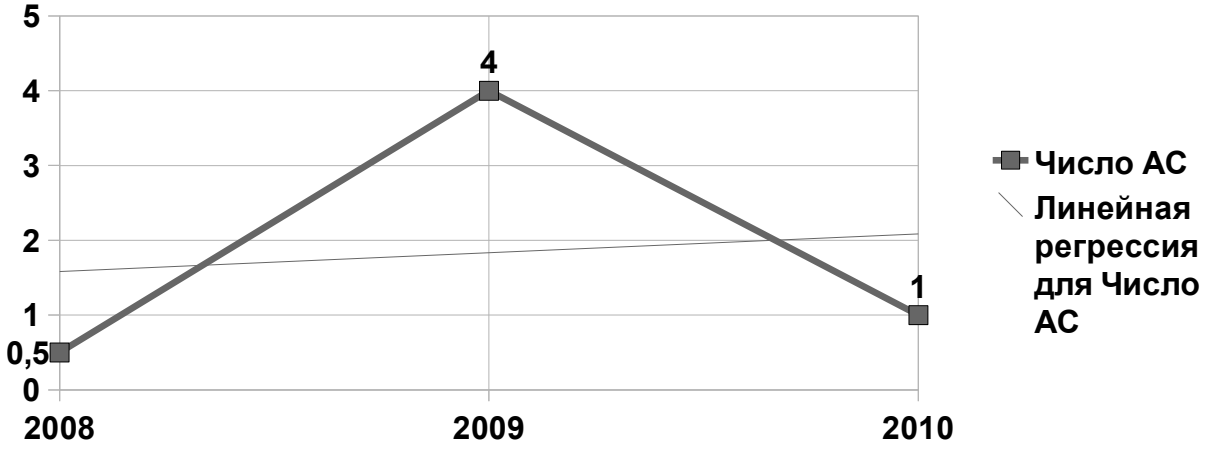
За 9 месяцев 2010 года произошло 1 авиационное событие с ВС коммерческой авиации , связанных с недостатками в инженерно-авиационном обеспечении, из которых :

- 1 авиационный инцидент .

За 9 месяцев 2009 года произошло 4 авиационных события , связанных с недостатками в инженерно-авиационном обеспечении, из которых 2-авиационные инциденты, 2 — повреждения воздушных судов на земле.

Тенденция изменения числа авиационных событий за 9 месяцев трёх лет представлена на диаграмме 6.1.

Диаграмма 6.1



На базе трёх крайних лет число авиационных событий за 9 месяцев по фактору «инженерно-авиационное обеспечение полётов» имеет тенденцию к увеличению.

Распределение авиационных событий (АИ и ПВС) , связанных с недостатками в инженерно-авиационном обеспечении по авиапредприятиям приведены в таблице 6.1.1

Таблица 6.1.1

Авиапредприятие	Тип события								
	АИ			ПВС			ВСЕГО		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
ФГУП «Оренбургские авиалинии»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОАО «Саратовские авиалинии»	1	-	-	-	1	-	1	1	-
ОАО «Ижавиа»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ООО « Авиакомпания Башкортостан»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОАО «Кировавиа»	-	1	-	-	-	-	-	1	-
ФГУП «Пермские авиалинии»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОАО «Авиалинии Мордовии»	-	-	-	-	-	0,5	-	-	0,5
ФГОУ ВПО УВАУГА	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ФГОУ СПО «Краснокутское ЛУГА»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ФГОУ СПО «Бугурусланское ЛУГА»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ООО «Приволжская региональная авиакомпания»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОАО «Международный аэропорт Курумоч»	-	-	-	-	1	-	-	1	-
МУП «Аэропорт Орск»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОАО «Международный аэропорт «Уфа»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Государственное бюджетное учреждение Пензенской области «Аэропорт города Пензы»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Обособленное структурное подразделение «Международный аэропорт «Ульяновск-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Восточный» ЗАО «Авиастар-СП»									
ОАО «Аэропорт Ульяновск»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ЗАО «Авиакор-Сервис»	-	1	-	-	-	-	-	1	-
ИТОГ	**1**	**2**	**-**	**-**	**2**	**0,5**	**1**	**4**	**0,5**

Краткое описание авиационного события по по факторам, связанным с **инженерно авиационному обеспечению :**

1. 21.03.2010 г., АИ , ВС Як-42Д № RA-42316 ОАО «Саратовские авиалинии», место события - а/п Сургут, 19-30 UTC из аэропорта Саратов ВС было выпущено с незавершенным ТО. Обнаружено отсутствие одного разрядника статистического электричества на левом элероне и повреждение на задней кромке триммера, рейс СОЖ 9120 по маршруту Саратов-Сургут, экипаж-6, пассажиров -112. Расследование проводило Тюменское МТУ ВТ ФАВТ. Причина инцидента-недостаточно качественное выполнение работ начальником смены ИАС ОАО «Саратовские авиалинии» по обеспечению вылета самолета Як-42Д RA-42316 с допустимой неисправностью, отсутствие необходимых подтверждающих записей в бортжурнале.

7. Анализ состояние безопасности полётов по наземному обеспечению полётов за 9 месяцев 2010 г.

7.1 Авиационные события , отнесённые по факторам , авиапредприятий , подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ.

За 9 месяцев 2010 года произошло 4 авиационных события коммерческой авиации , связанных с недостатками в наземном обеспечении полётов, из которых:

- 3 авиационных инцидента;
- 1 повреждение воздушного судна на земле.

За 9 месяцев 2009 года произошло 2,5 авиационных событий , связанных с недостатками в наземном обеспечении полётов из которых:

- 1,5 авиационных инцидентов;
- 1 повреждение ВС на земле.

Распределение авиационных событий (АИ и ПВС) , связанных с недостатками в наземном обеспечении полётов по авиапредприятиям приведены в таблице 7.1.

Таблица 7.1

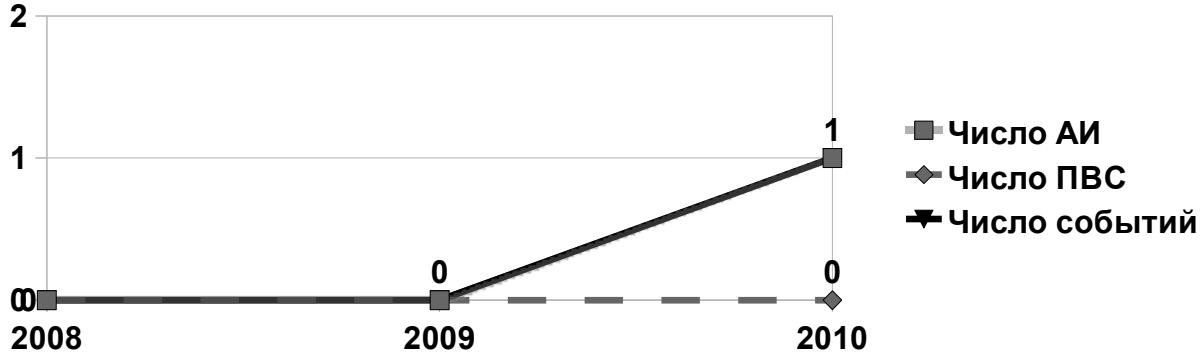
Авиапредприятие	**Тип события**								
	АИ			**ПВС**			**ВСЕГО**		
	2010	**2009**	**2008**	**2010**	**2009**	**2008**	**2010**	**2009**	**2008**
ОАО «Ижавиа»	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ОАО «Кировское авиапредприятие»	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ОАО «Международный аэропорт Курумоч»	**1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**	**-**	**-**
ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»	**1**	**1**	**1**	**-**	**-**	**-**	**1**	**1**	**1**
ФГУП «Международный аэропорт «Оренбург»	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
МУП «Аэропорт Орск»	**-**	**-**	**0,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,5**
Государственное бюджетное учреждение Пензенской области «Аэропорт города Пензы»	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ФГУП «Пермские авиалинии»	**-**	**0,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,5**	**-**
ОАО «Авиалинии Мордовии»	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,5**	**-**	**-**	**0,5**
ОАО «Саратовские авиалинии»	**-**	**-**	**-**	**1**	**-**	**-**	**1**	**-**	**-**
Обособленное структурное подразделение «Международный аэропорт «Ульяновск-Восточный» ЗАО «Авиастар-СП»	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ОАО «Аэропорт Ульяновск»	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ФГОУ ВПО УВАУГА	**-**	**-**	**1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1**
ОАО «Международный аэропорт Уфа»	**1**	**-**	**-**	**-**	**1**	**-**	**1**	**1**	**-**
ОАО «Чебоксарское	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

авиапредприятие»									
Всего по Приволжскому МТУВТ ФАВТ	**3**	**1,5**	**2,5**	**1**	**1**	**0,5**	**4**	**2,5**	**3**

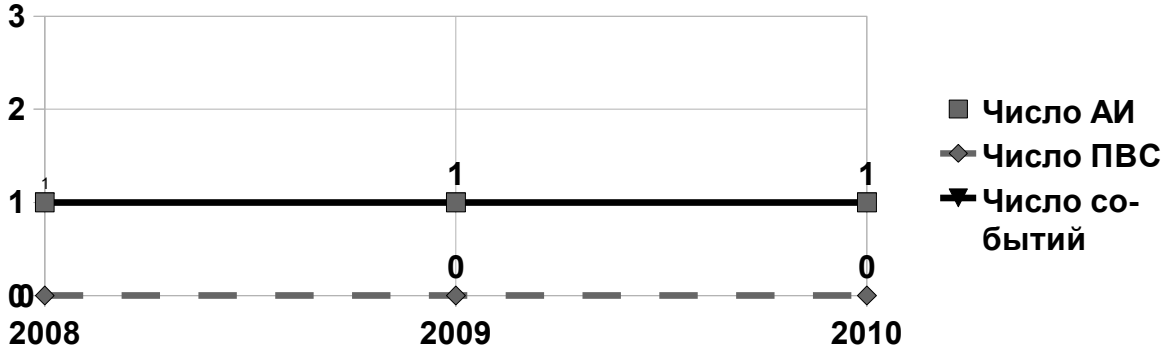
Динамика изменения числа событий по авиапредприятиям за 9 месяцев 2010 года относительно аналогичных периодов 2008, 2009 г.г. :

В **ОАО «Международный аэропорт Курумоч» :**



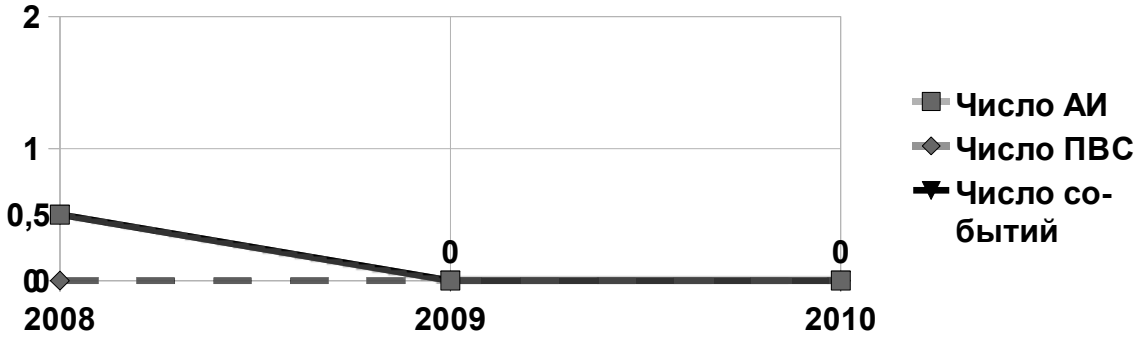
Число ПВС без изменения на уровне 0, число АИ и общее число авиационных событий имеет тенденцию к росту.

В **ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» :**



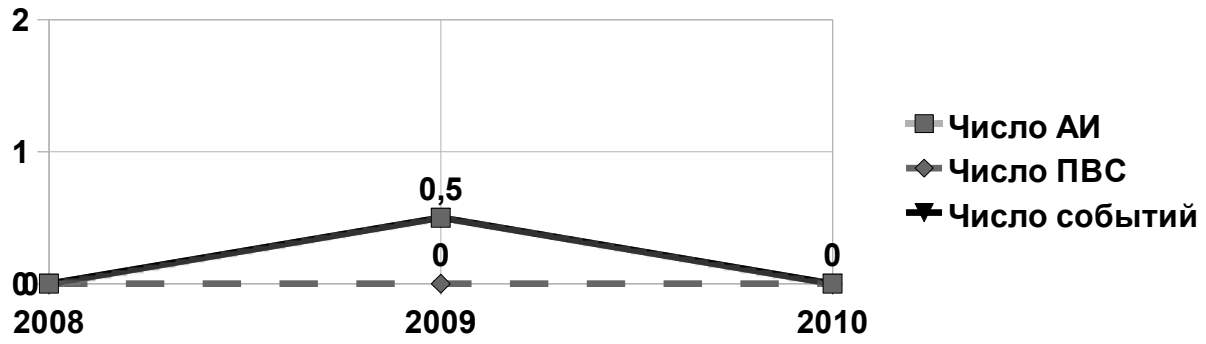
Число АИ без изменения на уровне 1, число ПВС без изменения на уровне 0, общее число авиационных событий без изменения на уровне 1.

В **МУП «Аэропорт Орск» :**



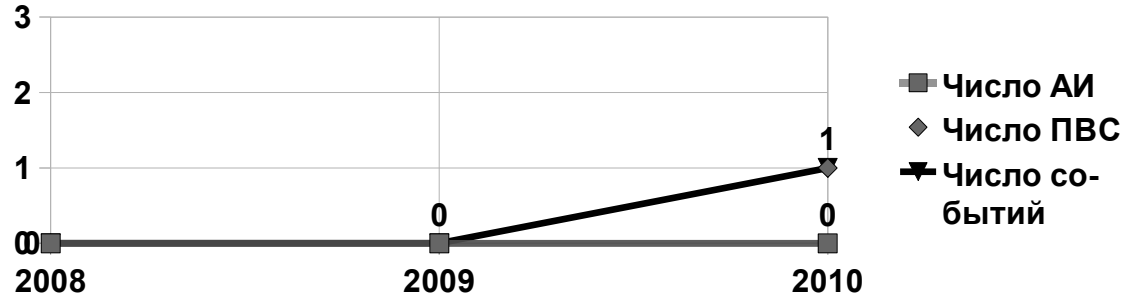
Число ПВС без изменения на уровне 0, число АИ общее число авиационных событий имеет тенденцию к снижению.

В **ФГУП «Пермские авиалинии»** :



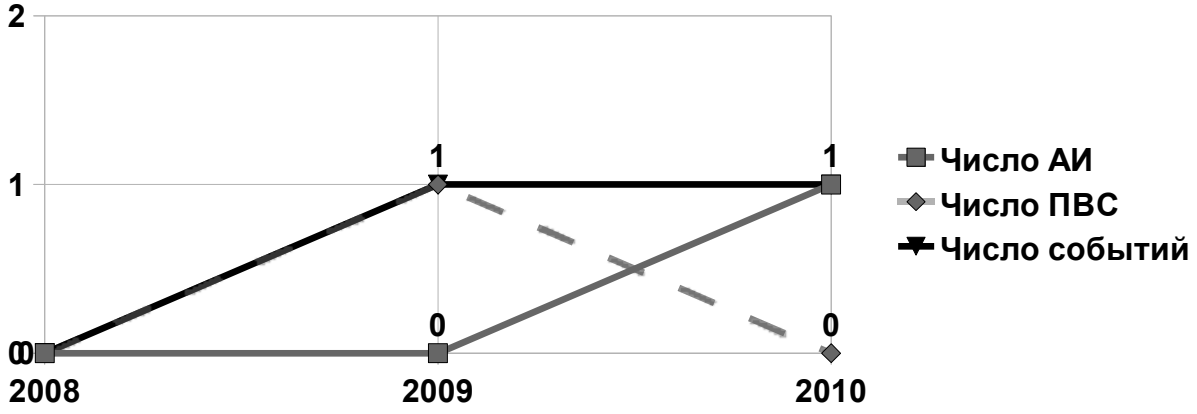
Число ПВС без изменений , на уровне 0, число АИ и общее число авиационных событий на базе крайних трёх лет тенденций к изменению не имеет.

В **ОАО «Саратовские авиалинии»:**



Число АИ без изменений , на уровне 0, число ПВС имеет тенденцию к росту, общее число авиационных событий имеет тенденцию к росту.

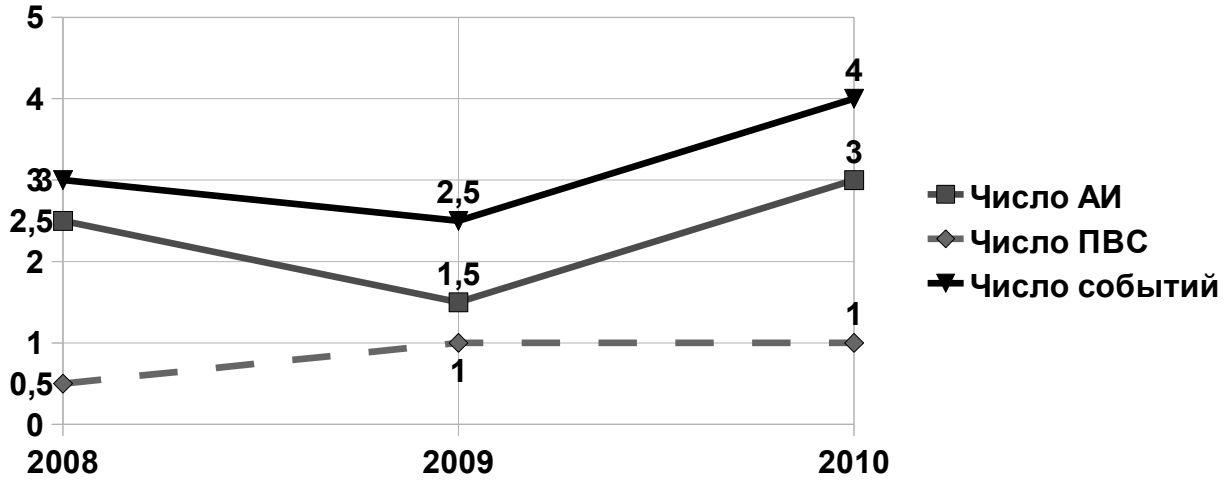
В **ОАО «Международный аэропорт Уфа»**



Число ПВС на базе крайних трёх лет тенденций к изменению не имеет, число АИ и общее число авиационных событий имеет тенденцию к росту.

Динамика изменения числа авиационных событий за 9 месяцев на базе трёх крайних лет . Связанных с факторами « наземное обеспечение полётов» представлена на диаграмме 7.1.1

Диаграмма 7.1.1



На базе крайних трёх лет наблюдается тенденция к росту:
- числа АИ;
- числа ПВС;
- общего числа авиационных событий,
связанных с наземным обеспечением полётов.
Рост числа событий по данному фактору в сравнении с 2009 годом на **60%.**

7.2 Относительные показатели состояния безопасности полётов коммерческой авиации по факторам наземных служб аэропортов, подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года .

Значение коэффициентов $К_{1000}$ для аэропортов рассчитываются как количество авиационных инцидентов на 1000 отправленных рейсов представлены в таблице 7.2

Таблица № 7.2

№ п/п	Наименование аэропорта	Количество отправленных рейсов за 9 мес. 2010 г.	Значение K_{1000}											
			САБ служба авиац. безопасности		АСС аварийно спасат. служба		АС аэродром. служба		СОПП служба организации перевозок		ССТ и АМ службы спецтранспорта и перонной механиза-ции		Общий	
			2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
1	ОАО «Ижавиа»	760	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ОАО «Кировское авиапредприя тие»	348	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ОАО «Международный аэропорт Курумоч»	6162	**0,08**	-	-	-	**0,08**	-	-	**0,26**	-	-	**0,16**	**0,26**
4	ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»	2301	-	-	**0,43**	-	-	**0,37**	-	-	-	-	**0,43**	**0,37**
5	ФГУП «Международный аэропорт «Оренбург»	1918	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	МУП «Аэропорт Орск»	578	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Государственное бюджетное	746	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

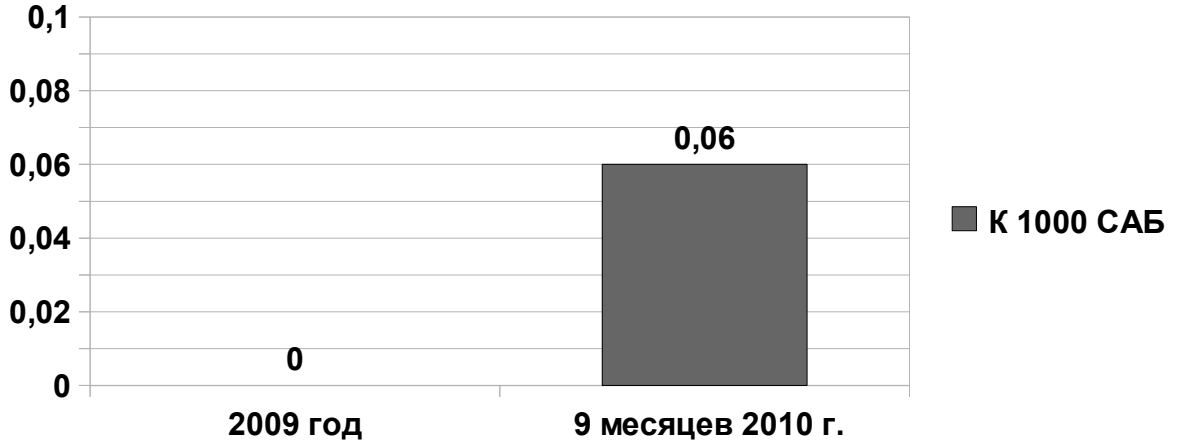
	учреждение Пензенской области «Аэропорт города Пензы»													
8	ФГУП «Пермские авиалинии»	2603	-	-	-	-	-	**0,26**	-	**0,13**	-	-	-	**0,39**
9	ОАО «Авиалинии Мордовии»	365	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	ОАО «Саратовск-ие авиалинии»	1088	-	-	-	-	-	-	-	-	**0,92**	-	**0,92**	-
11	Обособлен-ное структурное подразделе-ние «Междуна-родный аэропорт «Ульяновск-Восточный» ЗАО «Авиастар-СП»	265	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	ОАО «Аэропорт Ульяновск»	817	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	ОАО «Международ-ный аэропорт Уфа»	6546	**0,15**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**0,15**	-
14	ОАО «Чебоксарс-кое авиапредпри	653	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ятие»													
ИТОГ	**25150**	**0,06**	**-**	**0,04**	**-**	**0,02**	**0,05**	**-**	**0,06**	**0,04**	**-**	**0,16**	**0,11**

Из представленной таблицы максимальное значение коэффициента $К_{1000}$ общий по факторам наземных служб в ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» - 0,43. В целом по Управлению значение $К_{1000}$ общий составляет 0,16 , что выше среднегодового значения за 2009 год на **45 %.**

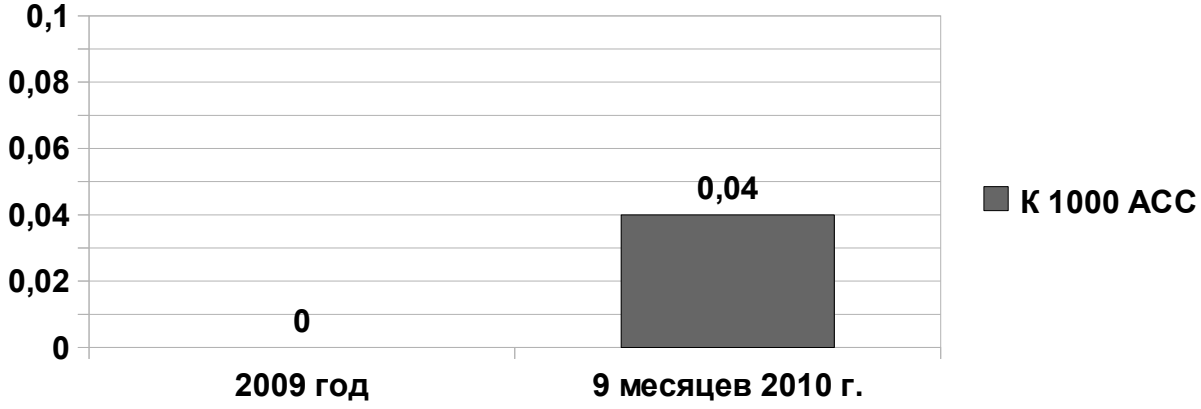
Динамика изменения коэффициента $К_{1000}$ по службам наземного обеспечения полётов в целом по Управлению:

по **САБ (службам авиационной безопасности):**



Превышение $К_{1000}$ за 9 месяцев 2010 года по фактору служб авиационной безопасности относительно среднегодового значения за 2009 год за счёт наличия авиационных событий по данному фактору в :**ОАО «Международный аэропорт Курумоч» (0,08)** ; **ОАО «Международный аэропорт Уфа» (0,15).**

по **АСС (аварийно-спасательным службам):**



Превышение $К_{1000}$ за 9 месяцев 2010 года по фактору аварийно - спасательных служб относительно среднегодового значения за 2009 год за счёт наличия авиационных событий по данному фактору в: **ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» (0,43)**.

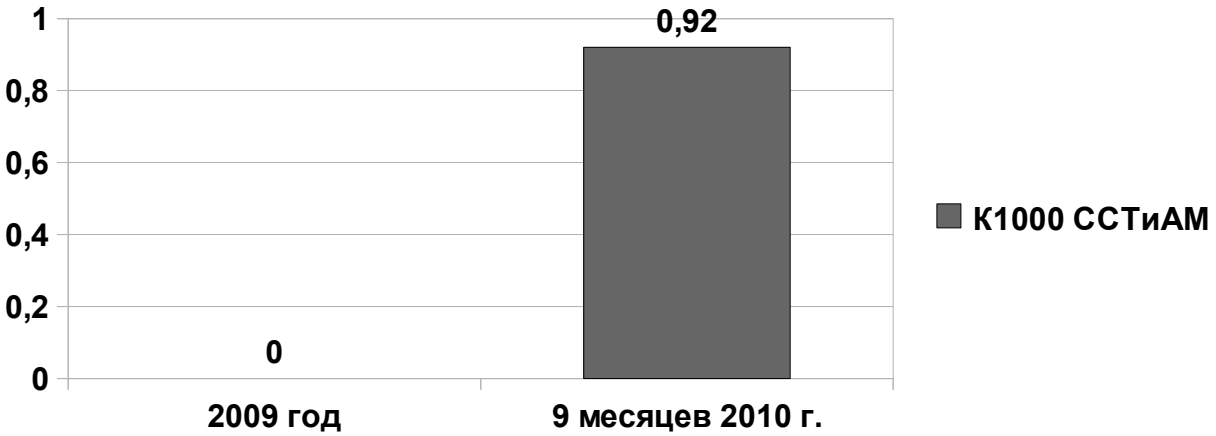
по **АС (аэродромные службы):**

Снижение $К_{1000}$ за 9 месяцев 2010 года по фактору аэродромных служб относительно среднегодового значения за 2009 год за счёт снижения $К_{1000}$ в : **ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»** (с 0,37 до 0), **ФГУП «Пермские авиалинии»** (с 0,13 до 0). Вместе с тем в **ОАО «Международный аэропорт Курумоч»** $К_{1000}$ **выше** среднегодового значения (с 0 до 0,08) .

по **СОПП (служб организации пассажирских перевозок):**

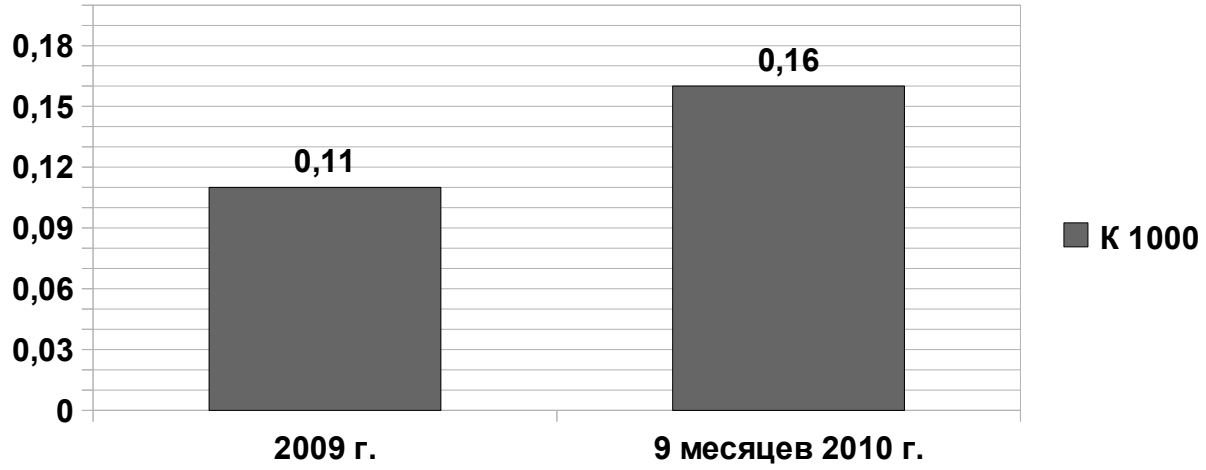
Снижение $К_{1000}$ за 9 месяцев 2010 года по фактору служб организации пассажирских перевозок относительно среднегодового значения за 2009 год за счёт снижения $К_{1000}$ в : **ОАО «Международный аэропорт Курумоч»** (с 0,26 до 0); **ФГУП «Пермские авиалинии»** (с 0,13 до 0).

по **ССТ и АМ (службам спецтранспорта и аэродромной механизации):**



Превышение K_{1000} за 9 месяцев 2010 года по фактору служб спецтранспорта и аэродромной механизации относительно среднегодового значения за 2009 год за счёт наличия авиационных событий по данному фактору в :**ОАО «Саратовские авиалинии» (0,92).**

В целом по Управлению :



В целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года превышение коэффициента K_{1000} по факторам наземного обеспечения полётов относительно среднегодового значения за 2009 год за счёт превышения данного коэффициента по службам авиационной безопасности , аварийно спасательным службам и службам спецтранспорта и аэродромной механизации.

Краткое описание авиационных событий по наземному обеспечению полётов :

1. 01.04.2010 г. , АИ (САБ, аэродромная служба ОАО «Международный аэропорт Курумоч»), ВС Ан-24 № RA-47357 ООО «ЮТЭйр-Экспресс», место события- а/п Курумоч, 09-53 UTC рейс ЮР9372 маршрут Нижний Новгород-Самара уход на второй круг по команде диспетчера из-за занятости ВПП животным, м/у видимость более 10км, посадка в 10-03 UTC, 22 пассажира. Расследование проводило Приволжское МТУ ВТ ФАВТ.
Причиной ухода на второй круг ВС явилась команда диспетчера ПДП.
Диспетчер ПДП дал команду экипажу уходить на второй круг по причине наличия собаки на ИВПП 15.
Появление собаки на ИВПП стало возможным из-за наличия ограждения возле административного здания ОАО «АК Самара» и КДП, состоящего из металлического забора с широкой ячейки-15см., не препятствующего проникновению мелких животных.

2. **10.06.2010 г. , АИ (АСК, ПДСП, ОрВД а/п Нижний Новгород) , ВС Б-737-200 № RA-73011 ООО« Авиакомпания Башкортостан», место события- а/п Нижний Новгород , в 09-35 при выполнении рейса ВВТ 5758 маршрут Анталия-Н.Новгород уход на 2-ой круг по причине выезда на полосу пожарной машины, уход на второй круг по команде диспетчера. Расследование проводило Приволжское МТУ ВТ ФАВТ. Причинами ухода на второй круг явились:**
- несанкционированный выезд на РД-G пожарной машины АСК ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» без связи;
- непраильные действия водителя и начальника пожарно-спасательного расчёта в

период нахождения на РД-G, выразившиеся в выполнении маневров в сторону рабочей полосы ВПП-36л. С места ожидания в период захода ВС Б-757-200 на посадку и нахождении ВС на удалении 3 км от ВПП-36 л.;
- неудовлетворительное взаимодействие между ответственными лицами, уполномоченными на проведение поисковых и аварийно-спасательных работ на аэродроме Нижний Новгород (Стригино) при объявлении сигналов «Тревога» и «Готовность» 10.06.2010 г.;
- отсутствие должного контроля со стороны руководителя полётов за действиями аварийн-спасательной команды после объявления сигналов «Тревога» и «Готовность» .

3. **15.06.2010 г., ПВС (ССТ и АМ ОАО «Саратовские авиалинии»), ВС Як-42 № RA-42356 ОАО «Саратовские авиалинии», место события – а/п Саратов, после выполнения рейса Сургут-Саратов произошло повреждение спецавтомобилем АПК-10 двух разрядников стат. электричества и задней кромки триммера правого элерона. Расследование – ОАО «Саратовские авиалинии». Причиной повреждения ВС Як-42 №42356 явилось соприкосновение спецмашины АПК-10 с правым полукрылом ВС при отъезде от воздушного судна из-за нарушения водителем спецмашины АПК-10 маршрута движения, указанного в «Схеме расположения средств назеиного обслуживания у самолета Як-42», невыполлнение требований п.2.6 и п.2.19 «Должностной инструкции водителя спецмашины по обслуживанию СВП ССТ и АМ», п.30 «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ», утвержденной приказом Минтранса от 13.07.2006г №82 в части остановки спецмашины на расстоянии не менее 5 метров после отъезда от ВС.**

4. **16.06.2010 г. , АИ (САБ ОАО «Международный аэропорт Уфа») , ВС А-320 № VQ-BEJ ОАО «Аэрофлот - российские авиалинии», место события - а/п Уфа , в 23-02 UTC после посадки на пробеге КВС доложил о столкновении передней стойки шасси с животным, ВС самостоятельно зарулило на МС, м/у хорошие. Расследование проводило Приволжское МТУ ВТ ФАВТ. Причиной АИ явилось столкновение животного (вероятно детеныша косули) с ВС на пробеге после посадки.**

7.2 Авиационные события с ВС, подконтрольными Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ , отнесённые по факторам предприятий , не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ.

За 9 месяцев 2010 года с ВС, подконтрольными Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ произошло 6,5 авиационных события, отнесённых по факторам «сторонних» организаций, из которых:
- 3,5 авиационных инцидента, из которых 0,5 серьёзного АИ;
- 3 повреждения воздушного судна на земле.

Краткое описание событий :

1. 22.01.2010 г., 0,5 АИ(ИАС ЗАО «ДЭХ» а/п Домодедово) , ВС Ан-24РВ № RA-46505 ОАО «Авиалинии Мордовии», в 19-33 UTC в аэропорту Саранск после выполнения рейса ПМ 978 по маршруту Домодедово-Саранск обнаружено открытие правого капота левого двигателя с повреждением отдельных узлов. Причиной АИ являются:
Нарушение технологии выполнение Регламента ТО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 часть 1, вып. 2006Г по подготовке ВС к вылету. Незакрытие откидной, правой крышки капота левого двигателя ИТП ИАС ЗАО «ДЭХ» из-за нарушения технологии закрытия замка. Отсутствие должностного контроля за процессом подготовки ВС к вылету со стороны ИАС ЗАО «ДЭХ».

2. 30.01.2010 г., ПВС(ЗАО «УДС СУ 804»), ВС В-757-200 № RA-73011 ООО« Авиакомпания Башкортостан», место события- а/п Домодедово, 01-20 UTC , при подготовке к рейсу ВС обнаружено повреждение конструкции законцовки левой половины руля высоты размером 600х640мм. Расследовало МТУ Центральных районов. Причина:
столкновение стрелы экскаватора «CASE CX 240B», принадлежащего ЗАО «УДС СУ 804» в районе ТВО L3 без действующего разрешения на выполнение работ, без согласования с аэродромной службой и тех. надзором ЗАО «ДКМ».

3. 23.02.2010 г., ПВС(персонал обслуживающей компании «EAS" в а/п Шарм-Эль-Шейх), ВС В-757-200 № RA-73011 ООО« Авиакомпания Башкортостан», место события- а/п Шарм-Эль-Шейх. В 11-10 UTC повреждение внутренней обшивки порожка багажника №2 при погрузочно-разгрузочных работах, осуществляемых с помощью транспортера. Росследование- ИБП ООО «Башкортостан». Причина: столкновение ленточного погрузчика, обслуживающей компании «EAS» аэропорта Шарм-Эль-Шейх с конструкцией проёма двери заднего багажника ВС при выполнении подъезда к самолёту из-за ненадлежащего выполнения своих обязанностей по организации и непосредственному выполнению безопасного подъезда к ВС лицом , руководящим процедурой подъезда и оператором погрузчика.

4. 12.03.2010 г., АИ (персонал в/ч 40383), ВС Б-737-800 № VP-BPG ФГУП «Оренбургские авиалинии», место события — а/п Пермь (Большое Савино). Уход на второй круг по причине несанкционированной занятости ВПП человеком. Расследовало Приволжское МТУ ВТ ФАВТ. Причиной ухода на второй круг по команде диспетчера СДП при заходе на посадку в а/п Пермь ВС явилось несанкционированное нахождение на летной полосе военнослужащего в/ч 40383.

5. 15.06.2010 г. , АИ (диспетчер Барнаульского РЦ), ВС Б-737 № VP-BPI ФГУП «Оренбургские авиалинии» , место события — район а/п Барнаул, в 02-15 мск сработала система «TCAS» между А-320 № VP-BQR ОАО «Аэрофлот-РАЛ» и Б-737 № VP-BPI. Посадка благополучно в 02-37 мск. Причиной, нарушения правил вертикального и продольного эшелонирования послужили ошибочные действия диспетчера Барнаульского РЦ выразившиеся в выдаче разрешения на снижение до эшелона 2700 метров экипажу рейса Аэрофлот-715 вместо экипажа рейса РВЗ 4211.

6. 02.07.2010 г., 0,5 АИ (аэродромная служба а/п Челябинск), ВС Ту-154М № RA-85768 ФГУП «Оренбургские авиалинии» , место события — а/п Челябинск, при выруливании в 21-55 UTC со стоянки повреждена правая законцовка крыла пассажирским автобусом. М/у простые. Пострадавших нет. Причина: - нанесение на МС № 2 разметки для выруливания ВС типа Ту-154 по минимальному разрешённому (Rmin) радиусу, рекомендуемому РЭ ГА-94 вместо R эксплуатационного.

7. 02.09.2010 г. , ПВС(АМСГ а/п Сочи; ИТП АТБ а/п Сочи), ВС Ан-24РВ № RA-46505, место события - а/п Сочи, в ожидании выполнения рейса Сочи-Краснодар произошло разварачивание ветром ВС, самолет столкнулся с агрегатом наземного питания АВ-2- деформирована шлейфовая антенна АРК-11. М/у в момент ПВС-ветер 290 град-18 порывы 24 м/с, видимость -2500, облачность 200м, Р-751 мм.рт.ст. ВС находилось под охраной, ВС развернут на 110 град. Причины :
- шквалистое усиление ветра , величина которого не была спрогнозирована службой АМСГ Сочинского филиала Метеоагентства Росгидромета при прохождении фронтального раздела и не передано штормовое предупреждение в службы ОАО «Международный

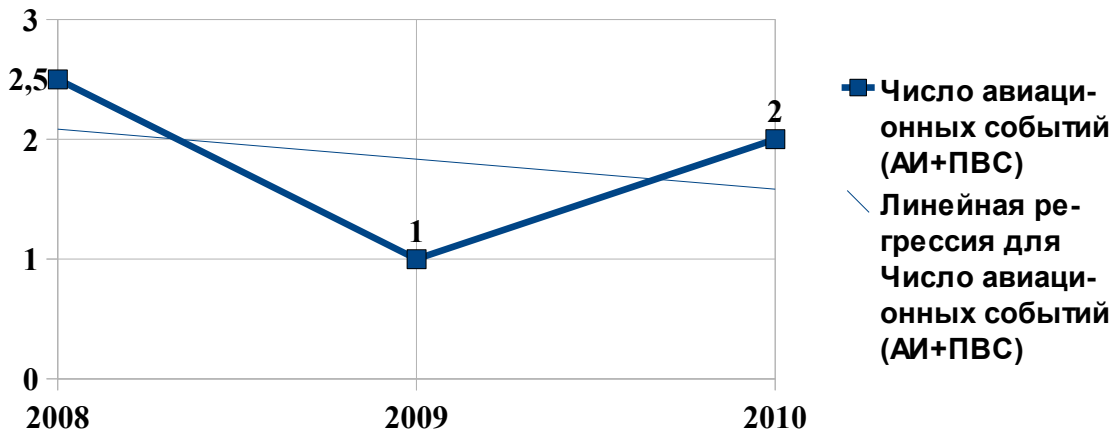
аэропорт Сочи» при фактическом усилении шквалистого ветра до скорости 24 м/сек. ;
- не выполнение в полном объёме работ по предотвращению повреждения ВС при получении информации о штормовом предупреждении по линии МЧС (по телефону) (не были установлены стяжки на упорные колодки).

8. 09.09.2010 г., <u>0,5 САИ</u>(ИТП АТБ ОАО «Челябинское авиапредприятие») , ВС Як-42Д № RA-42385 ОАО «Ижавиа», место события а/п Челябинск, 13-02 UTC, при выполнении рейса ИЗА-4206 по маршруту Челябинск-Ижевск, после взлёта экипаж доложил об отказе системы управления стабилизатором. М/У : видимость 10. Посадка в Челябинске 13-11 UTC благополучно. Причины:
- неправильный монтаж кнопки К2ПН основного управления стабилизатором на штурвале КВС (развёрнута на 180º);
- нарушение требований НТЭРАТ ГА-93 и РЭ самолёта Як-42 ИТП АТБ ОАО «Челябинское авиапредприятие» в части невыполнения проверки после демонтажно-монтажных работ на ВС соответствия положения управляемого элемента (стабилизатора) положению командного органа (кнопки К2ПН).

<u>Примечание :</u> десятичная дробь в классификации авиационного события означает, что данное событие частично отнесено по факторам данного предприятия.

7.3 Авиационные события , отнесённые по факторам воздействия внешней среды.

За 9 месяцев 2010 года произошло 2 авиационных события, отнесённых по факторам воздействия внешней среды —оба авиационные инциденты.
Динамика изменения числа авиационных событий, связанных с данной группой факторов за 9 месяцев 2008, 2009, 2010 г.г. представлена на диаграмме



Из представленных авиационных событий :
- за 9 месяцев 2008 г. - 2,5 авиационных инцидента;
- за 9 месяцев 2009 г. - 1 повреждение ВС на земле;
- за 9 месяцев 2010 г. - 2 авиационных инцидента.

Краткое описание событий:

1. 22.02.2010 г. , <u>АИ</u>, ВС Як-42 № RA-42328 ОАО «Саравиа», место события - а/п Саратов , уход на запасной аэродром отказ курсового радиомаяка системы захода на посадку ИЛС ВПП12 в связи с обледенением антенн. М/У V=350 ВПП 550 Н90 туман переохлажденная морось. Посадка в ДМД в 04-59 благополучно. Причиной авиационного инцидента явился выход из строя КРМ (а/п Саратов) при обеспечении полета ВС из-за обледенения антенн, приведший к уходу на запасной аэродром ВС Як-42 № 42328.

2. 01.09.2010 г. , <u>АИ</u>, ВС Як-42 № RA-42356 ОАО «Саравиа», место события - а/п Внуково, при выполнении рейса 6В769 Внуково-Саратов в 09-09 UTC прерванный взлет — на V-150 км/ч загорелось табло «Помпаж» двигатель №1. Двигатель не выключался. Причина:
- срабатывание табло «ПОМПАЖ» левого двигателя из за газодинамической неустойчивости двигателя в сочетании с внешними неблагоприятными факторами (наличие воды на ВПП до 2-х мм).

8. Анализ рисков и угроз безопасности полётов за 9 месяцев 2010 года.

8.1 Анализ рисков и угроз безопасности полётов за 9 месяцев 2010 года с самолётами 1-3 классов.

Комплексные (интегральные) показатели безопасности полётов по авиапредприятиям (S) — эксплуатантам Приволжского МТУВТФАВТ представлены в таблице № 8.1 .

Таблица № 8.1

№ п/п	Авиапредприятие	Налёт в часах 9 месяцев 2010 г.	$К_{СС}$	$К_{УУП}$	S (%)
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	47260	-	7,5	99,98
2	ОАО «Саратовские авиалинии»	6881	-	5	99,93
3	ОАО «Ижавиа»	5385	0,5	2	99,87
4	ООО « Авиакомпания Башкортостан»	4544	-	-	100
5	ОАО «Кировавиа»	766	-	-	100
6	ОАО «Авиалинии Мордовии»	1456	-	0,5	99,97
7	ФГОУ ВПО УВАУГА	1526	-	-	100
Итого по Приволжскому МТУВТ ФАВТ:		67818	0,5	15	99,97

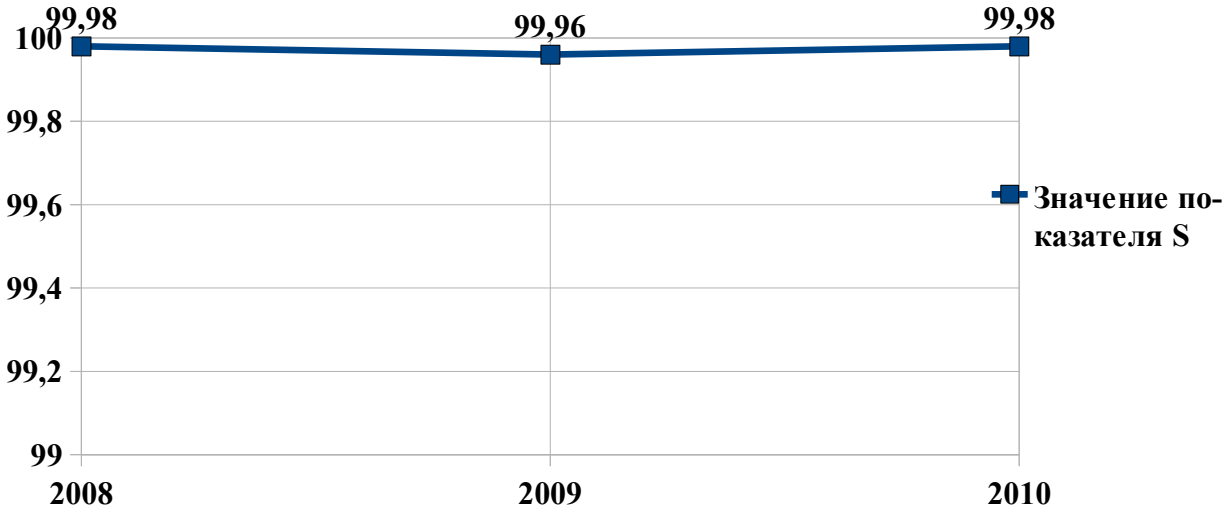
В расчёте приняты авиационные инциденты по факторам : ОАТ, ЛС, ИАС.

Из представленной таблицы видно, что комплексные (интегральные) показатели безопасности полётов по авиапредприятиям эксплуатантам Приволжского МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года находятся в «требуемом диапазоне» – безопасность полетов находится на высоком уровне за исключением ОАО «Ижавиа», где комплексный (интегральный) показатель безопасности полётов находится на **«среднем»** уровне за счёт имевшего место серьёзного авиационного инцидента.

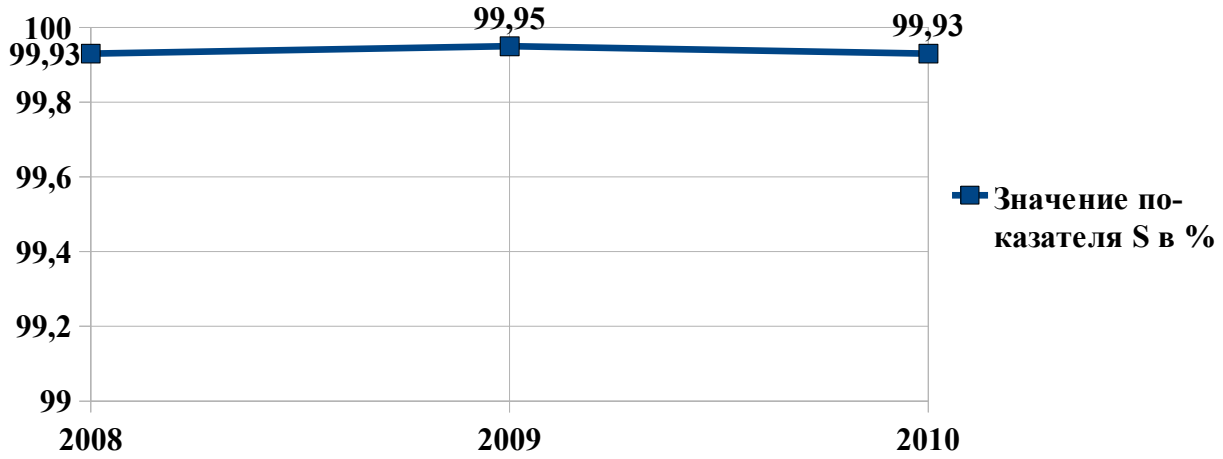
В целом по Управлению значение комплексного (интегрального) показателя безопасности полётов находится в «требуемом диапазоне» – безопасность полетов находится на **высоком** уровне.

В сравнении с годовыми значениями в 2008 , 2009 г.г. комплексных (интегральных) показателей безопасности полётов по авиапредприятиям эксплуатантам самолётов 1-3 классов Приволжского МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года наблюдается следующая динамика :

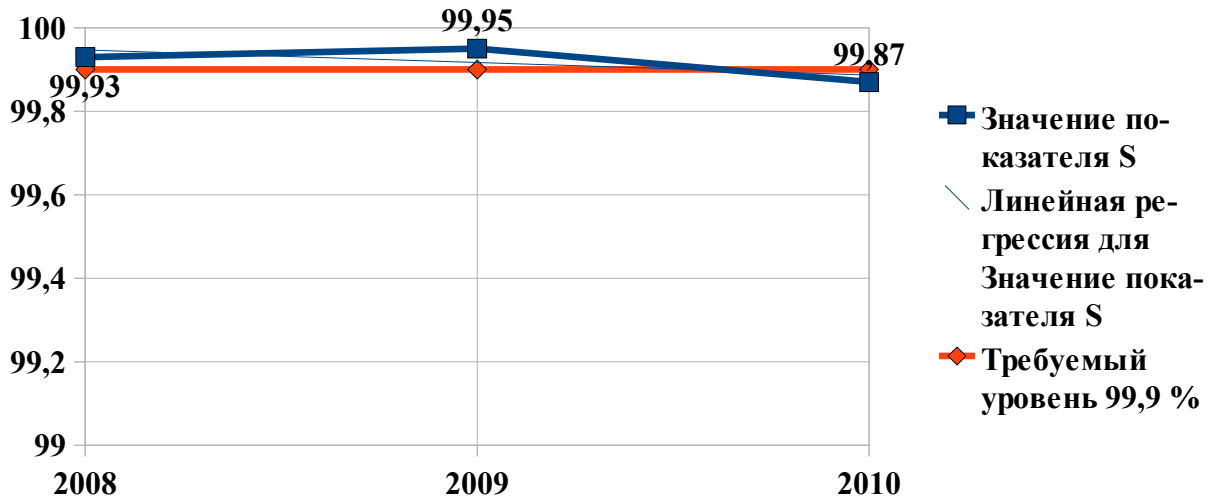
1. ФГУП «Оренбургские авиалинии»:



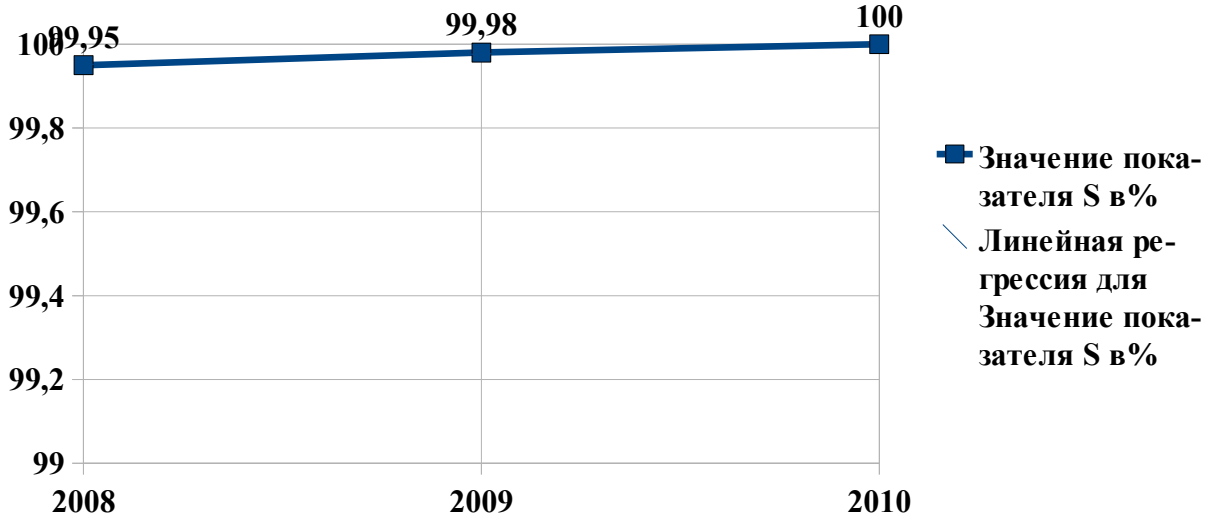
2. ОАО «Саратовские авиалинии»:



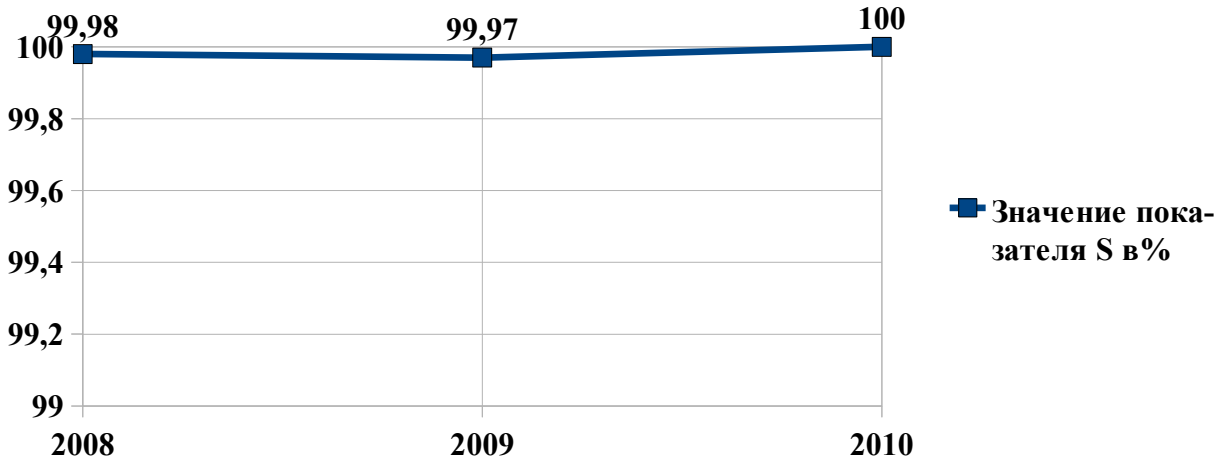
3. ОАО «Ижавиа» :



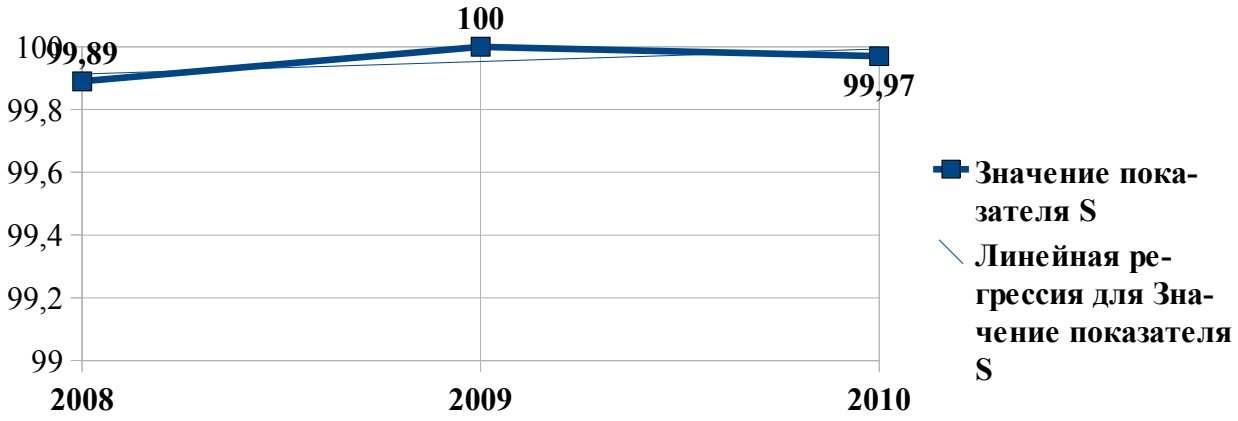
4. ООО « Авиакомпания Башкортостан»



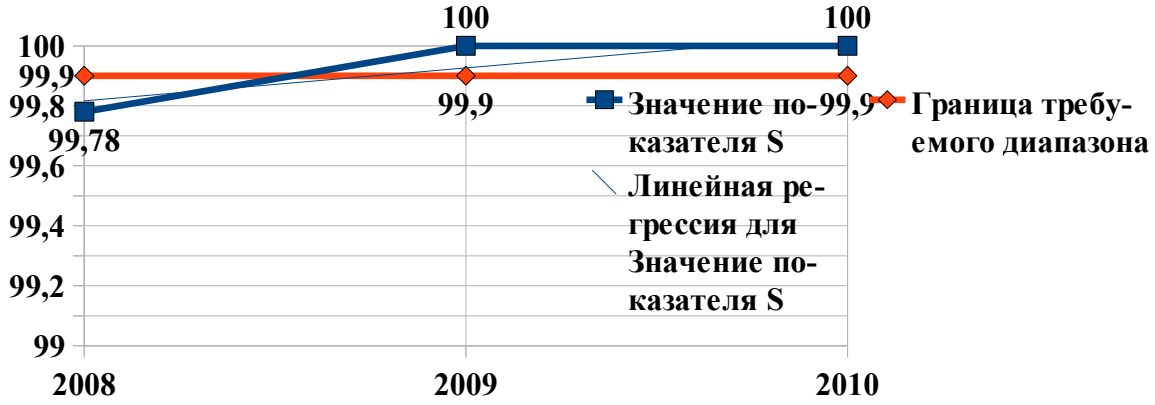
5. ОАО «Кировавиа» :



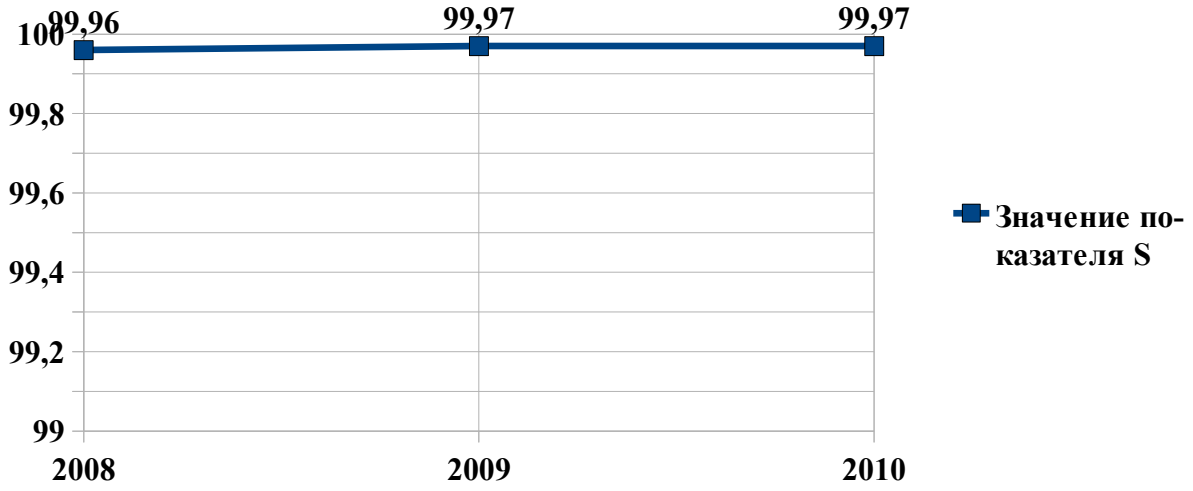
6. ОАО «Авиалинии Мордовии»:



7. ФГОУ ВПО УВАУГА:



В целом по Управлению (самолёты 1-3 классов):



В целом по управлению с самолётами 1-3 класса наблюдается положительная динамика изменения комплексного (интегрального) показателя безопасности полётов на базе трёх последних лет, тенденция к его росту.

8.2 Анализ рисков и угроз безопасности полётов за 9 месяцев 2010 года с самолётами 4 класса.

Комплексные (интегральные) показатели безопасности полётов по авиапредприятиям (S) — эксплуатантам Приволжского МТУВТФАВТ представлены в таблице № 8.2 .

Таблица № 8.2

№ п/п	Авиапредприятие	Налёт в часах	$К_{СС}$	$К_{УУП}$	S (%)
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	917	-	-	100
2	ФГОУ ВПО УВАУГА	7112	-	1	99,99
3	ООО «Приволжская региональная авиакомпания»	927	-	-	100
4	ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	1398	-	1	99,93
5	ОАО «Авиалинии Мордовии»	631	-	-	100
6	ОАО «Кировавиа»	554	-	-	100
7	ФГОУ СПО «Краснокутское ЛУГА»	4357	-	-	100
8	ФГОУ СПО «Бугурусланское ЛУГА»	3072	-	-	100
Итого по Приволжскому МТУВТ ФАВТ:		18968	-	2	99,99

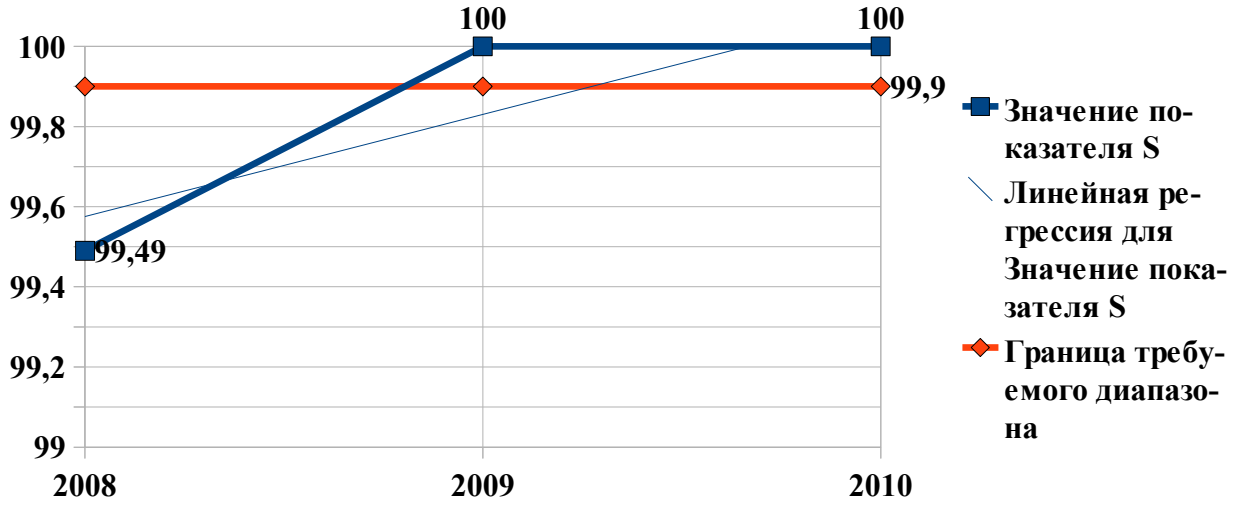
В расчёте приняты авиационные инциденты по факторам : ОАТ, ЛС, ИАС.

Из представленной таблицы видно, что комплексные (интегральные) показатели безопасности полётов по авиапредприятиям эксплуатантам самолётов 4 класса Приволжского МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года находятся в «требуемом диапазоне» – безопасность полетов находится на высоком уровне.

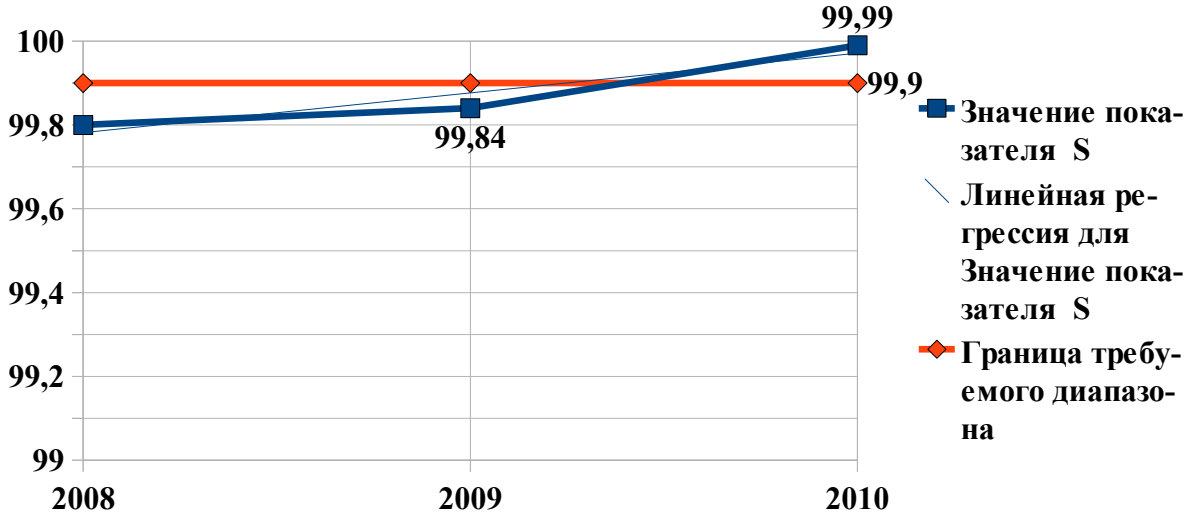
В целом по Управлению значение комплексного (интегрального) показателя безопасности полётов по самолётам 4 класса за 9 месяцев 2010 года находится в «требуемом диапазоне» – безопасность полетов находится на **высоком** уровне.

В сравнении с годовыми значениями в 2008 , 2009 г.г. комплексных (интегральных) показателей безопасности полётов по авиапредприятиям эксплуатантам самолётов 4 класса Приволжского МТУВТ ФАВТ в за 9 месяцев 2010 года наблюдается следующая динамика :

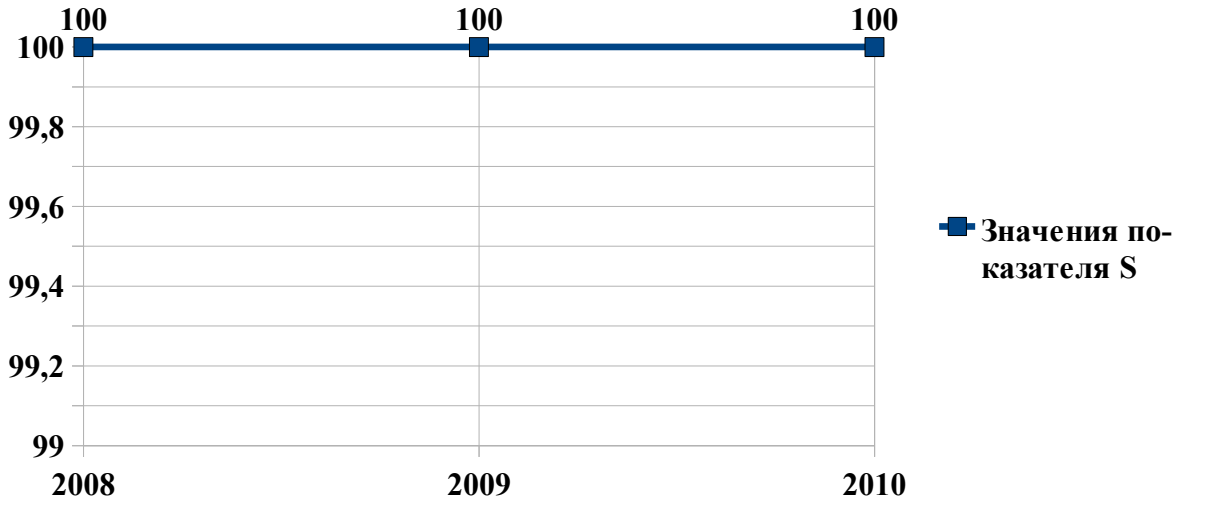
1. ФГУП «Оренбургские авиалинии» :



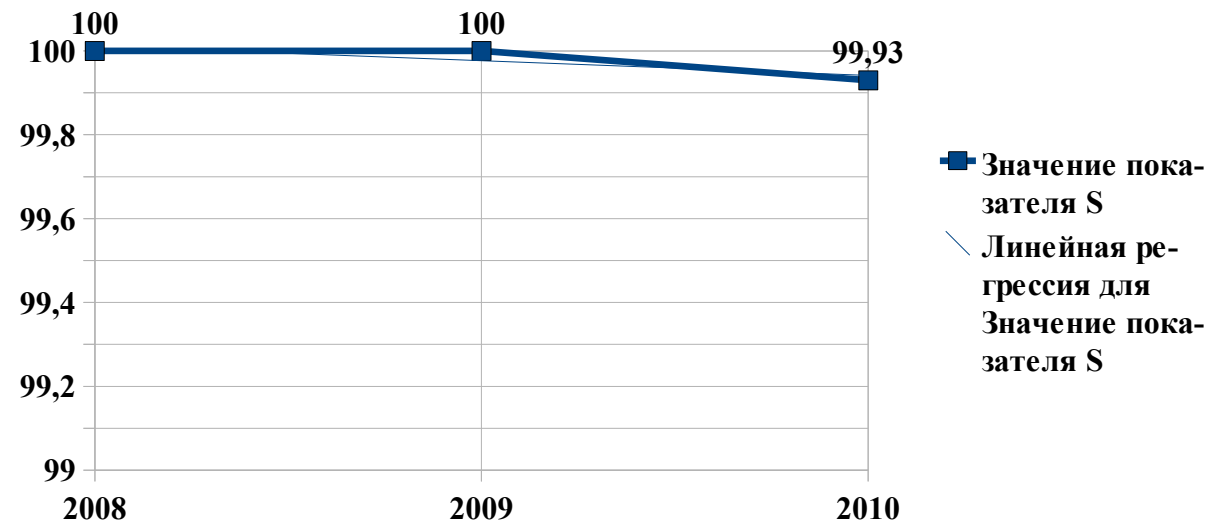
2. ФГОУ ВПО УВАУГА :



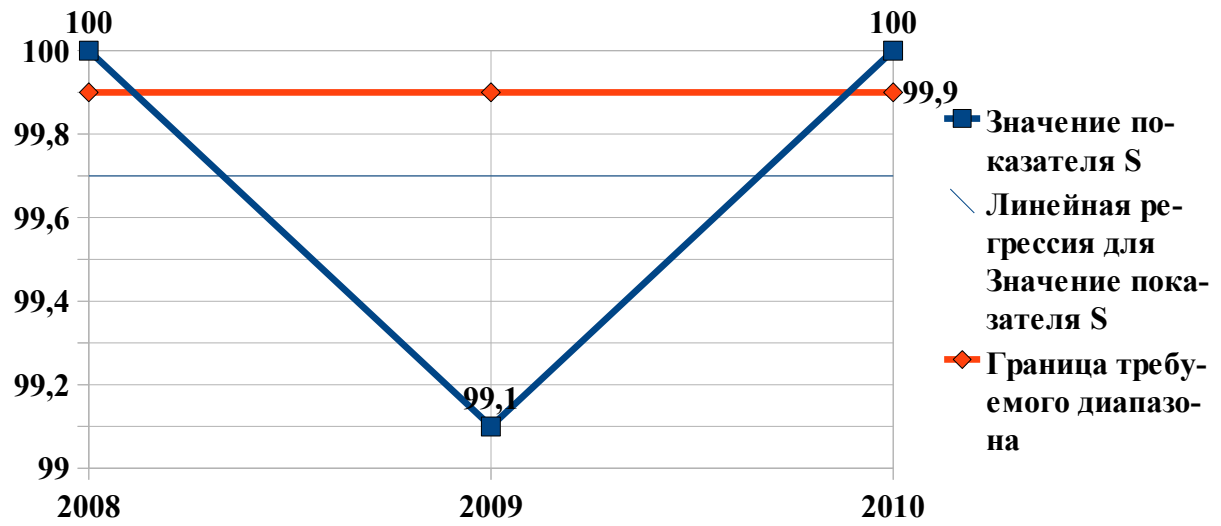
3. ООО «Приволжская региональная авиакомпания»:



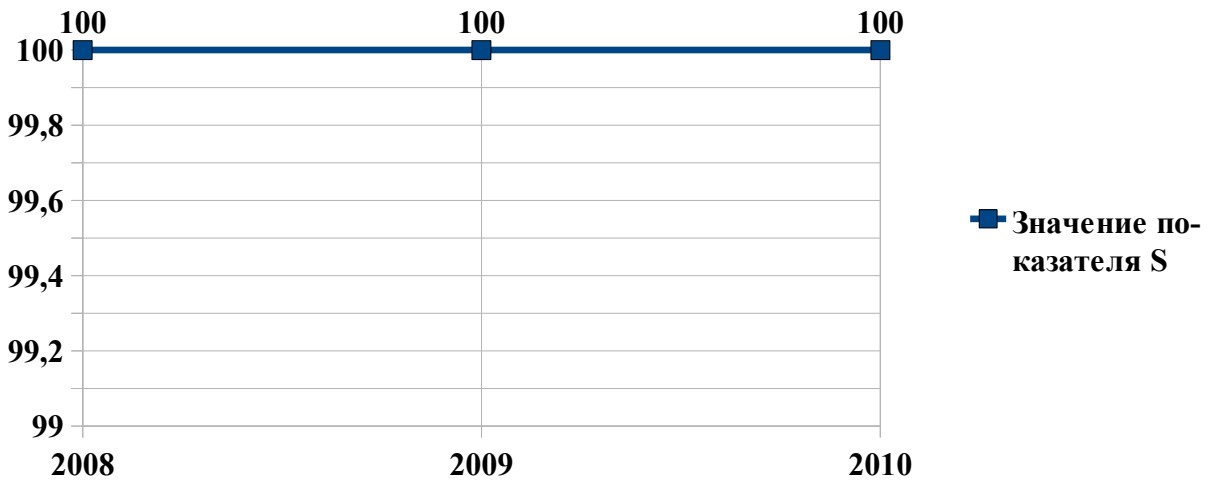
4. ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»:



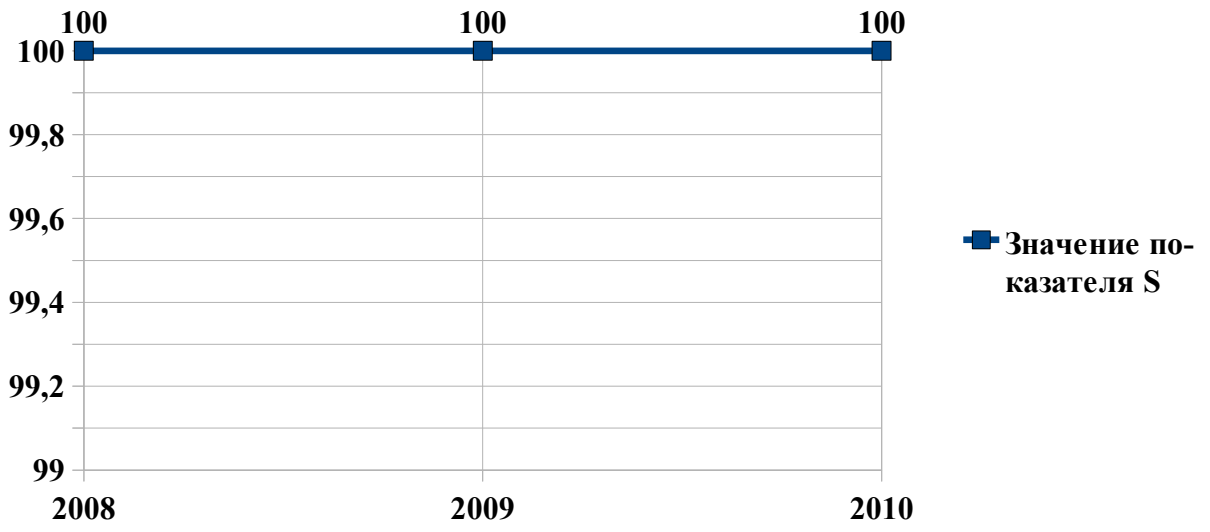
5. ОАО «Авиалинии Мордовии» :



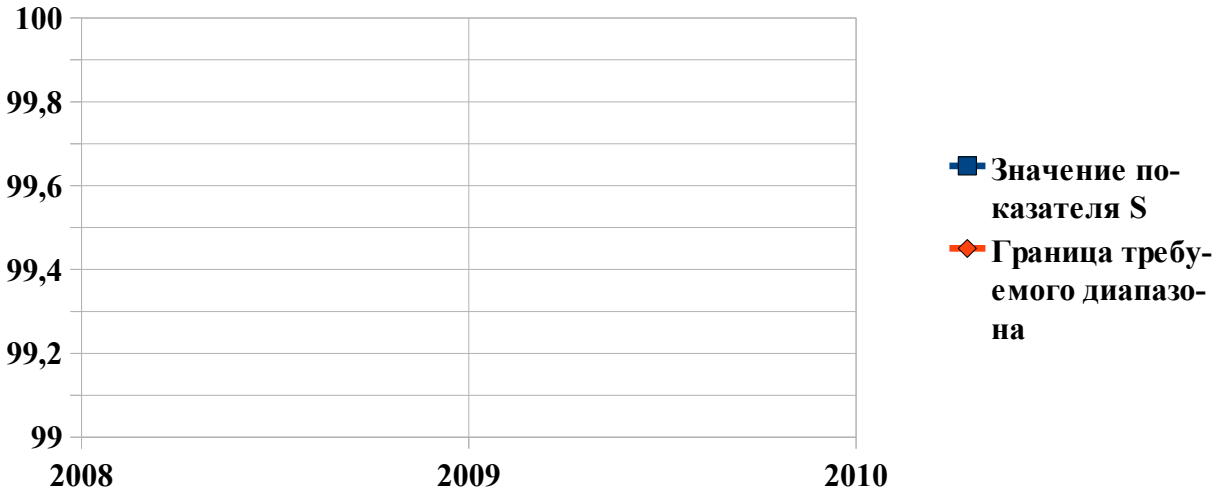
6. ОАО «Кировавиа» :



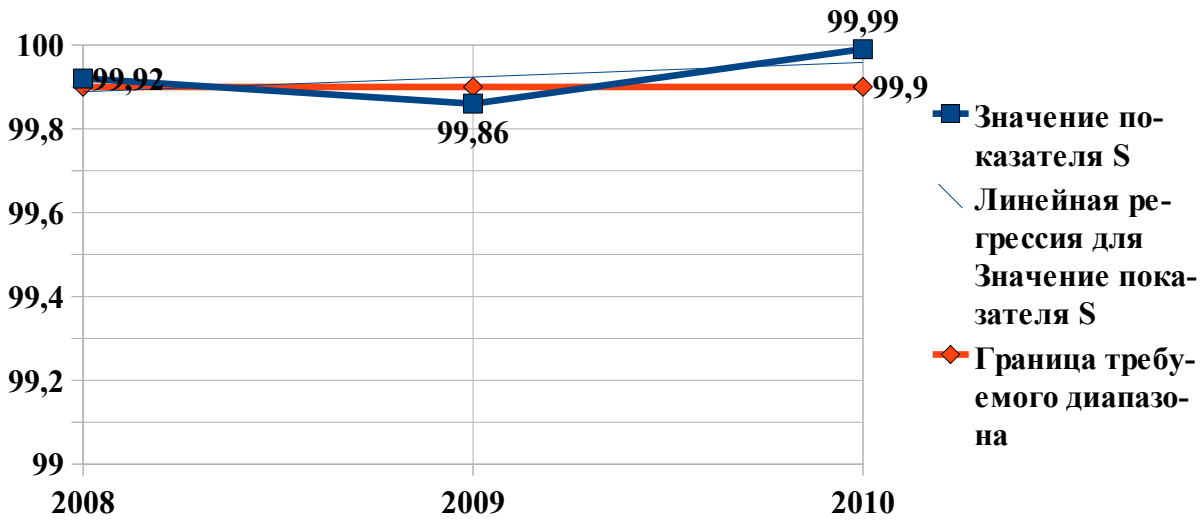
7. ФГОУ СПО «Краснокутское ЛУГА»:



8. ФГОУ СПО «Бугурусланское ЛУГА»:



В целом по Управлению (самолёты 4 класса):



В целом по управлению с самолётами 4 класса наблюдается положительная динамика изменения комплексного (интегрального) показателя безопасности полётов на базе трёх последних лет, тенденция к его росту.

8.3 Анализ рисков и угроз безопасности полётов в за 9 месяцев 2010 года с вертолётами.

Комплексные (интегральные) показатели безопасности полётов по авиапредприятиям (S) — эксплуатантам вертолётов Приволжского МТУВТФАВТ представлены в таблице № 8.3 .

Таблица 8.3

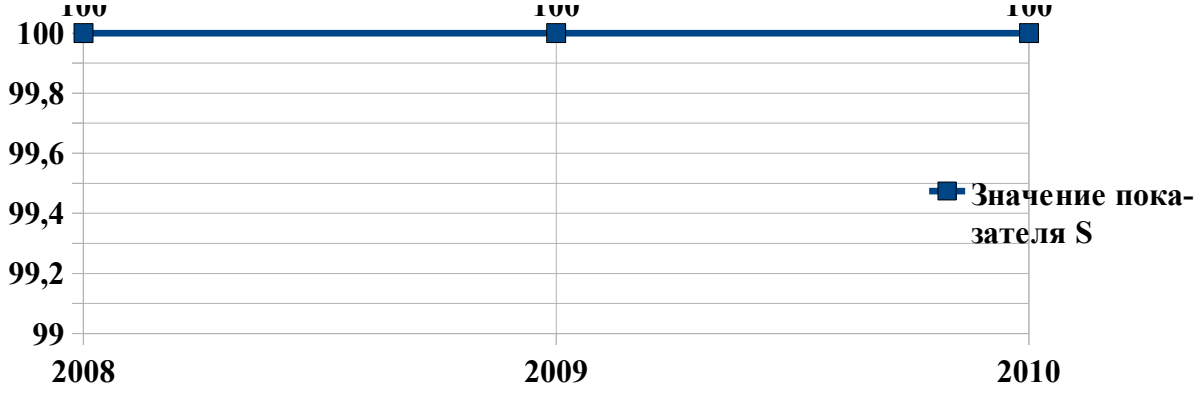
№ п/п	Авиапредприятие	Налёт в часах	Ксс	Кууп	S (%)
1	**ФГУП «Оренбургские авиалинии»**	**3334**	**-**	**-**	**100**
2	**ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»**	**3161**	**1**	**-**	**99,68**
3	**ОАО «Кировавиа»**	**277**	**-**	**-**	**100**
Итого по Приволжскому МТУВТ ФАВТ:		**6772**	**1**	**-**	**99,85**

Из представленной таблицы видно, что комплексные (интегральные) показатели безопасности полётов по авиапредприятиям эксплуатантам вертолётов за 9 месяцев 2010 года соответствуют высокому уровню, за исключением **ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии» ,** где комплексный показатель соответствует среднему уровню за счёт имевшего место серъёзного авиационного инцидента.

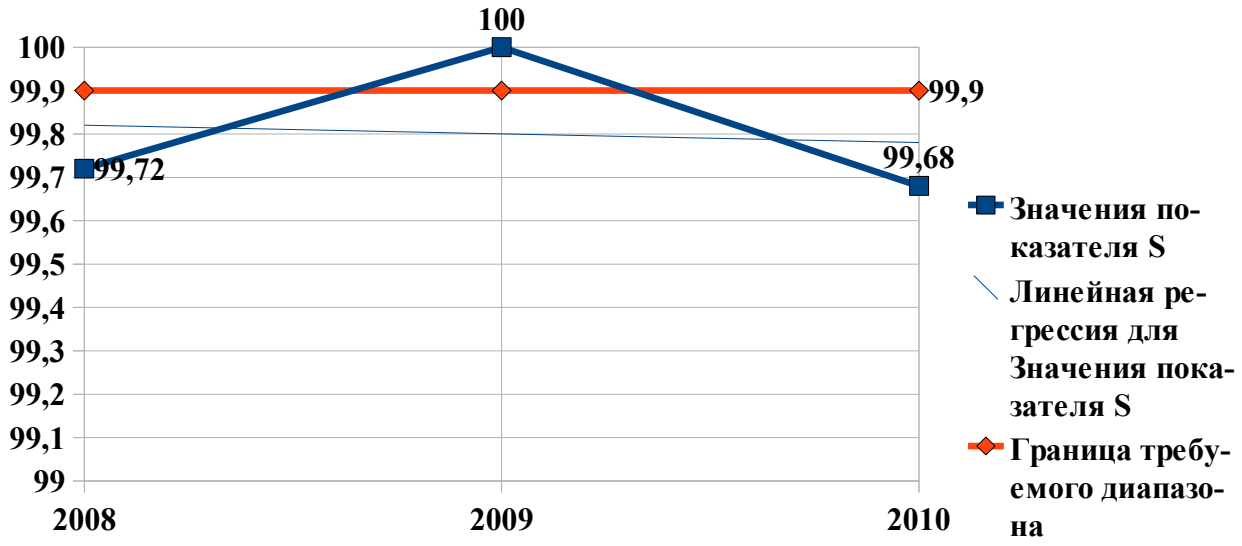
В целом по эксплуатантам вертолётов Приволжского МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года комплексный (интегральный показатель) безопасности полётов находится на **среднем уровне- 99,85%.**

В сравнении с годовыми значениями в 2008 , 2009 г.г. комплексных (интегральных) показателей безопасности полётов по авиапредприятиям эксплуатантам Приволжского МТУВТ ФАВТ в за 9 месяцев 2010 года наблюдается следующая динамика :

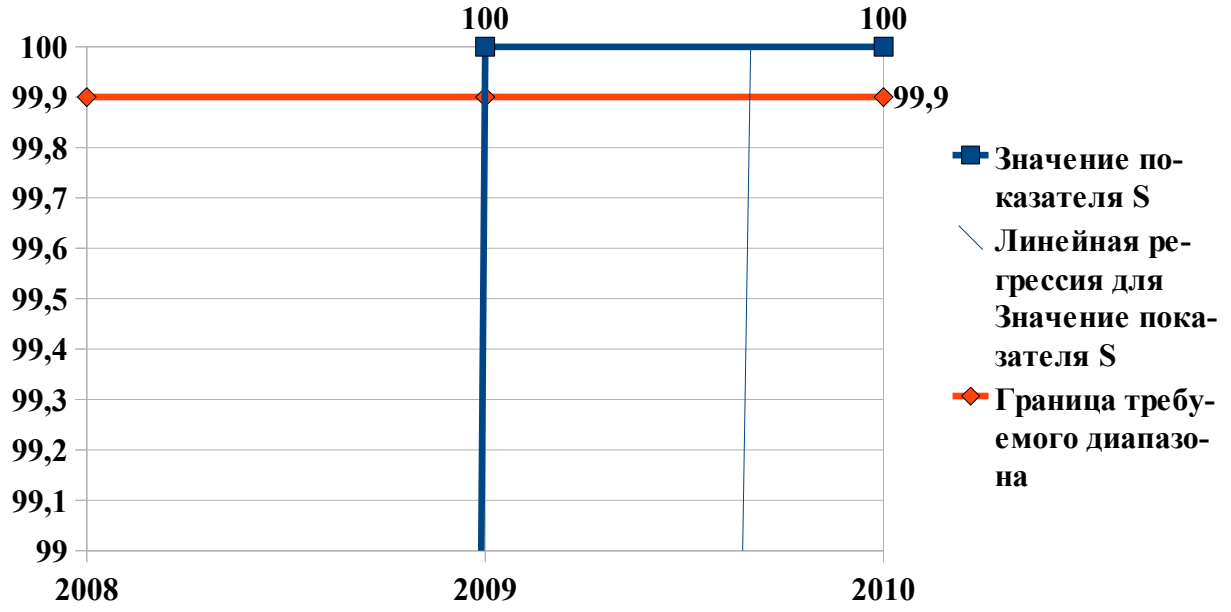
1. ФГУП «Оренбургские авиалинии» :



2. ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»:

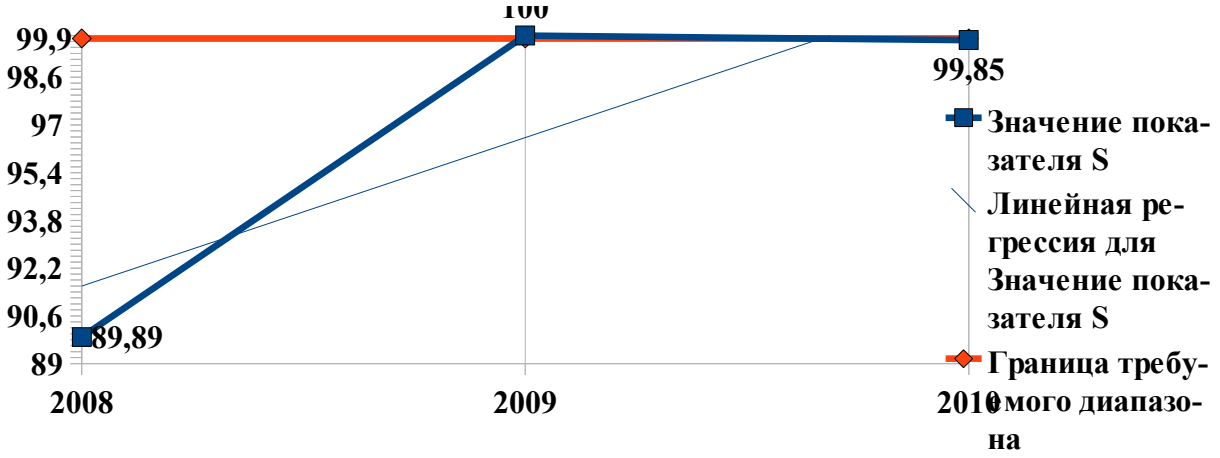


3. ОАО «Кировавиа» :



«Провал» значений показателя S в 2008 г. произошёл из-за наличия АпбЧЖ с вертолётом Ми-2 по фактору отказ авиационной техники.

В целом по Управлению (вертолёты):



За 9 месяцев 2010 года комплексный (интегральные) показатель безопасности полётов по авиапредприятиям эксплуатантам вертолётов Приволжского МТУ ВТ ФАВТ находится на **«среднем уровне»** за счёт наличия серьёзного авиационного инцидента в ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии», вместе с тем на базе трёх последних лет наблюдается положительная тенденция к увеличению комплексного показателя.

8.4 Анализ рисков и угроз безопасности полётов в за 9 месяцев 2010 года с воздушными судами коммерческой авиации.

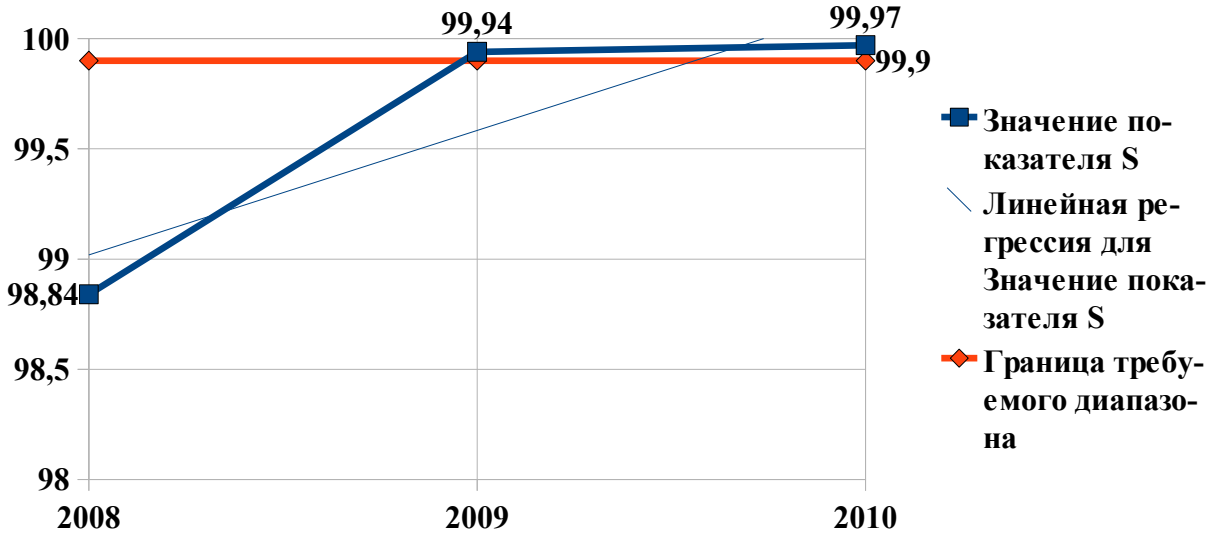
Комплексные (интегральные) показатели безопасности полётов по авиапредприятиям (S) — эксплуатантам воздушных судов коммерческой авиации Приволжского МТУВТФАВТ представлены в таблице № 8.4 .

№ п/п	Авиапредприятие	Налёт в часах	Ксс	Кууп	S (%)
1	ФГУП «Оренбургские авиалинии»	51511	-	7,5	99,99
2	ОАО «Саратовские авиалинии»	6881	-	5	99,93
3	ОАО «Ижавиа»	5385	0,5	2	99,87
4	ООО « Авиакомпания Башкортостан»	4544	-	-	100
5	ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»	4559	1	1	99,76
6	ОАО «Кировавиа»	1597	-	-	100
7	ОАО «Авиалинии Мордовии»	2087	-	0,5	99,98
8	ООО «Приволжская региональная авиакомпания»	927	-	-	100

9	**ФГОУ ВПО УВАУГА**	**8638**	**-**	**1**	**99,99**
10	**ФГОУ СПО «Краснокутское ЛУГА»**	**4357**	**-**	**-**	**100**
11	**ФГОУ СПО «Бугурусланское ЛУГА»**	**3072**	**-**	**-**	**100**
Итого по Приволжскому МТУВТ ФАВТ:		**93558**	**1,5**	**17**	**99,97**

По авиапредприятиям эксплуатантам коммерческой авиации за 9 месяцев 2010 года значения комплексного (интегрального) показателя безопасности полётов находятся в «требуемом» диапазоне , что соответствует высокому уровню безопасности полётов за исключением **ОАО «Ижавиа», ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»** где уровень безопасности полётов находится **на среднем уровне.**

В сравнении с годовыми значениями в 2008 , 2009 г.г. комплексных (интегральных) показателей безопасности полётов по авиапредприятиям эксплуатантам коммерческой авиации Приволжского МТУВТ ФАВТ за 9 месяцев 2010 года наблюдается следующая динамика :



В целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ значение комплексного (интегрального) показателя безопасности полётов по эксплуатантам ВС коммерческой авиации за 9 месяцев 2010 года составляет **99,97%,** что соответствует **высокому уровню безопасности полётов.**

9. Выводы.

9.1 Общие положения.

За 9 месяцев 2010 года с воздушными судами , подконтрольными Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ произошло **25** авиационных событий (включая ВС АОН) , за 9 месяцев 2009 года общее число событий **31** (в обоих случаях исключены события , расследования по которым не завершены; отнесённые по факторам предприятий не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ; отнесённые по факторам воздействия внешней среды), произошло **снижение на 19 %**. Авиационных происшествий с ВС, подконтрольными Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ в за 9 месяцев 2010 года не было.

9.2 Коммерческая авиация.

9.2.1 За 9 месяцев 2010 года в коммерческой гражданской авиации, подконтрольной Приволжскому МТУВТ ФАВТ авиационных и чрезвычайных происшествий не было .

За 9 месяцев 2010 года с ВС коммерческой авиации произошло **снижение** в сравнении с аналогичным периодом 2009 года общего числа авиационных инцидентов (исключены события , расследования по которым не завершены; отнесённые по факторам предприятий не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ; отнесённые по факторам воздействия внешней среды) **с 24 до 22**, при этом :

– число серьёзных авиационных инцидентов **снизилось с 3-х до 2-х**;
– число авиационных инцидентов **снизилось с 21 до 20**.

За 9 месяцев 2010 года с ВС коммерческой авиации произошло **снижение** в сравнении с аналогичным периодом 2009 года общего числа повреждений воздушных судов на земле (исключены ПВС по факторам авиапредприятий не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ и отнесённые по факторам воздействия внешней среды) с **3-х до 1-го**.

Авиационные инциденты, включая серьёзные авиационные инциденты (общее число) произошли по следующим причинам :

- отказы авиационной техники составляют **46 %** и связаны с : неиспавностью двигателей - 4 , отказом радиоаппаратуры опознавания – 2, неисправностью ВСУ -2, отказом связного радиооборудования -1 , отказом гидравлической системы -1 , отказом комплекса пилотажно-навигационного оборудования -1, неисправностью дверей -1;
- недостатки в работе лётной службы составляют **15%** и связаны с : нарушением правил эшелонирования — 1, выкатыванием за пределы ИВПП-1, отклонениями от лётных ограничений-2,5, повреждением ВС на земле-0,5 (при выполнении руления) , нарушением технологии подготовки к полёту-0,5;
- недостатки в работе авиаперсонала авиапредприятий не подконтрольных Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ — **11%**;
- воздействие внешней среды — **8%;**

- недостатки в работе службы авиационной безопасности **-6%**;
- недостатками в инженерно-авиационном обеспечении полётов — **4%;**
- недостатки в работе аварийно-спасательной службы- **4%;**
- недостатки в работе аэродромной службы — **2%;**
- «сторонние организации» **-4 %**.

В сравнении с аналогичным периодом 2009 года произошло снижение долей отказов авиационной техники с 47% до 46%; недостатков в работе лётной службы с 26% до 14%; недостатков в работе аэродромной службы с 9% до 2% ; недостатков в инженерно авиационном обеспечении с 12% до 4%.

Повреждение воздушного судна на земле произошло из-за недостатков в работе службы спецавтотранспорта и аэродромной механизации ОАО «Саратовские авиалинии».

На базе трёх крайних лет за 9 месяцев наблюдается следующая тенденция для самолётов 1-3 классов по числу авиационных инцидентов по авиапредприятим:

рост числа авиационных инцидентов:

– **ФГУП «Оренбургские авиалинии»;**
– **ОАО «Саратовские авиалинии;**
– **ОАО «Авиалинии Мордовии»;**
– **ОАО «Междунарадный аэропорт Курумоч»;**
– **ОАО «Международный аэропорт Уфа»;**

снижение числа авиационных инцидентов:

– **ОАО «Ижавиа»;**
– **ООО «Авиакомпания Башкортостан»;**
– **ОАО «Кировавиа»;**
– **ФГУП «Пермские авиалинии»;**
– **ФГОУ ВПО УВАУГА;**
– **МУП «Аэропорт Орск»;**

В целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ тенденция к снижению числа АИ с самолётами 1-3 классов.

На базе трёх крайних лет за 9 месяцев по самолётам 4 класса в целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ наблюдается тенденция к снижению общего числа авиационных инцидентов.

На базе трёх крайних лет за 9 месяцев по вертолётам в целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ наблюдается тенденция к снижению общего числа авиационных инцидентов.

9.2.2 По относительным показателям состояния безопасности полётов .

А) По самолётам 1-3 классов за 9 месяцев 2010 года количество авиационных инцидентов на 1000 часов налёта – $К_{1000}$ (общий) :

- максимальное значение у **ОАО «Саратовские авиалинии» -0,73** (ОАТ-0,58, ИАС-0,15);
- далее по мере убывания :

– **ОАО «Ижавиа» - 0,47** (ОАТ-0,19; ЛС-0,28);
– **ОАО «Авиалинии Мордовии» - 0,34 (** ЛС-0,34**);**
– **ФГУП «Оренбургские авиалинии»-0,16** (ОАТ-0,13; ЛС-0,03).

Нулевые значения в :
– **ООО «Авиакомпания Башкортостан»;**
– **ОАО «Кировавиа»;**
– **ФГОУ ВПО УВАУГА.**

Динамика изменения $К_{1000}$ в сравнении со среднегодовыми значениями 2008 г., 2009 г. :

снижение в : ФГУП «Оренбургские авиалинии»; ОАО «Саратовские авиалинии»; ООО «Авиакомпания Башкортостан»; ОАО «Кировавиа»;

увеличение в : ОАО «Ижавиа»; ОАО «Авиалинии Мордовии».

В целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ значение $К_{1000}$ в сравнении со среднегодовыми значениями 2008 г., 2009 г. имеет тенденцию к снижению, вместе с тем отмечается тенденция роста $К_{1000}$ по инженерно авиационному обеспечению.

Б) По самолётам 4 класса за 9 месяцев 2010 года количество авиационных инцидентов на 1000 часов налёта – $К_{1000}$ (общий) :

- максимальное значение у **ЗАО «Уфимские авиалинии»- 0,72** (ЛС-0,72);
- далее : **ФГОУ ВПО УВАУ ГА — 0,14** (ОАТ-0,14).

Нулевые значения в :
- **ФГУП «Оренбургские авиалинии»;**
- **ООО «Приволжская региональная авиакомпания»;**
- **ОАО «Авиалинии Мордовии»;**
- **ОАО «Кировавиа»;**
- **ФГОУ СПО «Краснокутское ЛУГА»;**
- **ФГОУ СПО «Бугурусланское ЛУГА».**

В целом по Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ значение $К_{1000}$ в сравнении со среднегодовыми значениями 2008 г., 2009 г. имеет тенденцию к снижению.

В) По вертолётам за 9 месяцев 2010 года количество авиационных инцидентов на 1000 часов налёта – $К_{1000}$ (общий) :

- максимальное значение у **ЗАО «Уфимские авиалинии»- 0,32** (ЛС-0,32);

Нулевые значения в : **ФГУП «Оренбургские авиалинии»; ОАО «Кировавиа».**

Г) По наземному обеспечению полётов за 9 месяцев 2010 года количество авиационных событий на 1000 отправленных рейсов – $К_{1000}$ (общий) :

–максимальное значение у **ОАО «Саратовские авиалинии»- 0,92 (**ССТ и АМ-0,92) ;
– далее по мере убывания :
- **ОАО «Международный аэропорт Нижний Новгород»- 0,43** (АСС-0,43)
- **ОАО «Международный аэропорт Курумоч»- 0,16** (САБ-0,08; АС-0,08);

- **ОАО «Международный аэропорт Уфа»- 0,15 (**САБ-0,15).

В целом по Управлению за 9 месяцев 2010 превышение $К_{1000}$ по наземному обеспечению полётов относительно среднегодового значения по данной группе факторов на **45%.**

9.2.3 По комплексным (интегральным) показателям безопасности полётов.

А) По самолётам 1-3 классов все авиапредприятия , подконтрольные Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ имеют значение показателя , соответствующее высокому уровню безопасности полётов, за исключением **ОАО «Ижавиа» - 99,87%** - уровень безопасности полётов соответствует **«среднему»** уровню.

На базе трёх крайних лет все авиапредприятия за исключением ОАО «Ижавиа» имеют тенденцию к росту показателя.

В целом по Управлению значение показателя – 99,97 % , что соответствует высокому уровню безопасности полётов, на базе последних трёх лет отмечается тенденция к росту показателя.

Б) По самолётам 4 класса все авиапредприятия , подконтрольные Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ и Управление в целом имеют значения показателя , соответствующие высокому уровню безопасности полётов. На базе трёх крайних лет все авиапредприятия за исключением ЗАО «Уфимские авиалинии» имеют тенденцию к росту показателя. В целом по Управлению, на базе последних трёх лет отмечается тенденция к росту показателя.

В) По вертолётам все авиапредприятия , подконтрольные Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ имеют максимальное значение показателя – 100% , соответствующее высокому уровню безопасности полётов, за исключением ЗАО «Авиакомпания «Уфимские авиалинии» - 99,68% - уровень безопасности полётов соответствует «среднему» уровню. В целом по Управлению значение показателя – 99,85 % - уровень безопасности полётов по вертолётам соответствует «среднему» уровню. Вместе с тем по Управлению на базе трёх последних лет наблюдается тенденция к росту комплексного (интегрального) показателя безопасности полётов.

Г) По коммерческой авиации подконтрольной Приволжскому МТУ ВТ ФАВТ в авиапредприятиях уровень безопасности полётов находится на высоком уровне, за исключением **ОАО «Ижавиа» - 99,87 , ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»- 99,76** где комплексные показатели находятся в диапазоне ниже «требуемого» , что соответствует **«среднему»** уровню безопасности полётов. В целом по Управлению значение комплексного показателя соответствует **высокому** уровню безопасности полётов. В сравнении со среднегодовыми значениями за 2008, 2009 г.г. за 9 месяцев 2010 года значение комплексного показателя имеет положительную тенденцию к росту.

9.3 Авиация общего назначения.

В за 9 месяцев 2010 года с воздушными судами авиации общего назначения ,подконтрольных Приволжскому МТУВТ ФАВТ произошло 1 авиационное событие – авиационный инцидент, отнесённый по фактору – отказ авиационной техники.

За аналогичный период 2009 года произошло 4 авиационное происшествие – 3 катастрофы, 1- авария.

За 9 месяцев 2010 г. в сравнении с аналогичным периодом 2009 года произошло снижение числа авиационных происшествий с 4-х до 0.

10. Рекомендации.

10.1 Руководителям авиапредприятий и эксплуатантов:

- организовать изучение анализов состояния безопасности полетов в Приволжском МТУ ВТ ФАВТ и РФ за 9 месяцев 2010 года;
- оперативно доводить и контролировать выполнение распорядительных и информационных документов Минтранса России;
- своевременно доводить «Информацию по безопасности полетов» Минтранса РФ и контролировать качество ее выполнения;
- продолжить внедрение Системы управления безопасностью полетов в эксплуатационную практику авиапредприятий;
- провести анализ требований своих руководств по производству полётов в части, описывающей процедуры принятия решения о снижении и посадке в условиях категорированных минимумов, с учётом фактического уровня профессиональной подготовки подчинённого лётного состава и ограничений по условиям эксплуатации парка воздушных судов
- оперативно принимать меры по устранению причин, ошибок и нарушений правил организации полетов, выявленных как при расследовании авиационных событий, так и по результатам инспекторских проверок;
- осуществлять постоянный контроль за соответствием уровня профессиональной подготовки экипажа и наличию у него требуемых допусков к выполнению полетов (допусков к видам авиационных работ) в запланированных районах работы, с учетом местных особенностей (географических, погодных) условий эксплуатации ВС;
- обеспечить своевременное проведение профилактических мероприятий с учетом приближающего «переходного» к ОЗП 2010-2011 г.г. с неустойчивыми метеоусловиями;
- повысить персональную ответственность командно-летного и инструкторского состава за достоверность результатов проводимых проверок летной работы и допусков к выполнению полетов (видам авиационных работ);
- эксплуатантам вертолётов увеличить объём занятий с лётным составом в части изучения особенности выполнения посадки конкретных типов вертолётов в различных метеоусловиях;
- усилить контроль за полнотой и качеством выполнения предполётной подготовки лётного состава, включая техническую подготовку к вылету;
- повысить персональную ответственность должностных лиц, ответственных за ТО

- повысить персональную ответственность должностных лиц, ответственных за ТО и коммерческое обслуживание самолётов;
- провести анализ схем, инструкций , технологий взаимодействия авиаперсонала аварийно-спасательных команд, ответственных за проведения аварийно спасательных работ, авиаперсонала ОрВД при объявлении сигналов «ГОТОВНОСТЬ» , «ТРЕВОГА» с целью исключения случаев несанкционированного и безконтрольного перемещения специальной автотехники по аэродрому;
- руководителям служб авиационной безопасности усилить контроль за состоянием периметровых заграждений, за состоянием контролируемых территорий аэродромов с целью исключения возможности несанкционированного проникновения людей и животных на контролируемую территорию;
- руководителям служб инженерно авиационного обеспечения полётов регулярно проводить профилактические мероприятия с целью снижения числа авиационных событий по фактору «отказ авиационной техники»;
- руководителям **ОАО «Ижавиа» , ЗАО Авиакомпания «Уфимские авиалинии»**- разработать и реализовать комплекс мероприятий с учётом факторов , обусловивших авиационные события, направленных на повышение уровня безопасности полётов
- физическим и юридическим лицам, эксплуатирующим ВС АОН регулярно (не реже одного раза в неделю) изучать информацию и принимать к исполнению рекомендации , размещённые на официальном сайте Приволжского МТУ ВТ ФАВТ в разделе «Безопасность полётов»

Начальник ОИБП Приволжского МТУ ВТ ФАВТ В.К. Крупицкий