Электронной почтой

Руководителям ИАС авиапредприятий,
эксплуатантам, выполняющим
авиационные работы, частным
владельцам ЕЭВС
(по списку).

Южное МТУ Росавиации
Исх. № 99-7
«30» 01 2017 г.
на 1 л., приложение на 49 л.

Анализ обеспечения надёжности авиационной техники и нарушений в организации и выполнении работ по поддержанию лётной годности ГВС в предприятиях ГА и субъектах АОН на территории деятельности Южного МТУ Росавиации за 2016 год.

Уважаемые руководители ИАС авиапредприятий!

В Ваш адрес направлен «Анализ обеспечения надёжности авиационной техники и нарушений в организации и выполнении работ по поддержанию лётной годности ГВС в предприятиях ГА и субъектах АОН на территории деятельности Южного МТУ Росавиации за 2016 год».

Прошу организовать изучение и выполнение рекомендаций, изложенных в вышеуказанном документе.

Начальник ОПЛГ ГВС М.С. Сотников

8(863) 272-67-82
Костров С.А.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
Южное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (Южное МТУ Росавиации)

Анализ
обеспечения надежности авиационной техники и нарушений в организации и выполнении работ по поддержанию летной годности ГВС в предприятиях и организациях ГА на территории деятельности Южного МТУ Росавиации в 2016 году

г. Ростов-на-Дону

Содержание

№ п/п	Разделы	стр.
	Введение	3
1	Анализ авиационных событий за год	4
1.1	Авиационные происшествия не связанные с отказами АТ	4
1.2	Авиационные происшествия, расследование причин которых не завершено	6
1.3	Авиационные инциденты	6
1.3.1	Серьезный авиационный инцидент	6
1.3.2	Инциденты, связанные с ИТП	6
1.3.3	Инциденты по КПН из-за отказов СУ	6
1.3.4	Инциденты по другим причинам	7
1.4	Производственные происшествия	7
1.4.1	Повреждение воздушных судов на земле	7
1.5	Неисправности, обнаруженные в эксплуатации	8
1.6	Досрочно снятые авиадвигатели с ВС в эксплуатации	10
2	Недостатки в организации работы по поддержанию летной годности ГВС	10
2.1	Общие сведения по организациям по ТО ВС	10
2.2	Наиболее характерные недостатки, выявляемые при инспекционных проверках организаций по ТО ВС на соответствие требованиям ФАП-285	12
2.3	Выполнение доработок авиационной техники	15
2.4	Выполнение годового плана инспекционного контроля и инспекций по сертификации ВС (ЕЭВС)	15
2.5	Недостатки, выявляемые при выолнении инспекционного контроля экземпляра воздушного судна	16
2.6	Недостатки в организации работ по инспекции ВС с целью выдачи СЛГ	19
2.7	Характерные недостатки при эксплуатации и сертификации ЕЭВС авиации общего назначения	21
2.8	Анализ исполнительской дисциплины на примере полноты и эффективности выполнения мероприятий по подготовке к работе в условиях ОЗП 2016-2017 годов	25
2.9	Характерные недостатки при подаче документов на получение свидетельства специалиста по техническому обслуживанию ВС	31
2.10	Состояние охраны труда и техника безопасности	31
2.11	Исполнительская дисциплина по периодическим формам отчетности и разовым указаниям организаций ТО ВС	33
3	Рекомендации	35
4	Приложения	43-51

Введение

Южное МТУ Росавиации является территориальным органом Федерального агентства воздушного транспорта и осуществляет свою деятельность на территории и в акватории Южного федерального округа (Ростовской области, Республики Адыгея, Республики Калмыкия, Астраханской области, Волгоградской области, Краснодарского края, Республики Крым и города федерального значения Севастополь) и Северо-Кавказского федерального округа (Кабардино-Балкарской Республики, Карачаево-Черкесской Республики, Чеченской республики, Республики Ингушетия, Республики Дагестан, Республики Северная Осетия-Алания, Ставропольского края).

На территории деятельности Южного МТУ Росавиации зарегистрированы 82 эксплуатанта, из них:

- 6 эксплуатантов коммерческой авиации;
- 75 эксплуатантов с сертификатами на выполнение авиационных работ;
- 1 эксплуатант, выполняющий полёты в целях АОН.

В инфраструктуру авиационного комплекса на территории деятельности Южного МТУ Росавиации входят 30 сертифицированных организаций по ТО ВС (7 сертифицированных организаций по ТО ВС авиакомпаний, 6 отдельных сертифицированных организаций по ТО ВС, 8 сертифицированных организаций по ТО ВС аэропортов; 9 сертифицированных организаций по ТО ВС авиаремонтных предприятий) и 11 сертифицированных линейных станций по ТО ВС.

В Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации зарегистрировано более 900 воздушных судов, владельцы которых проживают на территории деятельности Южного МТУ Росавиации.

Парк воздушных судов, эксплуатанты и частные владельцы которых обращались в Южное МТУ Росавиации по вопросам сертификации ВС, состоит из 479 летательных аппаратов, из них 346 летательных аппаратов имеют сертификаты летной годности:

- магистральные воздушные суда – 10, имеют СЛГ – 5 (Як-42 – 5/2, Ан-26-1/0, Ан-24РВ – 4/3);
- легкие самолеты – 140, имеют СЛГ – 131 (Ан-2 – 131/122; Бе-103 – 2/2; РА-46-500ТР – 2/2; РА-46-350Р, 28 – 5/5);
- вертолеты – 78, имеют СЛГ – 57, из них отечественного производства – 53/33 (Ми-26 – 3/1, Ми-2 – 19/8, Ми-8Т, ПС – 10/6, Ми-8МТВ-1 – 11/10, Ми-8АМТ – 1/0, Ка-32 – 9/8), иностранного производства – 25/24 (В-3 «Сокол» – 1/1, Robinson R-44 – 8/7, Robinson R-66 – 4/4, Eurocopter EC-130 – 2/2, Eurocopter EC-135T2 – 3/3, ВК-117С (Eurocopter EC-145) – 1/1, Bell-407 – 1/1, Bell-427 – 1/1, Bell-429 – 1/1, Eurocopter AS-350B3e – 2/2, Eurocopter AS-355 NP – 1/1);
- единичные экземпляры воздушных судов – 253, имеют СЛГ – 138, из них: легкие самолеты – 32/14; сверхлегкие самолеты – 161/110; гидросамолеты – 4/1; дельталеты – 37/5; тепловые аэростаты – 15/7; вертолеты – 4/1.

В 2016 году основная деятельность специалистов ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации включала:

1) организацию и проведение в соответствии с утвержденным планом-графиком сертификации и инспекционных проверок организаций по ТО ВС на предмет соответствия Федеральным авиационным правилам ФАП-285 «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи

документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил»;

2) организацию и проведение инспекций ГВС с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов (сертификатов летной годности);

3) выполнение планового инспекционного контроля состояния летной годности ГВС в соответствии с утвержденным планом-графиком;

4) проведение в установленном порядке обязательной аттестации специалистов ИАС с выдачей свидетельств специалистов по техническому обслуживанию ВС;

5) участие в работе комиссий Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;

6) участие в работе комиссий управления по инспекционному контролю базовых объектов эксплуатантов коммерческой ГА;

7) участие в работе комиссий управления по контролю готовности предприятий и организаций ГА к работе в условиях ВЛП (ОЗП).

Были проведены методические совещания с командно-руководящим составом предприятий и организаций ГА перед началом подготовки к работе в условиях предстоящих сезонных периодов ВЛП (ОЗП). Специалисты отдела приняли участие в работе комиссий по расследованию 7 авиационных происшествий и 3 инцидентов.

1. Анализ авиационных событий за год

За прошедший 2016 год на территории деятельности Южного МТУ Росавиации зарегистрировано 17 авиационных событий, связанных с нарушениями эксплуатации ВС, конструктивно-производственными недостатками и повреждениями воздушных судов на земле, из них:

– 9 авиационных происшествий (5 катастроф и 4 аварии), из них: четыре авиационных происшествия произошло с ЕЭВС (2 катастрофы, 2 аварии), 4 АП с вертолетами иностранного производства (2 катастрофы, 2 аварии), одна катастрофа с самолетом Ан-2;

– 4 авиационных инцидента, из них: один – серьезный АИ (столкновение с ЛЭП), два инцидента по КПН из-за отказов СУ, один инцидент по другим причинам;

– 4 производственных происшествия – повреждение ВС на земле в зоне обслуживания воздушных судов.

Для сравнения, в 2015 году было зарегистрировано 25 авиационных событий, связанных с нарушениями эксплуатации ВС, конструктивно-производственными недостатками и повреждениями воздушных судов на земле, из них:

- 11 авиационных происшествий (4 катастрофы и 7 аварий);

- 10 авиационных инцидентов: из них: 2 инцидента по вине ИТП, 8 инцидентов по КПН (1 инцидент из-за отказа СУ, 4 – из-за отказов систем ВС, 3 – из-за отказов АиРЭО);

- 4 производственных происшествия – повреждения ВС на земле.

Распределение авиационных событий с воздушными судами в 2016 году в сравнении с 2015 годом представлено в таблице № 1 Приложения 1.

1.1. Авиационные происшествия не связанные с отказами АТ

01.01.2016 при заходе на посадочную площадку в районе города Аксай Ростовской области произошла авария вертолета BELL-429 RA-01617 ООО «ФЛЭШ ЭНЕРДЖИ». Вертолет обнаружен на удалении 499 метров от п/п Рыбацкое лежащим

на правом борту, имеет разрушения несущей и посадочной систем. Экипаж получил серьезные травмы, доставлен в больницу.

Причина: несоразмерные действия КВС при выводе вертолета из туманного слоя с высоты примерно 20-30 метров (резкое взятие рычага «шаг-газ»), которые привели к проседанию вертолета до столкновения с земной поверхностью. При этом была сломана правая лыжа и повреждена нижняя часть хвостового киля. Вертолет опрокинулся на правый борт, что привело к разрушению лопастей несущего винта.

29.04.2016 при выполнении АХР в районе н.п. Калач-Куртлак Советского района Ростовской области произошла катастрофа ЕЭВС самолета АК 1 «Петр Великий» RA-0102A частного лица. ВС разрушено, пилот погиб.

Причина: ошибка в технике пилотирования ВС.

06.06.2016 при выполнении АХР в районе х. Садовый Сальского района Ростовской области произошла катастрофа ЕЭВС самолета «Стрепет» RA-1675G ИП Куделина С.Н. При повторном заходе на обрабатываемое поле для очередного гона произошло сваливание ВС и столкновение с земной поверхностью с отрицательным углом тангажа около 30° с опережением на правое крыло. В результате АП ВС разрушено, пилот погиб.

Причина: ошибка в технике пилотирования ВС.

10.06.2016 при выполнении АХР в районе с. Большая Ивановка Иловлинского района Волгоградской области произошла авария ЕЭВС самолета «Сокол» (СП-30) RA-1801G ИП Мельниковой Л.Н. После взлета с площадки из-за повышения рельефа самолет оказался на высоте 15 метров вровень с проводами ЛЭП. При энергичном отвороте вправо самолет зацепил провода левой плоскостью крыла, потеряв скорость, упал на поле и скапотировал. В результате АП самолет поврежден, пилот травмирован. Собственник намерен самолет списать.

Причина: ошибка в технике пилотирования ВС.

12.07.2016 в районе посадочной площадки Хуторская Ставропольского края произошла авария вертолета R-44 RA-06338 ООО «Универсальный промышленный лизинг». Воздушное судно имеет значительные повреждения.

Причина: ошибка в технике пилотирования ВС.

Авиационное происшествие явилось следствием сочетания следующих факторов:

- недостаточная подготовка КВС к взлету в части отсутствия осмотра площадки на предмет наличия препятствий и не учета рекомендаций РЛЭ вертолета по высоте висения для перемещений вблизи земли, что привело к зацеплению полоза шасси за кочку, скрытую высокой травой;

- неграмотные действия КВС органами управления вертолетом (отклонение рычага продольно-поперечного управления вместо уменьшения общего шага несущего винта) при развитии режима динамического вращения (опрокидывания);

- отсутствие в программе переучивания на вертолет R-44, которую проходил КВС, разъяснений по особенностям возникновения и парирования режима динамического вращения (опрокидывания);

- невыполнение рекомендаций комиссий по расследованию предыдущих случаев попадания вертолетов в режим динамического вращения (опрокидывания).

31.07.2016 в Кемеровской области произошла катастрофа самолета Ан-2 RA-54790 ООО «Лемакс». Выполнялся перелет на новое место базирования. В установленное время ВС в место назначения не прибыло. В результате организованных поисков самолет обнаружен на склоне горы Абатово на высоте 541 м над уровнем моря на удалении 85 км с азимутом 110° от КТА аэродрома Кемерово.

Полет выполнялся в воздушном пространстве класса G. Экипаж радиосвязь с диспетчером ОрВД не вел.

Причина: попадание в сложные метеоусловия с ограниченной видимостью.

19.08.2016 на аэродроме ДОСААФ ст. Романовская Ростовской области при выполнении учебно-тренировочных полетов произошла авария ЕЭВС самолета СП-01(КП) RA-0093A ИП Пасикова Г.В. ВС столкнулось с земной поверхностью. Экипаж госпитализирован. В результате наземного пожара уничтожена передняя часть самолета.

Причина: ошибка в технике пилотирования ВС

1.2. Авиационные происшествия, расследование причин которых не завершено

01.11.2016 в к.п.г.т. Адлер в районе ул. Цимлянская произошла катастрофа вертолета Eurocopter AS-350B3 RA-07275 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка». По имеющейся информации на борту находились КВС и 5 пассажиров. Один пассажир погиб, остальные доставлены в больницу, где еще один пассажир умер. Воздушное судно сильно повреждено.

В соответствии с положениями Приложения 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации, к работе комиссии присоединились специалисты Бюро по расследованию авиационных происшествий Франции – государства разработчика и изготовителя вертолета, а также специалисты организаций-разработчиков вертолета и двигателя.

28.11.2016 в районе населенного пункта Виноградный Республики Крым произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Robinson R-44 RA-04195 частного лица. По имеющейся информации, пилот и два пассажира погибли, воздушное судно разрушено.

1.3. Авиационные инциденты

1.3.1. Серьезный авиационный инцидент

04.05.2016 в 2-х км от н.п. Гришин Киквидзенского района Волгоградской области произошло столкновение с ЛЭП ЕЭВС дельталета «МД-50 ВГ» RA-0046G ООО «АСК «Дельта».

Причина: превышение пилотом максимальной скорости руления по проселочной дороге, близкой к скорости отрыва, что привело к потере контроля за креном шарнирно закрепленного аэродинамического модуля (крыла).

1.3.2. Инциденты, связанные с ИТП

Инцидентов по вине ИТП в 2016 году не было.

1.3.3. Инциденты по КПН из-за отказов СУ

22.06.2016 при перелете для выполнения АХР произошел инцидент с самолетом Ан-2 RA-33669 ООО «Респект-Интер». После взлета и занятия эшелона 300 метров КВС доложил о росте температуры головок цилиндров двигателя и черном дыме на выхлопе и принятии решения на посадку на посадочную площадку вылета «Васильево-Шамшево» в Ростовской области.

Причина: разгерметизация сильфона высотного автокорректора ВАК-1 привела к обогащению топливовоздушной смеси, что вызвало рост температуры головок цилиндров и появление черного дыма на выхлопе.

01.08.2016 через 45 мин полета на самолете Як-42Д RA-42362 ПАО «АК «Грозный Авиа» загорелась лампочка в табло «СТРУЖКА В МАСЛЕ», параметры

двигателя оставались в норме. Еще через 30 мин полета загорелись лампочки в табло: «ДВИГАТЕЛЬ», «ЭЛЕКТРО», «МИНИМАЛЬНОЕ ДАВЛЕНИЕ МАСЛА ЛЕВ. ДВИГАТЕЛЯ» с падением давления масла до нуля, «ОТКАЗ ЛЕВ. ГЕНЕРАТОРА», «ОТКАЗ ГП-21», обороты двигателя упали ниже полетного малого газа. Экипаж выключил левый двигатель и продолжил полет до аэропорта назначения Анапа.

Причина: внутреннее разрушение коробки приводов. После замены коробки приводов левого двигателя ВС допущено к эксплуатации.

1.3.4. Инциденты по другим причинам

03.09.2016 при выполнении полета на ВС Cessna C-400 RA-1500G частного лица по маршруту «Сочи – Новотитаровка» при пролете н.п. Смоленская Краснодарского края КВС доложил о снижении мощности двигателя и запросил выполнить вынужденную посадку на незапланированный аэродром Энем.

Полет выполнялся с нарушением требований законодательства Российской Федерации в области ГА, самолет не имел СЛГ и эксплуатационной документации.

При осмотре двигателя было обнаружено ослабление хомута коллектора подачи воздуха на инжектор правой турбины, утечка воздуха привела к уменьшению наддува, что сказалось на снижении мощности двигателя.

Причина: выполнение полета на ВС без СЛГ и эксплуатационной документации.

1.4. Производственные происшествия

1.4.1. Повреждение ВС на земле

05.01.2016 в аэропорту Сочи при уборке телетрапа с неотсоединенным кабелем наземного электропитания повреждены тяги уборки передней правой створки ниши передней опоры шасси ВС Boeing-737-800 VP-BUG ООО «АК ГЛОБУС».

Причина: нарушение диспетчером по контролю за подготовкой ВС к вылету пунктов 3.1.4.2 и 3.1.4.3 «Руководства по наземному обслуживанию воздушных судов ОАО «Международный аэропорт Сочи» и пункта 4.5 «Руководства по наземному обслуживанию ВС ООО «Глобус», выразившееся в отсутствии контроля отсоединения кабеля наземного источника электропитания АХА-2300 от бортового разъема ВС. 18.06.2016 в а/п Минеральные Воды при коммерческом обслуживании автомобилем цеха бортпитания повреждена левая задняя дверь ВС Airbus-320 VQ-BCG АО «АК «Россия».

Причина: не соблюдение персоналом ООО «Сервис Фуд», руководившего подъездом спецмашины (автолифта) к ВС, требований п. 30 (абзац 3, абзац 4) и п.31 «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ», утвержденной приказом МТ РФ от 13.07.2006 № 82.

02.11.2016 в аэропорту Ростов-на-Дону при наземном обслуживании ВС Airbus-320 VQ-BIW ПАО «Аэрофлот» автомобилем перегружателя контейнеров TXL-737 была повреждена обшивка фюзеляжа в районе нижней передней части багажного отсека № 1 в виде задира длиной 90 мм и шириной 35 мм.

Персоналом авиакомпании по технической поддержке в аэропорту Ростов-на-Дону произведена оценка повреждения и принято решение – допустить ВС к эксплуатации.

Причина: при отъезде от ВС водитель перегружателя контейнеров TXL-737 ошибочно установил переключатель «Направление движения» в положение «от себя» (передний ход) вместо «на себя» (задний ход).

05.11.2016 в аэропорту Ростов-на-Дону при наземном обслуживании Airbus-320 VP-BZS ПАО «Аэрофлот» стремянкой поврежден обтекатель № 3 привода уборки-выпуска закрылков правой плоскости крыла, зона повреждения 25×25 мм.

После временного ремонта самолет допущен к дальнейшей эксплуатации.

Причина: отвлечение внимания работника службы наземного обслуживания, перемещавшего стремянку под плоскостью крыла, на контроль маневров спецавтомашины.

1.5. Неисправности, обнаруженные в эксплуатации

В мае 2016 года в процессе подготовки вертолета Ми-8Т RA-24213 после длительного хранения инженерно-техническим персоналом ООО «Поляр-Авиа» (г. Магадан) был выявлен опасный дефект – перехлест тросов управления рулевым винтом в концевой балке.

Вертолет Ми-8Т RA-24213 в период с 2008 года по 2013 год эксплуатировался в ОАО НПК «ПАНХ» согласно договору субаренды. В 2014 году вертолет из г. Краснодар в г. Магадан был доставлен в частично разобранном виде. После сборки специалистами ЗАО «МАЗ № 73ГА» в 2014 году вертолет был передан в филиал «Магаданский» ОАО НПК «ПАНХ» для дальнейшей передачи в ООО «Поляр-Авиа». В январе 2015 года вертолет передан в ООО «Поляр-Авиа», где поставлен на хранение.

В мае 2016 года специалисты ООО «Поляр-Авиа» начали готовить вертолет к полетам после длительного хранения. Выполнялись работы по расконсервации вертолета, по форме Ф-22, по подготовке к эксплуатации в условиях ВЛП, по сертификации ВС, разовые проверки, в том числе согласно РД УПЛГ ВС от 27.11.2015 № 260835, во время которой и было обнаружено перехлестывание тросов управления рулевым винтом.

В 2016 году в связи с окончанием срока действия сертификатов организации по ТО ВС, а также проведения процедур по ликвидации предприятия, прекратил свою производственную деятельность ЗАО «МАЗ № 73ГА». Это осложнило получение производственной документации на выполненные работы. Но анализ показывает, что монтаж тросовой проводки управления рулевым винтом проведен специалистами завода, который был выполнен с нарушениями технологии – карта сборки оформлена не в полном объеме, материалы фотоконтроля отсутствуют, документация на выполнение контрольного полета не представлена. Дефект контролерами ОТК АРЗ обнаружен не был.

Случаи перехлеста тросовой проводки цепи управления рулевым винтом при эксплуатации вертолетов типа Ми-8 не единичны. Наиболее распространенной ошибкой ИТП при монтаже тросовой проводки является ошибочная маркировка тросов или не соблюдение маркировки, нанесенной на их наконечники.

Причина перехлеста тросов управления рулевым винтом на вертолете Ми-8Т RA-24213 является следствием нарушения персоналом ЗАО «МАЗ № 73ГА» технологии монтажа тросов управления рулевым винтом при сборке вертолета после транспортировки и отсутствия должного контроля со стороны ОТК завода.

После проведения монтажных работ в системах управления необходимо выполнить проверку правильности функционирования систем управления – проверить правильность отклонения рулевых поверхностей отклонению органов управления. В соответствии с требованиями письма Южного УГАН Ространснадзора от 24.06.2008 № 563-Э и согласно требованиям РД УПЛГ ВС от 09.11.2010 № 090950

выполнять фотодокументирование мест сочленения проводки управления после монтажа в процессе ТО или после устранения неисправностей.

В июне 2016 года при проведении работ специалистами ОАО НПК «ПАНХ» по устранению чрезмерного раскачивания вертолета Ми-26Т RA-06087 на переходных режимах был выявлен серьезный дефект редуктора ВР-26. После снятия лопастей и втулки НВ при покачивании рукой вала ротора редуктора обнаружен радиальный люфт до 1,8 мм в продольном направлении, в поперечном – 1,2÷1,4 мм, сопровождающийся стуком внутри редуктора.

Сведения о редукторе ВР-26 заводской номер – 1040263000037: дата выпуска – 02.08.1990, ремонт – 16.03.2010 в АО «Редуктор ПМ», наработка ППР – 1164 часов, решением № 157П-209-14-ГР продлен ресурс на 200 часов до наработки 2624 часов СНЭ, 1200 часов ППР, до 16.03.2018. Редуктор законсервирован, находится в ожидании ремонта. Доклад в ОПЛГ ГВС от 06.06.2016 № 382-ИАС.

На всем парке вертолетов Ми-26Т ОАО НПК «ПАНХ» выполнен разовый осмотр на предмет отсутствия радиальных люфтов главного вала редуктора ВР-26 в продольном и поперечном направлениях согласно указанию главного инженера ОАО НПК «ПАНХ» от 06.06.2016 № 38.

ЛСТО Харцыз г. Сочи, вертолет Ми-8МТВ-1 RA-25444 ГУП РК «Универсал-Авиа»:

- 17.07.2016 при предполетном техническом обслуживании после запуска двигателей появились удары по ручке циклического шага. Причина – отказ КАУ-30Б;
- 16.08.2016 во время диагностирования правого двигателя произошел отказ приборов, запитанных от шины 36В 400Гц. Причина – отказ трансформатора ТС310СО4Б;
- 30.09.2016 на предполетном техническом обслуживании выявлена некорректная работа заслонки 1919Т, заслонка заменена.

01.08.2016 во время предполетной подготовки вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25760 ООО Авиакомпания «Дагестан» при визуальном осмотре входных трактов двигателей со снятыми ПЗУ были обнаружены недопустимые повреждения элементов газовоздушного тракта двигателей ТВ3-117ВМ:

- на левом двигателе № 7087894700119 в зонах I и II обнаружены недопустимые деформации задних кромок пяти лопаток ВНА и передних кромок двух лопаток 1-й ступени компрессора;
- на правом двигателе № 7087894700108 в зоне II обнаружены недопустимые деформации задних кромок трех лопаток ВНА и передней кромки одной лопатки 1-й ступени компрессора.

Силами представителей ООО «ПИТЕР-МС» и АО «Климов» произведен средний (восстановительный) ремонт двигателей № 7087894700119 и № 7087894700108.

Совместной комиссией ООО Авиакомпания «ДАГЕСТАН» и АО «Аэропорт Махачкала» составлен технический акт на предмет оценки технического состояния вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25760 после выполненных всех восстановительных работ и допуск его к дальнейшей эксплуатации.

Причиной повреждения деталей газовоздушного тракта двигателей ТВ3-117ВМ на вертолете Ми-8МТВ-1 RA-25760 явилось попадание во входные тракты двигателей льда с необогреваемых частей вертолета после выхода из зоны обледенения при полете в зоне положительных температур.

1.6. Досрочно снятые авиадвигатели

В 2016 году в авиакомпаниях на территории деятельности Южного МТУ Росавиации досрочно снято 3 двигателя.

21.01.2016 в ОАО НПК «ПАНХ» при проведении осмотра проточной части двигателей ТВ3-117ВМ вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25555 согласно ТК № 608 РТЭ ТВ3-117 с применением эндоскопа Olympus IPLEX RX/RT на предмет определения технического состояния после полета вертолета в условиях обледенения 28.12.2016 обнаружено:

- две лопатки ВНА двигателя ТВ3-117ВМ № 387788702137 имеют вмятины передних кромок, размеры которых превышают норму (по ТУ вмятина длиной не более 0,5 мм и глубиной не более 1,0 мм);

- восемь лопаток ВНА двигателя ТВ3-117ВМ № 387788702138 имеют повреждения задних кромок, размеры которых превышают норму (по ТУ забоина длиной не более 5,0 мм и глубиной не более 1,0 мм), и четыре рабочие лопатки 1-й ступени компрессора имеют повреждения передних кромок, размеры которых превышают норму (по ТУ глубина не более 1 мм для одной забоины и не более 0,5 мм при нескольких забоинах).

Двигатели ТВ3-117ВМ № 387788702137 и № 387788702138 подлежат досрочному снятию с эксплуатации.

Характер повреждений элементов газовоздушного тракта двигателей свидетельствует о попадании льда.

Причина: на необогреваемых элементах конструкции вертолета, расположенных перед входными устройствами двигателей (средний и верхний ножи системы защиты вертолета от столкновения с проводами, обтекатель антенн аппаратуры VIM-95, крышка верхнего люка кабины экипажа) происходит образование льда и его сброс в газовоздушный тракт двигателей при выходе вертолета из зоны обледенения в зону с положительной температурой и/или вследствие вибраций.

- 08.03.2016 с вертолета Ка-32АО RA-31579 ОАО НПК «ПАНХ» досрочно снят двигатель ТВ3-117ВМА № 7087893000122 по причине обнаружения забоин на рабочих лопатках 1-й ступени компрессора, которые являются недопустимым дефектом согласно п.5 ТК № 608 раздела 072.00.00 РТЭ ТВ3-117.

За 2015 год досрочно снято 11 двигателей: (ТВ3-117ВМВ – 1, ТВ3-117ВМ – 1, АШ-62ИР – 9).

2. Недостатки в организации работы по поддержанию летной годности ГВС

2.1. Общие сведения по организациям по ТО ВС

В инфраструктуру авиационного комплекса на территории деятельности Южного МТУ Росавиации по состоянию на 01.12.2016 входят 30 сертифицированных организаций по ТО ВС, а также 11 сертифицированных линейных станций по ТО ВС, подлежащих инспекционным проверкам и контролю, из них:

- 7 сертифицированных Организаций по ТО ВС авиакомпаний: ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», ОАО НПК «ПАНХ», ЗАО АК «Роствертол-Авиа», ООО АП «Регионавиа», ООО АК «АННУШКА», ГП «Универсал-Авиа», ООО «Хелиэкшн»;

- 6 отдельных сертифицированных Организаций по ТО ВС: ООО «АП «Вираж», ООО «ПКК «ТЕХНОРЕГИОН», ООО «Центр ТО ВС», ООО «ХелиКо», ООО «ХелиЦентр», ООО «СИМАВИА»;

- 8 сертифицированных Организаций по ТО ВС аэропортов: ОАО «Аэропорт Астрахань», ОАО «Международный аэропорт Владикавказ», ОАО «Аэропорт Элиста», ОАО «Аэропорт Магас», ООО «Аэрокомплекс», ГУП СК «Международный аэропорт Ставрополь», ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды», ОАО «Международный Аэропорт Махачкала»;

- 9 сертифицированных Организаций по ТО авиаремонтных предприятий: ОАО «325 АРЗ» г. Таганрог, ОАО «РЗГА-412» г. Ростов-на-Дону, ООО «АВИАСПЕКТР», ООО «АвиаЦентр-411» г. Минеральные Воды, ОАО «Роствертол» г. Ростов-на-Дону, ОАО ОКБ «Ростов-Миль» г. Ростов-на-Дону, ЗАО «ШАРЗ ДОСААФ» г. Шахты; ГУП «Севастопольское АП», ОАО «ДНИИ «Волна»;

- 11 сертифицированных линейных станций по ТО ВС: ОАО НПК «ПАНХ» – 4 ЛСТО (в аэропорту г. Атырау, Казахстан; в аэропорту Пафос, Кипр; Аэропорт Магадан; г. Румбек, Южный Судан); ГУП «Универсал-Авиа» – 2 ЛСТО (пп Роза Хутор и пп Харцыз, Краснодарский край); ООО «ЦЕНТР ТО ВС» – 4 ЛСТО (пп. Калининский Ставропольский край; пп. Бекетовка Волгоградская обл.; г. Руза, Московской обл.; г. Махачкала, респ. Дагестан); ЗАО «ШАРЗ ДОСААФ» – 1 ЛСТО (Шушенское, Красноярский край).

В соответствии с планом-графиком проверок организаций по техническому обслуживанию ВС на 2016 год, утвержденным начальником Южного МТУ Росавиации 30.12.2015, всего выполнено 36 инспекционных проверок организаций по ТО ВС, дислоцированных на территории деятельности Южного МТУ Росавиации.

Инспекционные проверки организаций по ТО ВС с целью оформления сертификатов соответствия требованиям ФАП-285 выполнены в отношении 18 юридических лиц, при этом выявлено 436 несоответствий. По результатам инспекционных проверок трем заявителям были выданы отрицательные заключения на предмет соответствия Федеральным авиационным правилам:

- ОАО ДНИИ «Волна» (г. Дербент, Республика Дагестан) после устранения выявленных комиссией недостатков и по результатам повторной проверки данному заявителю 26.05.2016 был оформлен установленным порядком сертификат соответствия № 285-16-063;

- ООО «Вертол-инжиниринг» (ст. Ольгинская Ростовской области) проверкой выявлено 40 несоответствий требованиям ФАП-285, заявитель добровольно приостановил свое участие в инспекционной проверке по причине неподготовленности арендуемой производственной базы;

- ООО «Авиакомпания «СИМАРГЛ» проверкой выявлено 43 несоответствия, комиссией принято отрицательное решение на предмет оформления заявителю сертификата соответствия.

Таким образом, в отчетном периоде сертификаты соответствия смогли получить только 89% заявителей.

Текущие инспекционные проверки на предмет соответствия требованиям ФАП-285 проведены в отношении 26 организаций по ТО ВС, при этом выявлено 305 несоответствий.

В отношении 6-ти организаций по ТО ВС (ООО ПКК «ТЕХНОРЕГИОН», ООО «Аэрокомплекс», ОАО ОКБ «Ростов-Миль», ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», ООО «ХелиЦентр» и ФГУП «Вайнахавиа») комиссиями вынесены решения о

несоответствии требованиям Федеральных авиационных правил. В отношении ФГУП «Вайнахавиа», как организации по ТО ВС, принято решение об аннулировании сертификата соответствия № 2021150052 (решение Росавиации от 19.09.2016 № 03.12-116).

В ходе плановых инспекционных проверок установлено, что фактически каждая четвертая сертифицированная организация по ТО ВС, из 26-ти проверенных, не соответствует требованиям ФАП-285.

Основные проблемы в деятельности организаций по ТО ВС за последнее время обусловлены попытками учредителей и руководящего состава предприятий оптимизировать организационно штатную структуру подразделений, которые непосредственно осуществляют техническое обслуживание ВС, при этом доминирующим критерием является максимально возможное сокращение штатной численности персонала.

Участились случаи, когда политика предприятия в отношении технического обслуживания ВС проводится непрофессионально, игнорируются основные процедуры системы качества, действующие в Российской Федерации при эксплуатации гражданских воздушных судов. Мероприятия внутреннего аудита в системе качества организации по ТО ВС носят формальный характер, корректирующие действия по устранению выявленных недостатков не носят предупредительно-профилактический характер.

Руководящий состав предприятий самовольно, без оповещения уполномоченного органа, выдавшего сертификат соответствия, пытается корректировать производственно-структурную схему организации по ТО ВС. На должности руководящего ИТП назначаются лица, уровень компетенции которых не позволяет им успешно исполнять свои обязанности в рамках действующих должностных инструкций.

По несоответствиям, недостаткам (замечаниям) в деятельности организаций по ТО ВС, выявленным при инспекционных проверках, составлены планы и отчеты по их устранению, за исключением ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» и ООО «ХелиЦентр».

2.2. Наиболее характерные недостатки, выявленные при инспекционных проверках организаций по ТО ВС на соответствие требованиям ФАП-285

1. В заявленной сфере деятельности не указаны ограничения по периодическим формам ТО.

2. Организационно-производственная схема организации по ТО не соответствует фактическому наличию всех производственных подразделений.

3. В Руководстве по деятельности в разделе «Ограничения» указаны не все работы по ТО ВС, передаваемые сторонним организациям по кооперации.

4. В пункте «Список руководящего состава» не указаны должностные лица, замещающие руководящий состав в случае их отсутствия (п. 43 ФАП-285).

5. В Руководстве по деятельности и в Приложениях к нему наименования должностей и статус руководящего ИТП организации по ТО ВС не соответствуют указанным в действующем штатном расписании.

6. В Руководстве по деятельности неоднозначно прописано кто является руководителем организации по ТО ВС (ст. 43 ФАП-285).

7. Среди руководящего ИТП организации по ТО ВС не назначено должностное лицо ответственное за проведение единой политики по вопросам эксплуатации АиРЭО.

8. Пожарные щиты на объектах инженерно-авиационной службы по укомплектованности первичными средствами пожаротушения не соответствуют требованиям ст. 14.1.2 НПО ГА-85.

9. На стоянках ВС и производственных участках ТО ВС не обозначены места размещения СНО.

10. Документально не оформлено и не предъявлено рабочее место по определению и устранению девиации и радиодевиации бортового навигационного оборудования в рамках заявленной сферы деятельности.

11. В помещениях с контролируемыми параметрами контроль параметров окружающей среды не ведется.

12. Не представлена КПА «КС Тестер Т-406Н» для проверки аварийных радиомаяков АРМ-406П (АРМ-406АС1) на самолетах типа Ан-2 согласно распоряжению Росавиации от 24.06.2014 № 03.9-41.

13. В сводном графике метрологической проверки СИ и КПА неправильно указывается срок очередной поверки специальных динамометров.

14. В Руководстве по деятельности представлен не полный реестр используемого инструмента (индивидуального пользования и специального инструмента), реестр оборудования ТДиНК в соответствии с эксплуатационной документацией (раздел III ст. 38 ФАП-285).

15. В Журнале учета выдачи и приема инструмента отсутствуют записи о проверке руководящим составом наличия и состояния инструмента и приспособлений.

16. В журнале учета СНО (паспортах на СНО) не ведутся записи о выполненном техническом оборудовании СНО.

17. В комплектовочной кладовой не обозначены места раздельного хранения СИ, компонентов ВС исправных и неисправных (п. 32 ФАП-285).

18. В комплектовочной кладовой отсутствует реестр имеющегося авиационно-технического имущества (п. 39 ФАП-285).

19. В график метрологической поверки включены не все СИ, используемые при выполнении ТО ВС (п. 39 ФАП-285).

20. В комплектовочной кладовой отсутствует выписка из графика метрологической поверки КПА и СИ (п. 39 ФАП-285).

21. В Руководстве по деятельности не указана периодичность проверки инструмента со стороны руководящего состава и ОТК (п. 39 ФАП-285).

22. Не подтверждено наличие опыта работы ИТП по выполнению технического обслуживания ВС согласно требованиям п. 17.10 ФАП-147 (п. 52 ФАП-285).

23. Не предъявлен перечень подтверждающего персонала организации по ТО ВС составленный в строгом соответствии с требованиями ст. 49 ФАП-285.

24. Отсутствует приказ о назначении инженерно-технического персонала имеющего право давать разрешение на вылет ВС.

25. В личных делах специалистов в учетных карточках не заполняются разделы 11 «Учеба по повышению квалификации» и 12 «Изучение авиационной техники, допуск к самостоятельному обслуживанию».

26. В личных делах специалистов отсутствуют учетные карточки.

27. Не на всех специалистов заведены персональные журналы по учету выполненных работ по ТО ВС.

28. Не представлен план повышения квалификации ИТП на 2016 год (Раздел IV ст.50 ФАП-285).

29. У инженерного состава просрочены сроки прохождения КПК.

30. В Руководстве по деятельности не прописаны процедуры по самостоятельной подготовке специалистов ИТП, отсутствовавших при проведении текущей технической учебы.

31. Не представлен протокол проверки свидетельств ИТП при подготовке к работе в условиях ВЛП-2016 (ОЗП 2016-2017).

32. В приказах о допуске ИТП к эксплуатации ВС не указываются конкретные виды работ, к которым допущены специалисты (ОТО, ПТО и т.д.), не указываются регламенты ТО (раздел V ст. 67 ФАП-285).

33. Не согласован с Южным МТУ Росавиации табель минимально необходимой укомплектованности персоналом, перечень специализаций ИТП, номенклатура категорий ИТП (ДВ 6.1-119 от 24.11.1993).

34. В Руководстве по деятельности в Приложении «Перечень руководящих документов по ТО ВС» содержаться отмененные документы (ФАП-11 от 14.02.2003, «Методические рекомендации по разработке РД организации по ТОиР АТ», введенные в действие указанием ДВТ РФ от 30.03.1994 № ДВ 25.5-11 и другие), но не внесены вновь изданные документы (приказ МТ РФ от 13.07.2006 № 82, приказ МТ РФ от 13.08.2015 № 246 и другие), что не соответствует п. 41 ФАП-285.

35. В Руководстве по деятельности не определена процедура передачи оригинала свидетельства о выполнении периодического ТО ВС заказчику согласно п. 70 ФАП-285.

36. Не представлен утвержденный перечень пооперационных ведомостей.

37. Просрочена сверка технологических карт по проверке на соответствие НТП аккумуляторных батарей типа 12САМ-28 и 20НКБН-25 (п. 41 ФАП-285).

38. На участке ТО в образцы карт-нарядов на оперативное ТО не внесены изменения согласно указанию УПЛГ ВС Росавиации от 06.07.2015 № 03.02-823, отсутствует образец карты-наряда на выполнение указаний, доработок и бюллетеней согласно указанию ФАВТ от 31.07.2009 № 21.10-77 (п. 54 ФАП-285).

39. Форма ведения журнала регистрации карт-нарядов не соответствует типовой (код 551).

40. Журнал регистрации карт-нарядов одновременно используется для регистрации свидетельств о выполнении ТО ВС по периодической (трудоемкой форме), что противоречит требованиям распоряжения Росавиации от 30.11.2012 № 03.10-26.

41. В картах-нарядах на оперативное и периодическое ТО имеются не заполненные разделы, не указывается причина их не заполнения и отсутствуют подписи ответственных.

42. В Руководстве по деятельности процедура передачи свидетельства по выполнению периодического ТО не соответствует п. 70 ФАП-285.

43. Процедуры удаления с ВС наземного обледенения, определенные в Руководстве по деятельности не соответствуют фактически выполняемым процедурам.

44. Руководства по внедрению СУБП не доработаны в соответствии с требованиями дополнения 2 к Приложению 19 Чикагской конвенции ИКАО и не согласованы с Южным МТУ Росавиации или не разрабатываются в соответствии с требованиями п. 63 ФАП-285.

45. Не представлены ежемесячные Анализы надежности АТ и качества ТО.

46. В Руководстве по деятельности не определена процедура представления анализа надежности и качества ТО АТ в Южное МТУ Росавиации (ежеквартальное) согласно требованиям методики ГУЭРАТ МГА от 20.12.1983 № 23.9.10-2145.

47. В Руководстве по деятельности не определена процедура подготовки персонала, выполняющего внутренний аудит (п. 61 ФАП-285).

48. Генеральный директор и начальник ОКК наделяются функциями исполнителей, что нарушает принципы системы качества.

49. В перечень предприятий, которым передается ремонт компонентов ВС по кооперации, включены предприятия, не имеющие сертификат соответствия требованиям ФАП-285.

50. В РД не представлен перечень предприятий, выполняющих ремонт компонентов по кооперации, с указанием разрешительных документов на выполнение этих видов работ (сертификаты, аккредитации и т.п.) согласно требованиям п. 54 ФАП-285).

2.3. Выполнение доработок авиационной техники

Проведение мероприятий по доработкам АТ в отчетном периоде было нацелено на достижение соответствия ГВС требованиям приложений к Чикагской конвенции ИКАО, требованиям ФАП-128 и требованиям заказчиков к оснащению ГВС при заключении эксплуатантами договоров на оказание услуг на авиационные перевозки (работы).

Так с 01.12.2015 в воздушном пространстве стран-членов ЕС и в других зонах воздушного движения, где за аэронавигационное обслуживание отвечают диспетчерские службы стран-членов ЕС, исключены полеты самолетов с максимальной взлетной массой выше 5700 кг или на борту которых разрешена перевозка более 19 пассажиров, если самолеты не оборудованы бортовыми системами предотвращения столкновений в воздухе (БСПС) с версией программно-математического обеспечения (ПМО) процессора 7.1.

С 12.12.2016 приостановлены полёты самолётов Як-42 ПАО «Авиакомпания «Грозный Авиа», так как приостановлено действие сертификата эксплуатанта на выполнение коммерческих воздушных перевозок пассажиров и грузов – приказ Росавиации от 25.11.2016 № 940.

В соответствии с требованиями ч. 1, 2, 3 Приложения 6 ИКАО для самолетов и вертолетов ГА с 01.01.2016 прекращается использование бортовых самописцев речевой информации (CVR) с записью на магнитную ленту и проволоку. Для эксплуатантов, выполняющих работы по контрактам с ООН, заказчики потребовали незамедлительно установить на ВС бортовые самописцы речевой информации с твердотельными накопителями. В ОАО НПК «ПАНХ» в мае-сентябре выполнены доработки 4-х вертолетов Ми-8МТВ-1 согласно бюллетеню промышленности от 25.02.2016 № Т3534-БУ-Г по вопросу: «Замена магнитофонов П-503Б (МС-61) на регистратор речевой информации П-507М».

2.4. Выполнение годового плана инспекционного контроля и инспекций по сертификации ВС (ЕЭВС)

В 2016 году в соответствии с утвержденным планом-графиком, государственными инспекторами ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации выполнен плановый инспекционный контроль 125 воздушных судов, из них:

- 29 самолетов (Ан-2 – 27, Ра-46-500ТР – 2);
- 19 вертолетов (Ка-32 – 4, Ми-2 – 3, Ми-8 – 2, Robinson – 6, Eurocopter – 4);

- 77 ЕЭВС.

5 вертолетов осмотрены согласно требованиям Распоряжения ДВ-105 перед убытием для выполнения работ за рубежом (Ка-32 – 3; Ми-26Т – 1, Ми-8 – 1).

При инспекционном контроле воздушных судов в 2016 году выявлено 1364 несоответствий и замечаний по ведению производственной, пономерной документации и по состоянию воздушных судов.

По результатам проведения инспекционного контроля ВС принято решение о приостановке действия СЛГ (Robinson R-66 RA-40634, RA-05788; Ми-8МТВ RA-25760; Ан-2 RA-31521, RA-05788, RA-68077, RA-71201).

Проверено заявок на проведение инспекций ВС с целью оценки их летной годности и выдачи СЛГ: ЭВС – 137, ЕЭВС – 187 (в 2015 году ЭВС 130, ЕЭВС 159). Отказано в приеме заявки на получение СЛГ – 48 (в 2015 году 16). Приостановлено сертификатов летной годности: по результатам ИК – 12, в связи с авиационными событиями – 3.

Государственные инспекторы ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации принимали участие в проведении инспекционной проверки ЭВС и ЕЭВС с целью оценки их летной годности в соответствии с п. 43 Приказа Минтранса России от 07.05.2013 № 175 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов». В 2016 году выполнена проверка 133 ВС, из них:

- 43 самолета (Як-42 – 1, Ан-2 – 37, Бе-103 – 2, Piper – 3);
- 17 вертолетов (Ка-32 – 5, Ми-8 – 3, Ми-2 – 4, Ми-26 – 1, Robinson – 3, Еврокоптер – 1);
- 73 ЕЭВС.

По результатам инспекций выявлено 1843 недостатка и нарушений в ведении производственной, пономерной документации и по состоянию ВС.

По представленным комплексным заключениям и заключениям из центров по сертификации ВС в 2016 году принято 9 решений об отказе в выдаче СЛГ.

Основные причины отказов в выдаче СЛГ:

- несоответствие эксплуатационной документации требованиям руководящих документов;
- несоблюдение сроков проверки анероидно-мембранных приборов на определение погрешности показаний;
- отсутствие у эксплуатантов (владельцев ВС) подготовленных специалистов с установленной квалификационной отметкой в свидетельстве;
- эксплуатация комплектующих изделий за пределами установленных ресурсов (сроков службы);
- невыполнение процедур периодического взвешивания ВС.

Основными причинами приостановки действия СЛГ на самолетах Ан-2 явились нарушение правил технической эксплуатации и неудовлетворительное техническое состояние ВС (ОАО «Аэросервис», ГАУ ВО АСК «Юный ястреб», ИП Яковлев В.А., ИП Синельников Ю.П.).

2.5. Недостатки, выявляемые при выполнении инспекционного контроля ЭВС

Проводимый в межсертификационный период плановый инспекционный контроль летной годности воздушных судов дисциплинирует владельцев ВС и

руководителей авиапредприятий, в первую очередь это касается владельцев самолетов Ан-2 и единичных экземпляров ВС.

Анализ проведения планового инспекционного контроля экземпляров ВС в 2016 году свидетельствует:

- об уменьшении ошибок и недостатков в ведении судовой и пономерной документации ВС;

- об ухудшении общего технического состояния самолетов типа Ан-2, связанного с естественным старением конструкции самолета и его комплектующих, в связи с отсутствием производства агрегатов и комплектующих изделий, специального инструмента для выполнения ТО и их большой стоимости.

С лучшей стороны по техническому состоянию воздушных судов, организации подготовки к инспекторским осмотрам авиатехники отмечается ООО Авиакомпания «АННУШКА».

При выполнении инспекционного контроля летной годности ЭВС согласно требованиям ФАП «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 132, характерными недостатками, выявленными при выполнении контроля технического состояния самолетов Ан-2, являются:

- отсутствие полного штата специалистов по ТО ВС (линейной станции) для выполнения оперативного ТО при длительном базировании самолетов Ан-2 вне основной базы. Это касается ВС эксплуатантов ООО АК «Аэросервис» (ООО Авиакомпания «Дагестан»), ГАУ ВО АСК «Юный ястреб», ООО «Лемакс», выполняющих авиационные работы, не относящиеся к АХР;

- места стоянки ВС не оборудованы в соответствии с требованиями Указания МГА от 16.12.1985 № 903/У «О введении в действие Инструкции по безангарному хранению самолетов Ан-2»;

- швартовочные крепления не покрашены, не замаркированы, не отремонтированы и не приспособлены для крепления ВС к якорным креплениям на стоянке в 2-х точках;

- отсутствует маркировка бортовым номером самолета заглушек, колодок и струбцин воздушных судов, красные вымпелы на чехлах не обновлены при подготовке ВС к эксплуатации в ВЛП-2016;

- комбинированные струбцины «элерон-закрылок-предкрылок» не соответствуют требованиям письма ДПЛГ ГВСиТР ГА от 21.02.2003 № 24.10-19ГА «О применении доработанной струбцины самолета Ан-2»;

- повреждена или отсутствует металлизация на узлах навески рулей, элеронов, закрылков и на педальных узлах в кабине летчиков;

- повреждена полотняная обшивка и нарушено лакокрасочное покрытие фюзеляжа и элементов конструкции ВС;

- поверхностная коррозия болтов, гаек и элементов конструкции ВС;

- грязь, пыль, посторонние предметы в отсеках оборудования и агрегатах и кабинах экипажей;

- подтеки масла на элементах конструкции планера и шасси;

- отсутствуют, или не обновлены контрольные метки на колесах, регулируемых тягах, замках крышек и лючках отсеков;

- метки закрытого положения замков типа «ДЗУС» на технических лючках фюзеляжа не соответствуют закрытому положению замков;

- отсутствуют таблицы поправок к показаниям КИ-13 и АРК-9;

- бортовой инструмент не замаркирован, отсутствует опись инструмента;

- паспорт на ФЗА-3 не ведется.

Характерные недостатки, выявляемые при контроле ведения производственно-технической, судовой и пономерной документации на большинстве ВС:

- не оформляются карты-наряды на оперативное ТО ВС, выполняющих авиационные работы и полеты с аэродромов основного базирования;

- формуляры воздушных судов и авиадвигателей имеют ветхий вид, есть случаи выпадения и повреждения листов;

- разделы формуляров ВС (самолета, двигателя, ВСУ) оформляются неаккуратно и неразборчиво, допускаются незаверенные исправления;

- продолжения формуляров заводятся с нарушениями требований ГОСТ 18681-79, что затрудняет объективную оценку сведений о наработках ВС и его комплектующих изделий;

- раздел «Контроль ведения формуляра» руководящим составом заполняется нерегулярно;

- отсутствуют записи о продлении ресурсов в паспортах на комплектующие изделия и агрегаты;

- несвоевременно проводится сверка рабочих экземпляров РТО с контрольным экземпляром;

- акты оценки аутентичности компонентов ВС и интегрированные отчеты к актам не представляются;

- учет наработки и контроля параметров работы двигателя АШ-62ИР на автомобильном бензине АИ-95 для самолетов Ан-2 (Распоряжение ФСВТ от 18.07.2000 № 148-РН и от 11.04.2001 № НА-131-Р) ведется нерегулярно, продление наработки более 100 часов не производится; в настоящее время возобновлен выпуск авиационного бензина Б-91/115, поэтому эксплуатацию самолетов Ан-2 на автомобильном бензине необходимо прекратить по причине многочисленных нарушений;

- в паспортах однотипных приборов и агрегатов самолета Ан-2 в разделе «Движение изделия в эксплуатации» не указывается место их установки на ВС (стр. 35 РО Ан-2);

- не соблюдаются сроки выполнения работ по контролю массы и центровки ВС (ГОСТ Р 54580-2011 и распоряжения начальника УПЛГ ВС – выполнение работы по контролю массы ВС);

- не всегда представляются акты и интегрированные отчеты по аутентичности компонентов ВС. Выявленные в актах несоответствия своевременно не устраняются.

Замечания и несоответствия, выявляемые при инспекционном контроле и сертификации ЕЭВС, подробно описаны в разделе 2.6.

Характерные недостатки, выявляемые при выполнении контроля технического состояния вертолетов:

- касание трубопроводов (недостаточный зазор) об элементы конструкции вертолета и двигателей;

- нарушение лакокрасочного покрытия планера (растрескивание, отставание), наличие коррозии на элементах конструкции несущей системы вертолета;

- отсутствие маркировки заглушек, колодок и струбцин вертолетов;

- отсутствие пломбировки ручек аварийного сброса двери;

- наличие грязи, пыли, копоти на обшивке и элементах конструкции планера;

- отсутствие контрольных меток (не обновлены риски) на тандерах стяжных лент подвесных топливных баков, колесах, регулируемых тягах, замках (ДЗУС) крышек, обтекателей, лючков доступа и отсеков;

- обрывы металлизации на различных элементах конструкции;

- не все трафареты и надписи в кабине и багажных отсеках вертолетов иностранного производства продублированы на русском языке в соответствии с требованиями карты данных сертификата типа;

- отсутствие информации (трафарета) о максимальном весе перевозимого груза внутри фюзеляжа согласно Карте данных Сертификата типа в кабине и багажном отсеке на вертолетах иностранного производства.

2.6. Недостатки в организации работ по инспекции ВС с целью выдачи СЛГ

В 2016 году принято 137 заявок на сертификацию экземпляра воздушного судна. Специалистами ОПЛГ ГВС совместно с экспертами привлекаемых организаций (центров по сертификации) проведено 60 инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности, оформлено 123 сертификата летной годности ВС, в том числе по заявкам, поданным в конце 2015 года.

По результатам анализа материалов, предоставленных из центров по сертификации ЭВС, принято решение об отказе в выдаче СЛГ на самолет RA-40629 ИП Ткаченко Н.И. После устранения несоответствий СЛГ был выдан.

У всех эксплуатантов при проведении сертификации ЭВС осуществлялся контроль устранения недостатков, выявленных в процессе предыдущей сертификации и инспекционного контроля.

Имеются случаи нарушения центрами по сертификации и эксплуатантами ВС временных сроков, установленных Административным регламентом ФАВТ предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций ГВС с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов, введенным в действие приказом МТ РФ от 7 мая 2013г. № 175 (не более 35 дней), без информирования органа по сертификации и указания причины задержки.

При проведении работ по Программе сертификации ЭВС специалистами центров по сертификации выявляется значительное количество несоответствий. Несоответствия, выявленные при инспекционной проверке ВС, и их количество свидетельствуют о том, что к процедуре сертификации не все руководители, должностные лица, владельцы ВС, эксплуатанты относятся ответственно. Перед сертификацией воздушные суда не осматриваются, документация в полном объеме не проверяется, что лишний раз указывает на низкий уровень подготовленности специалистов.

Наиболее характерные недостатки, выявляемые при сертификации самолетов Ан-2:

- тарировка барографа АД-2 выполняется не в соответствии с разделом IV «Инструкции по эксплуатации барографов типа АД-2 на самолетах ГА», введенной в действие приказом МГА от 20.03.70 № 157;

- в паспорте коррозионного состояния самолета не представляются цветные снимки до и после устранения дефектов по коррозии (п. 2.6 Правил ведения паспорта коррозионного состояния ВС от 30.01.2004);

- на большинстве ВС нарушаются сроки (2 года) нанесения противокоррозионной обработки конструкции ВС и сроки заполнения паспорта коррозионного состояния (не реже 1 раза в 6 месяцев);

- плохо просматриваемые шкалы приборов из-за их выгорания на солнце и помутнения остекления (например, мановакуумметр МВ-16У, вольтамперметр ВА-3, магнитный компас КИ-13, и др.);

- грязь в кабине пилотов, отсеке двигателя, грязь и посторонние предметы в грузовой кабине, за 15 шпангоутом, отсеке хвостовой амортизационной стойки;

- забоины передних кромок лопастей воздушного винта АВ-2, превышающие предельно допустимые значения (глубиной до 5 мм и более по передней кромке);

- использование автомобильных аккумуляторных батарей;

- плохо читаемые (выцвели) таблицы поправок КИ-13, ГИК-1 АРК-9;

- «серебрение» остекления фонаря кабины летчиков;

- отсутствие красных контрольных меток замков створок капота, соединений тросов, тяг, контргаек крепления лент-расчалок, наконечников тросов и т.д.;

- коррозия узлов химаппаратуры, элементов конструкции хвостового оперения и управления ВС;

- отсутствие или непроклей тканевых накладок на технологических отверстиях оперения, капотов;

- при постановке ВС на хранение в бортжурнале не производится запись о снятии аккумуляторных батарей и последующей их установке обратно на ВС;

- исправления в формулярах и паспортах не заверяются подписью должностного лица и печатью (ГОСТ 27692-88, приложение 2, п.1.1.4);

- продолжения закончившихся разделов заводятся на отдельных листах, изготовленных от руки и по несоответствующей конкретному разделу форме (ГОСТ 27692-88, приложение 2, п.1.2.15). Записи, заверенные подписью и печатью для формуляров (паспортов), на последнем листе о количестве вложенных листов дополнения в соответствующий раздел не вносятся.

Недостатки, характерные для всех типов вертолетов:

- не у всех эксплуатантов выполняются работы по бюллетеням М2822-БУ-Г «Расширение регистрируемых параметров СДК-8 (аналоговых до 13 и разовых до 12)», Т3241-БУ-Г на вертолетах Ми-8 МТВ-1 «Введение резервирования линии питания приемников электроэнергии»;

- не предоставляется на сертификацию отчет о контрольном полете ЭВС с экспертной оценкой ГОСНИИ ГА;

- в бортовом журнале на титульном листе и в индивидуальных особенностях внесены неверные записи о весе и центровке;

- отсутствуют метки закрытого положения ДЗУСов;

- отсутствуют часть винтов крепления обтекателей (как, правило, в районе топливного насоса подвесного топливного бака на вертолетах Ми-8), лючков снизу фюзеляжа;

- нарушено лакокрасочное покрытие: на лючке разъема ШРАП; на петлях люка выхода из кабины экипажа (на вертолетах Ми-8); снизу снаружи в передней части фюзеляжа; на обшивке концевой балки.

Недостатки по формулярам и паспортам комплектующих изделий:

- раздел «Контроль ведения формуляра» ведется нерегулярно;

- в формулярах часть 1, приложение 4 «Комплект поставки и изменения в комплектации», не всегда выполняются записи об установке А-043 (АРМ-406П);

- в разделе 16 отсутствуют записи о выполнении контроля состояния ВС руководящим составом эксплуатанта (организации по ТО);

- в формулярах, в разделе 13 «Работы в процессе эксплуатации» отсутствуют подписи специалистов авиапредприятий за контроль работ, выполняемых представителями промышленности;

- в формулярах ВР-14 ведутся не все графы разделов;

- в бортовых журналах не всегда делаются записи о снятии АКБ на КТЦ;

- не всеми эксплуатантами своевременно выполняется проверка срока службы огнетушителей ОУ-2;

- имеются случаи отсутствия в паспортах на АРМ-406П записей о ежегодной проверке тестером Т-406;

- в паспортах втулки НВ не своевременно вносятся записи о выполнении работ по контролю масла в ОШ с периодичностью 1 раз в 2 месяца;

- в формулярах ВС, часть 3, разд. «Комплект поставки и изменения в комплектации» отсутствует запись о замене Р-855А1.

При сертификации вертолетов иностранного производства наиболее часто встречаются следующие несоответствия:

- не обновлены трафареты и надписи на русском языке в соответствии с требованиями карты данных сертификата типа ВС;

- в бортовом журнале в разделе «Индивидуальные особенности» отсутствуют записи о заправляемых ГСМ;

- на воздушных судах отсутствует укомплектованная медицинская аптечка.

Требования к организации эксплуатации ВС иностранного производства, зарегистрированных в Российской Федерации, изложены в письме начальника УПЛГ ВС от 04.07.2016 № 03.04-1058. Текст письма наш исх. от 07.07.2016 № 869-э разослан всем владельцам и эксплуатантам для изучения и руководства.

2.7. Характерные недостатки при эксплуатации и сертификации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения

Поддержание летной годности воздушных судов авиации общего назначения являлось одним из важнейших направлений деятельности ОПЛГ ГВС в 2016 году. Количество владельцев и эксплуатантов ЕЭВС, выполняющих авиационные работы на территории деятельности Южного МТУ Росавиации, постоянно увеличивается, численность парка воздушных судов растет.

Всего на территории деятельности зафиксировано 253 ЕЭВС (248 в 2015 году), 138 с действующими СЛГ или в процессе сертификации, из них:

– легких самолетов – 32 (в эксплуатации 14);

– сверхлегких самолетов – 161 (в эксплуатации 110);

– гидросамолетов – 4 (в эксплуатации 1);

– дельталетов – 37 (в эксплуатации 5);

– тепловых аэростатов – 15 (в эксплуатации 7);

– вертолетов – 4 (в эксплуатации 1).

В настоящее время на территории деятельности Южного МТУ Росавиации числится 70 юридических и физических лиц-владельцев ЕЭВС, из них: 25 имеют сертификаты на авиационные работы (64 ЕЭВС), 36 физических лиц (45 ЕЭВС) и 9 юридических лиц (27 ЕЭВС).

В 2016 году государственными инспекторами ОПЛГ ГВС было проверено на соответствие требованиям руководящих документов в области гражданской авиации 187 комплектов документации от владельцев ЕЭВС для выдачи решений на выполнение работ по сертификации ЕЭВС (146 – в 2015 году), оформлено 46 отказов в предоставлении государственной услуги (8 – в 2015 году).

Проверено документов, поступивших из центров по сертификации, и оформлено СЛГ ЕЭВС – 128 (125 – в 2015 году), оформлено 8 отказов в выдаче СЛГ (5 – в 2015 году).

Выполнены инспекционный контроль 77 ЕЭВС (в 2015 году – 78) и инспекция 73 ЕЭВС совместно со специалистами центров по сертификации.

Характерными недостатками в организации технического обслуживания и поддержании летной годности единичных экземпляров воздушных судов являются:

1. В нарушение технических требований к ЕЭВС АОН (приложение 1 к распоряжению МТ РФ от 15.05.2003 № НА-119 раздел 3 п.3.1.3):

- на приборах контроля работы двигателей (указатели температуры, давления) не обозначаются максимальный и минимальный эксплуатационные пределы;

- в кабине самолета отсутствуют легко видимые пилоту трафареты с ограничениями, накладываемыми на силовую установку (давление, температура, частота вращения и др.), информация о весе пустого ЕЭВС, о максимальном взлетном весе (раздел 6.2.1, 6.2.2, 6.2.7 приложения № 1 к распоряжению МТ РФ от 15.05.2003 № НА-119р «Об утверждении «Технических требований к единичным экземплярам ВС АОН»).

2. В нарушение требований ФАП-128 на ЕЭВС не устанавливается магнитный компас (фото 1).

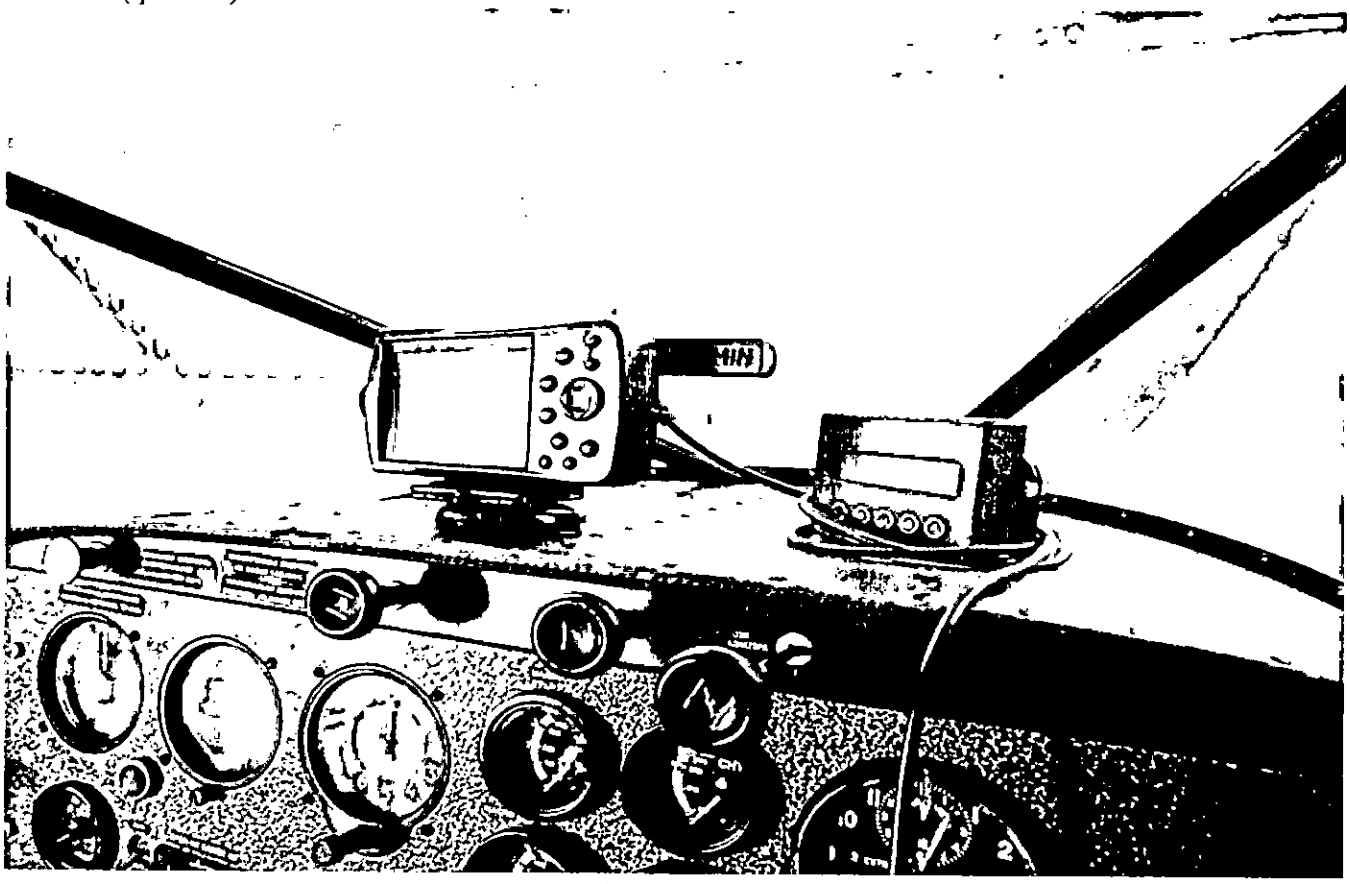

Фото 1

3. Владельцами ЕЭВС не подводятся итоги налета (наработки) ЕЭВС и двигателя за месяц.

4. Технологические карты на периодическое ТО отработаны не в полном объеме, (не на каждый пункт регламента, а выборочно, не указываются применяемые КПА, инструмент, ГСМ, расходные материалы), название, нумерация технологических карт и работ по РТО не соответствуют друг другу.

5. В РТЭ при выполнении работ по подготовке самолета к полету (предполетную подготовку) не предусмотрена проверка указателей скорости и высоты на работоспособность.

6. Требования к качеству заправляемого автомобильного топлива не описаны в РТЭ раздел «Техническое обслуживание» и в РТО, не учтены требования инструкции по эксплуатации двигателя Rotax-912ULS по порядку применения зимнего и летнего автомобильного бензина.

7. В формулярах ЕЭВС не записывается установленная аппаратура опрыскивания, отсутствуют разделы в РТЭ, РТО и технологические карты по порядку ее эксплуатации.

8. На указателе скорости в кабине не нанесен диапазон эксплуатационных скоростей согласно требованию РЛЭ п.2.3 (фото 2).

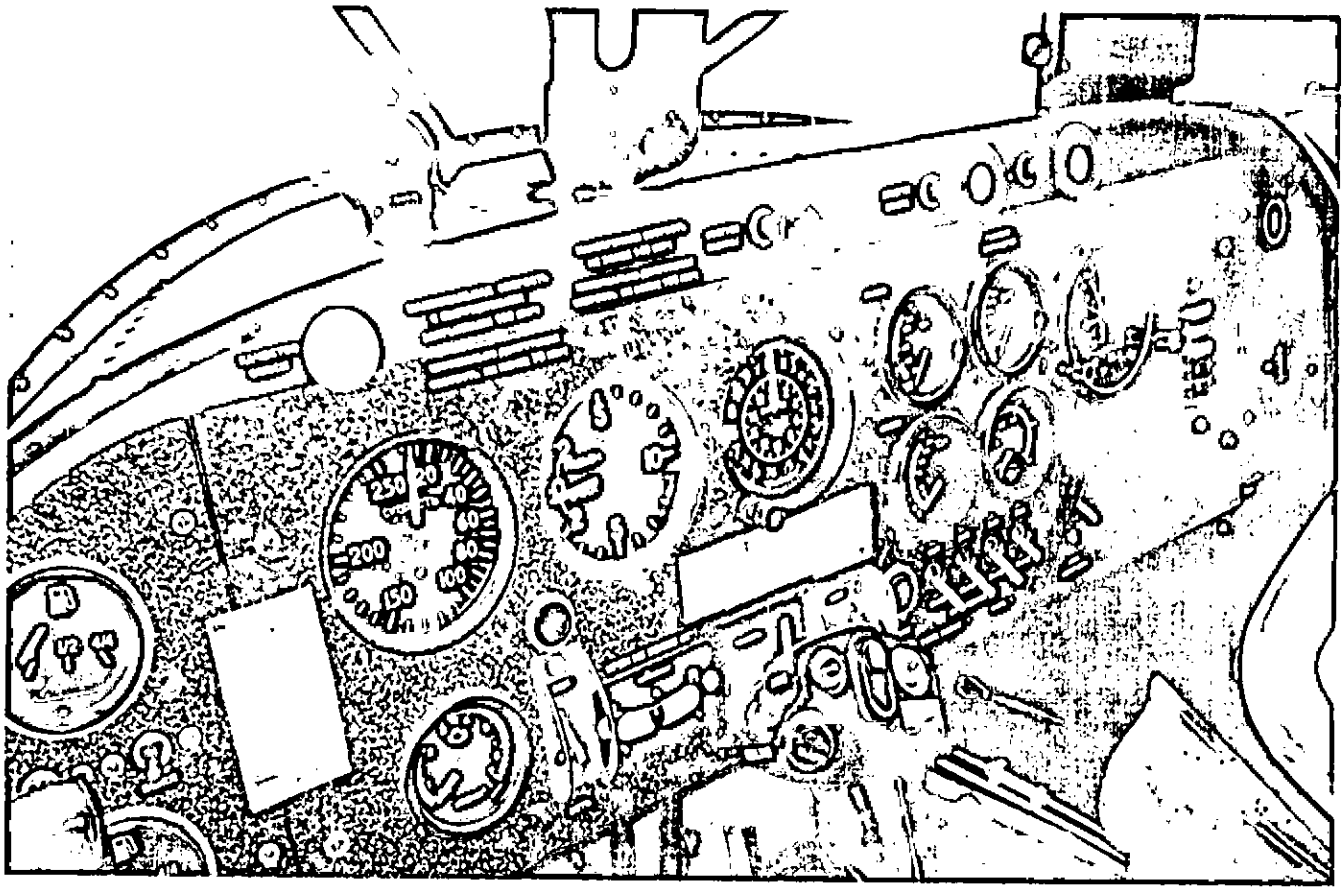

Фото 2

11. На клеммах аккумуляторной батареи отсутствуют защитные колпачки.

12. На трубопроводах приемника воздушного давления отсутствует цветная маркировка подвода статики и динамики (НТЭРАТ ГА-93, стр. 284).

13. На планере самолета не обозначены технологические точки слива отстоя топлива из топливных баков, места подсоединения троса заземления (НТЭРАТ ГА-93, приложение 1.3, таблица 1.3.7), не нанесены нивелировочные точки.

14. В состав топливной системы двигателя (раздел 073.00 РТЭ и РТО) ошибочно включены топливный бак, топливные фильтры грубой и тонкой очистки, которые входят в состав топливной системы самолета (раздел 028.00). Замена топливного фильтра согласно РТО п. 073.00.01 должна быть включена в раздел 028.00.00 РТЭ и РТО.

15. Отмечены случаи установки фильтра тонкой очистки топлива в топливной системе самолета (прототип СП-30) за топливным насосом двигателя перед карбюратором, что противоречит описанию, данному в РТЭ и не обеспечивает безопасную эксплуатацию ЕЭВС (фото 3).

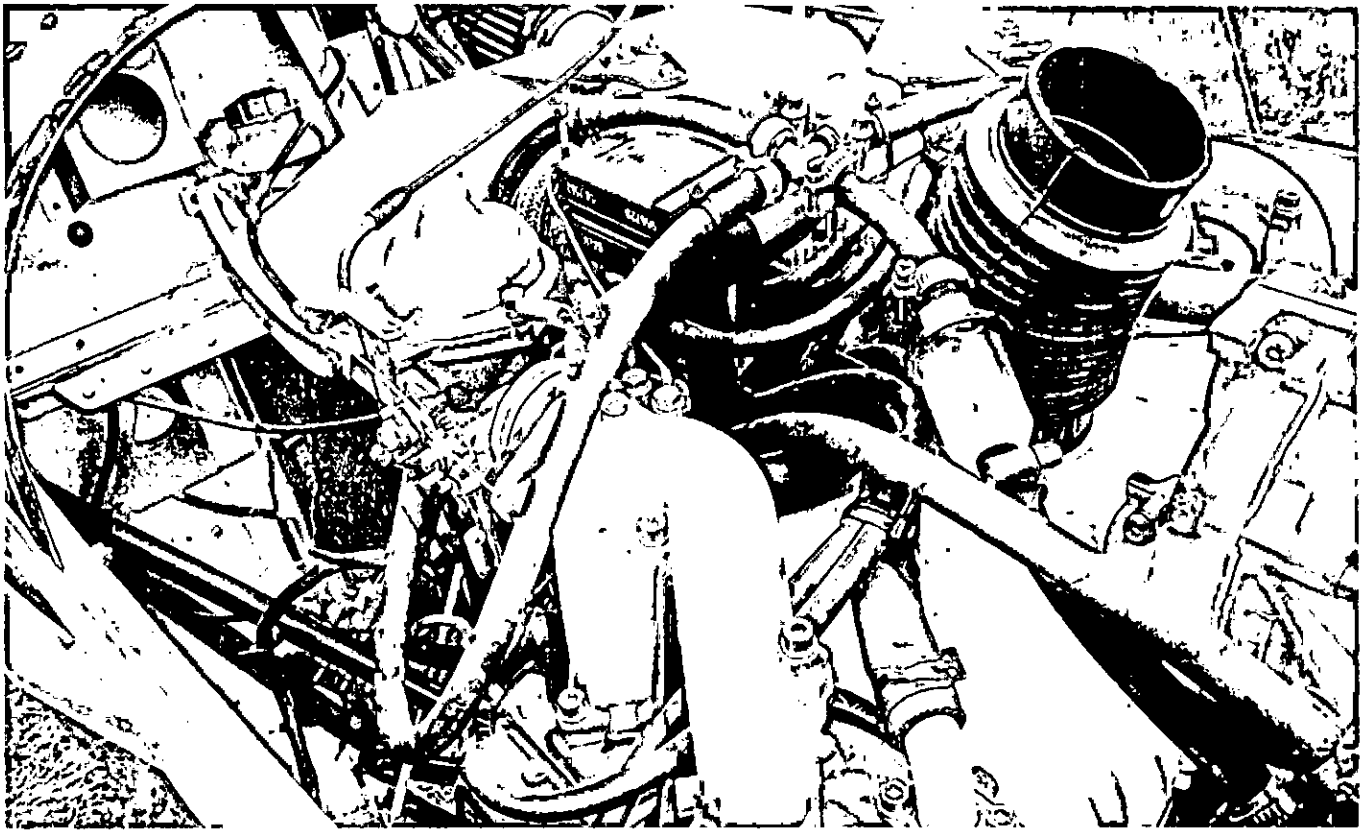

Фото 3

16. Не все владельцы ЕЭВС ведут записи в журнале подготовки ЕЭВС к полетам, в котором необходимо отражать выполнение форм оперативного ТО, заправку и дозаправку ЕЭВС ГСМ и спецжидкостями, слив отстоя топлива, итоговые сведения о налете, наработке двигателя, посадкам за летный день (у некоторых такой журнал вообще отсутствует).

При проведении сертификации ЕЭВС большие нарекания вызывают полнота и качество отработки документов, подтверждающих выполнение специалистами ЦС ЕЭВС утвержденной «Программы». По этой причине отказано в выдаче СЛГ и возвращено 12 дел ЕЭВС на доработку в указанный центр.

Наиболее характерные несоответствия:

1. В отчетах экипажа в полетных листах, заключении и проекте карты данных имеются несоответствия в числовых значениях по массе ЕЭВС и скоростям (максимальной и минимальной при взлете и на посадке).

2. В материалах Акта осмотра и оценки технического состояния ЕЭВС не отмечается проверка фактического устранения замечаний, выявленных при инспекционном контроле ЕЭВС.

3. В Акте детального осмотра конструкции дельталета не отражается, с каким крылом (площадь, профиль, состояние элементов) выполнялись полеты, с каким крылом сертифицируется дельталет. Паспорт на аэродинамический профиль отсутствует или не ведется. В проект карты данных сведения о крыле отсутствуют.

4. При изменении скоростей полета в карте данных СЛГ, взлетных и посадочных дистанций не вносятся коррективы в РЛЭ.

5. Состав и полнота отработки эксплуатационной документации (РЛЭ, РТЭ, РТО, ТК) владельцем специалистами центра проверяется поверхностно (непрофессионально).

6. В материалах сертификации не отражаются сведения о специалисте (наличие свидетельства специалиста, наличие квалификационной отметки), который представляет ЕЭВС к сертификации, выполняет на нем работы по поддержанию летной годности.

7. При проведении проверки полноты отработки ЭТД ЕЭВС, имеющих зарубежный прототип, не учитываются требования к поддержанию летной годности заложенные производителем типового образца (сокращается и искажается объем осмотров и проверок).

8. Эксплуатационная документация (РЛЭ, РТЭ), разрабатываемая заявителем, не соответствует требованиям ГОСТ 24867-81 «Руководство по летной эксплуатации самолетов (вертолетов) гражданской авиации» и ГОСТ 18675-2012 «Документация эксплуатационная и ремонтная на авиационную технику и покупные изделия для нее».

9. При проведении инспекции по сертификации ЕЭВС не подается заявка в органы УВД на проведение испытательного полета.

10. При проведении облета ЕЭВС по Программе сертификации не проверяются взлетно-посадочные скорости воздушного судна, указанные в РЛЭ при различной конфигурации закрылков.

2.8. Анализ исполнительской дисциплины на примере полноты и эффективности выполнения мероприятий по подготовке к работе в условиях ОЗП 2016-2017

Организационно-распорядительная документация, которая была использована при проведении мероприятий по подготовке инженерно-авиационных структур и авиационной техники к работе в условиях осенне-зимнего периода 2016-2017 годов:

1. Письмо руководителя Росавиации от 03.08.2016 № АН 1.02-2698 «Об организации контроля за подготовкой организаций гражданской авиации к выполнению и обеспечению полетов в осенне-зимний период 2016-2017 годов»;
2. Методические рекомендации по подготовке организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимний (весенне-летний) период, введенные в действие приказом Росавиации от 29.10.2015 № 689;
3. Указание руководителя Южного МТУ Росавиации от 11.08.2016 № 847-э «О подготовке инженерно-авиационной службы к работе в условиях осенне-зимнего периода 2016-2017 годов (ОЗП 2016-2017);
4. Указание руководителя Южного МТУ Росавиации от 15.08.2016 № 856-э «Об организации контроля подготовки авиапредприятий и организаций гражданской авиации на территории деятельности Южного МТУ Росавиации к работе в осенне-зимний период 2016-2017 годов»;
5. Регламенты технического обслуживания, технологические указания по выполнению работ, действующая эксплуатационно-техническая и ремонтная документация эксплуатируемых типов ВС;
6. Руководства по деятельности организации по ТО ВС;
7. Руководства по наземному обслуживанию ВС эксплуатантов, выполняющих полеты на регулярной основе в транзитные аэропорты.

В каждом предприятии и организации ГА приказами руководителей и планами мероприятий объемы и сроки работ, выполняемых по подготовке к работе в осенне-зимнем периоде 2016-2017 годов, должным образом конкретизированы и утверждены.

На территории деятельности Южного МТУ Росавиации базируется 199 субъектов гражданской авиации (авиапредприятия, аэропорты, АРЗ, эксплуатанты, допущенные к выполнению авиационных работ, юридические и физические лица, не имеющие сертификатов (свидетельств) эксплуатантов), у которых должны быть организованы и проведены мероприятия по подготовке инженерно-авиационных структур и авиационной техники к сезонной эксплуатации.

Со стороны ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации информационно-методическое обеспечение планирования данных мероприятий было обеспечено заблаговременно. Однако, начиная с момента организации и проведения служебного совещания по подготовке ИАС к работе в условиях осенне-зимнего периода с руководящим составом, которое проводилось 25 августа 2016 года на учебной базе ФГАОУ ДО «СК УТЦ ГА» (г. Ростов-на-Дону), активность руководящего состава организаций ГА значительно снизилась.

В совещании приняли участие представители 41 предприятия (аэропорты, АРЗ, эксплуатанты, допущенных к выполнению авиационных работ, включая юридических и физических лиц, не имеющих сертификатов (свидетельств) эксплуатантов), что составило 18% от общего количества структур ГА базирующихся на территории деятельности Южного МТУ Росавиации.

Не были представлены на совещании следующие предприятия и организации ГА:

а) эксплуатанты, выполняющие коммерческие воздушные перевозки:

ООО «Пионер-региональные авиалинии»;

ЗАО Авиакомпания «СОКОЛ» (сертификат эксплуатанта КВП аннулирован приказом Росавиации от 22.12.2016 № 1031).

б) аэропорты:

АО «Международный аэропорт Махачкала»;

ПАО «Международный аэропорт Симферополь»;

ОАО «Аэропорт Анапа»;

аэропорт Геленджик;

аэропорт Грозный (ФГУП «Вайнахавиа»)

аэропорт Таганрог (Южный).

Официальные мотивированные доклады о невозможности командировать на совещание своих представителей поступили только из трех предприятий:

АО «Международный аэропорт Махачкала»;

ООО «Пионер-региональные авиалинии»;

ООО «Южный авиационный центр».

Всего в работе совещания приняло участие 60 человек, в том числе представители предприятий, организаций ГА и субъектов АОН в количестве 54 человек следующих должностных категорий:

№ п/п	Должностная категория	Кол-во (чел.)	В процентах
1.	Генеральный директор авиакомпании	2	3,7
2.	Технический директор, директор организации по ТО ВС	5	9,2
3.	Зам. ген. директора аэропорта по производству	1	1,9
4.	Заместитель генерального директора АК по ИАО	3	5,6
5.	Начальник АТБ, начальник ИАС (ЛИП) АРЗ	3	5,6

6.	Начальник ИАС аэропорта	2	3,7
7.	Начальник СНО (СТиНО) аэропорта	2	3,7
8.	Начальник (инженер) ОТК	12	22,3
9.	Главный инженер ИАС	3	5,6
10.	Главный инженер СНО (СТиНО) аэропорта	2	3,7
11.	Начальник (инженер) отдела (участка)	6	11,1
12.	Индивидуальный предприниматель	10	18,3
13.	Физическое лицо	3	5,6
	ИТОГО:	54	100

В распорядительной части указания начальника Южного МТУ Росавиации от 11.08.2016 № 847-э руководителям организаций по ТО предписывалось до 01.10.2016 представить в адрес ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации доклады о готовности к работе в условиях ОЗП 2016-2017.

В представляемых докладах отразить:

- количество ВС, подготовленных к эксплуатации в ОЗП с указанием бортовых номеров;
- дату проведения технической конференции;
- номер приказа о допуске специалистов ИАС к работе в условиях ОЗП 2016-2017;
- выполнение мероприятий по подготовке к наземному обслуживанию ВС иностранного производства (наличие необходимого оборудования, подготовленных специалистов, руководств (инструкций) по выполнению наземного обслуживания от эксплуатантов, выполняющих полеты в данный аэропорт (докладывают начальники ИАС аэропортов);
- даты аудитов, проведенных эксплуатантами, выполняющих полеты в данный аэропорт (докладывают начальники ИАС аэропортов);
- планы-графики выполнения ТО ВС (по договорам) согласованные с эксплуатантами и владельцами ВС, с указанием мест базирования, бортовых номеров ВС и временных интервалов выполнения работ (представляют руководители организаций, выполняющие ТО ВС сторонних организаций).

Кроме того начальником Южного МТУ Росавиации принято решение:

1) После окончания полетов на выполнение АХР все легкие и сверхлегкие ВС, в том числе вертолеты Ми-2, сосредоточить на базовых аэродромах и аэродромах сертифицированных организаций по ТО, с которыми заключены договоры на техническое обслуживание ВС.

2) В целях своевременного и качественного выполнения работ при подготовке к эксплуатации в условиях последующего весенне-летнего периода 2017 года спланировать выполнение очередных форм периодического ТО самолетов типа Ан-2 и вертолетов типа Ми-2 и организовать выполнение работ на базах сертифицированных организаций по ТО или линейных станций в соответствии с заключенными договорами.

По состоянию на 14.10.2016 в ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации доклады о выполнении мероприятий о готовности к работе в осенне-зимний период 2016-2017 годов представили только 25 (12,6%) из 199 субъектов гражданской авиации базирующихся на территории деятельности Южного МТУ Росавиации:

Категория организации ГА		Всего на территории деятельности ЮМТУ	Доложили о готовности к работе в ОЗП	Готовность в %
Сертифицированные организации по ТО ВС, в том числе 11 ЛСТО ВС:	Авиапредприятий	8	7	87,8
	Отдельные ОТО ВС	6	2	33,3
	Аэропортов	11	8	72.7
	ОТО АРЗ	7	1	14,3
	ОТО АРЗ (ремонт АТ)	9	1	11,1
Эксплуатанты, не имеющие собственных ОТО ВС		43	6	14,0

Из всех поступивших докладов своевременно (до 01.10.2016) сведения представили 18 организаций, а по остальным докладам опоздания составили:

- три организации – 2 суток;
- две организации – 3 суток;
- одна организация – 10 суток;
- одна организация – 12 суток.

Оставляет желать лучшего и полнота учета выполнения работ по подготовке воздушных судов к эксплуатации в осенне-зимнем периоде. Эксплуатанты, не имеющие собственных организаций по ТО ВС, на договорной основе поручают исполнение процедур поддержания летной годности эксплуатируемых ВС сторонним сертифицированным организациям. Из-за отсутствия четкого разграничения полномочий между заказчиком и исполнителем работ по ТО ВС на договорной основе большинство эксплуатантов самоустранились от контроля за полнотой и своевременностью выполнения ТО эксплуатируемых ВС.

На 18.10.2016 согласно представленным докладам к эксплуатации в условиях осенне-зимнего периода 2016-2017 годов подготовлено воздушных судов:

Тип ВС	Всего ВС на территории ЮМТУ /имеют СЛГ	Подготовлено к ОЗП	Подготовка к ОЗП будет выполнена		ВС находятся на хранении	
			после окончания планового ПТО ВС	по прибытию в аэропорт постоянного базирования	подготовка к ОЗП не планируется	подготовка к ОЗП будет в случае выполнения полетов
Магистральные ВС	14/11	4	3	-	-	2
Як-42Д	9/7	4	3	-	-	2
Ан-26, Ан-24РВ	5/4	-	-	-	-	-
Легкие самолеты	144/132	32	1	-	7	-
Ан-2	135/124	30	1	-	7	-
Бе-103	2/2	2	-	-	-	-
PA-46; 32R, 28	5/5					

Тип ВС	Всего ВС на территории ЮМТУ /имеют СЛГ	Подготовлено к ОЗП	Подготовка к ОЗП будет выполнена		ВС находятся на хранении	
			после окончания планового ПТО ВС	по прибытию в аэропорт постоянного базирования	подготовка к ОЗП не планируется	подготовка к ОЗП будет в случае выполнения полетов
Як-18	1/1					
сухопутный планер	1/0					
Вертолеты в т.ч.	76/63	29	-	-	12	6
отечественного производства	52/39	22	-	-	12	6
Ми-2	12/10	4			4	
Ми-8	26/18	13			5	3
Ми-26Т	4/3	2				
Ка-32	10/8	3			3	3
иностранного производства	24/24	7	-	-	-	-
В-3 «Сокол»	1/1	1				
R-44	9/9	1				
R-66	3/3					
EC-130	2/2					
EC-135T2+	3/3	3				
EC-145	1/1					
AS 350B3e	2/2	2				
AS 355NP	1/1					
Bell-427	1/1					
Bell-429	1/1					
ЕЭВС	256/97	16	-	6	-	-
самолетов	35/15					
микросамолетов	158/61	16		6		
гидросамолетов	5/2					
дельталетов	37/8					
паралетов	2					
тепловых аэростатов	15/8					
вертолетов	4/3					
ИТОГО:	490/303	81	4	6	19	8

На основании представленных докладов следует, что мероприятия по подготовке к работе в условиях ОЗП выполнены на около 40% ВС, имеющих

сертификаты летной годности. Сезонное ТО в установленные сроки были выполнены только на примерно 70% ВС от общего числа, заявленных к работе в ОЗП.

Эксплуатанты и собственники ВС часто принимают недостаточно мотивированные решения об изменении сроков выполнения форм сезонного ТО или вместо выполнения сезонного ТО воздушные суда устанавливаются на хранение. В таком случае необходим строгий мониторинг отложенных пунктов регламента (Программы) ТО ВС. На практике имеют место случаи, когда обязательные на протяжении жизненного цикла ВС работы включены в объем сезонного ТО (примером тому является проверка настройки системы обогрева стекол – АОС, замена пиропатронов в бортовых автоматических системах пожаротушения и т.д.).

Вопросы готовности ИАС аэропортов к наземному обеспечению полетов ВС иностранного производства, а особенно в части касающейся подготовки персонала, наличия актуализированных экземпляров РОНО и аудита со стороны эксплуатантов совершающих полеты на регулярной основе в итоговых материалах о готовности аэропортов к ОЗП отражены слабо.

После окончания АХР сосредоточить все легкие и сверхлегкие ВС, включая Ми-2, в базовых аэропортах должным образом не удалось. Руководители организаций по ТО ВС не представили согласованные с эксплуатантами графики выполнения периодических форм ТО в зимний период с целью более качественной подготовки ВС к предстоящему весенне-летнему сезону.

Наиболее полно и качественно выполнен внутренний аудит готовности к работе в ОЗП 2016-2917 в ООО АК «Регионавиа», ООО «ЮЖный авиационный центр» и АО «Международный аэропорт Ставрополь».

На период подготовки к ОЗП 2016-2017 приходится ряд значимых организационно-штатных мероприятий в структуре инженерно-авиационного обеспечения деятельности ГА на Юге России:

- сертифицированная организация по ТО ВС ОАО «Международный аэропорт Волгоград» с 15.09.2016 прекратила свое существование, ИАС аэропорта реформирована в службу СНО ВС;

- сертифицированные организации по ТО ВС в ОАО «Аэропорт Анапа» и ОП «Аэропорт Геленджик» с 01.11.2016 прекратили свое существование, ИАС аэропортов проведено реформирование в организации по наземному обслуживанию ВС;

- решением Росавиации от 19.09.2016 аннулирован сертификат соответствия ФГУП «Вайнахавиа» как организации по ТО ВС, АТБ аэропорта переформирована в службу СТиНО;

- в ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» начались мероприятия по формированию новой организации связанной с ТО ВС, работы проводятся путем комплексирования функций АТБ, центра технической поддержки заказчика и управления по эксплуатации и интегрированной логистической поддержки.

За истекший период решением Росавиации от 12.12.2016 приостановлен сертификат соответствия ЗАО Авиакомпания «СОКОЛ» как организации по ТО ВС, по заявлению генерального директора в УПЛГ ВС Росавиации.

По результатам инспекционной проверки на соответствие сертификационным требованиям ФАП-285 ООО «Авиакомпания СИМАРГЛ» было отказано в выдаче сертификата организации по техническому обслуживанию.

2.9. Характерные недостатки при подаче документов на получение свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов

Отдел поддержания летной годности гражданских воздушных судов предоставляет государственную услугу по выдаче свидетельства специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов. Со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 № 670 выдано 462 свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов. В 2016 году было выдано 134 свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов.

Руководящие документы обращают особос внимание на соответствие кандидата для получения свидетельства требованиям федеральных авиационных правил, на правильность оформления документов.

Характерными недостатками при рассмотрении поданных документов являются:

- несоответствие оформления документов требованиям постановления Правительства РФ от 06.08.2013 № 670;
- отсутствие первоначального обучения на тип АТ;
- опыт кандидата не соответствует требованиям ФАП-147;
- справки проверки навыков оформляют лица, свидетельства которых не внесены в реестр авиационного персонала и не имеющие достаточного опыта в эксплуатации АТ.

В лучшую сторону по оформлению и представлению документов на получение свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов хочется отметить ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды», ООО «АЭРОКОМПЛЕКС», ЗАО АК «Ростветрол-Авиа».

В худшую сторону по подготовке документов на выдачу свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов отмечается ООО «Центр ТО ВС», г. Шахты.

Отмечается низкая подготовка кандидатов на получение свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов. В 2016 году территориальной квалификационной комиссии Южного МТУ Росавиации проведено 21 тестирование на соответствие требованиям, предъявляемым к обладателю свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов. Успешно сдали экзамен с первого захода только 10 человек (47,6%).

2.10. Состояние охраны труда и техники безопасности.

Результаты проведенных в 2016 году проверок дают основание считать, что мероприятия по охране труда в предприятиях гражданской авиации, базирующихся на территории деятельности Южного МТУ Росавиации, проводятся, в целом, в соответствии с нормативными требованиями трудового законодательства, постановлений Правительства Российской Федерации, иных действующих руководящих документов, норм и правил.

В должностных инструкциях руководителей предприятий и структурных подразделений, специалистов по охране труда в соответствии с требованиями ОСТ 54.3.2622.75-2000 разработаны функциональные обязанности, в которых отражена ответственность должностных лиц за охрану труда на производстве.

Своевременно организуется и проводится спецоценка условий труда рабочих мест, на основании ее результатов разрабатываются мероприятия по созданию безопасных и здоровых условий труда, их постоянному улучшению.

В марте 2016 года в Южном МТУ Росавиации проводилась плановая проверка областной инспекцией по охране труда. Выявленные в ходе проверки замечания после дополнительных мероприятий были устранены.

Руководящий состав и специалисты предприятий в соответствии с требованиями Постановления Минтруда и соцразвития и Минобразования РФ от 13.01.2003 № 1/29 «Об утверждении Порядка обучения и проверки знаний требований охраны труда работников организаций» регулярно проходят обучение и проверку знаний в сертифицированных центрах подготовки.

Состояние производственного травматизма в 2016 году в сравнении с аналогичным периодом 2015 года характеризуется следующими показателями:

Показатели травматизма	2015 год	2016 год
Пострадало всего, чел.	5	6
в том числе:		
легкой степени тяжести	5	5
тяжелой степени	-	1
со смертельным исходом	-	-

По сравнению с аналогичным периодом 2015 года (5 несчастных случаев) количество несчастных случаев в 2016 году увеличилось (6 несчастных случаев).

Краткая характеристика произошедших несчастных случаев в 2016 году представлена в таблице:

№ п\п	Дата, время	Предприятие, фамилия, имя, отчество, год рождения пострадавшего	Должность пострадав-шего	Место и характер происшествия, обстоятельства, при которых произошел несчастный случай	Степень тяжести
1	08.02 2016 08.15	Ростов-на-Дону, Аэронавигация Юга, Алаев Олег Иванович, 01.09.1959.	диспетчер	Лестница, покрытая льдом. При следовании с работы поскользнулся, упал и получил закрытый перелом дистального эпиметафиза левой лучевой кости.	Легкая произв. травма
2	26.02. 2016 00.45	Минераловод-ский филиал «Аэронавигация Юга» Андриевский Андрей Викторович, 27.12.1982.	диспетчер	Возвращаясь из служебной командировки на общественном транспорте попал ДТП. Сотрясение головного мозга, ушибленная рана правой голени, ушиб левого голеностопного сустава.	Легкая произв. травма
3	03.06. 2016 13.45	Астраханский филиал «Аэронавигация Юга», Волчков Павел Николаевич 28.06.1958.	техник по радионави-гации и связи	При выходе из кунга оступился и упал со ступенек лестницы. Перелом с вывихом левой ступени.	Легкая произв. травма
4	23.06. 2016 14.50	г. Ставрополь ФГУ филиал «Аэронавигация Юга»	машинист двигателей	При работе с болгаркой произошло разрушение режущего диска, в результате чего повреждение правого глаза.	Тяжелая произв. тавма

5	05.07. 2016 17.20	ОАО «Аэропорт Анапа», Довбета Андрей Павлович 03.08.1969.	приемо-сдатчик груза и багажа	При расцепке тракторной тележки от электротележки уронил водило тележки себе на правую ногу, получив при этом открытый перелом ногтевой фаланги пальца правой ноги.	Легкая произв. травма
6	23.11. 2016 09.45	ОАО НПК «ПАНХ» г. Краснодар Гавриленко Сергей Иванович 03.10.1951	авиа-техник	После выполнения ТО на вертолете Ми-26 перешел с капота двигателя к люку спуска, пытался залезть в люк, нога соскочила, при этом схватился за край люка и упал не удержавшись.	Легкая произв. травма

Анализируя данные несчастные случаи и обстоятельства, при которых они произошли совершенно очевидно, что их можно было избежать, если бы пострадавшие проявляли элементарное внимание и осторожность.

Руководителям всех уровней и специалистам по охране труда необходимо сконцентрировать совместные усилия по улучшению условий труда и повышению качества обучения работников, обучению безопасным методам и приемам работ на высоте, своевременной профилактики с целью предупреждения несчастных случаев на производстве и, в первую очередь, тяжелых несчастных случаев и несчастных случаев со смертельным исходом.

2.11. Исполнительская дисциплина по периодическим формам отчетности и разовым указаниям организаций ТО ВС

Ежегодно в первом и во втором полугодиях руководителям ИАС авиапредприятий, эксплуатантам воздушных судов, выполняющим авиационные работы, и субъектам авиации общего назначения направляются информационные письма начальника ОПЛГ ГВС с напоминанием о своевременном представлении сведений и отчетов по формам федерального государственного статистического наблюдения. В письмах указаны сроки представления отчетности, а также электронные и почтовые адреса заинтересованных получателей статистических отчетов.

В соответствии с требованиями Постановления Госкомстата России от 28.04.2001 № 33 юридические лица, их обособленные подразделения – авиапредприятия обязаны **ежеквартально**, в срок до 15 числа месяца, следующего за отчетным кварталом, представлять в адрес межрегионального территориального управления статистическую отчетность **по форме № 34-ГА** «Сведения о календарном времени самолетов, вертолетов». Раздел 2 «Парк воздушных судов по времени его эксплуатации» представляется один раз в год в отчете за 4-й квартал и оформляется на основании формуляров воздушных судов, находящихся на балансе авиапредприятия. Статистические отчеты представляются в адрес ОПЛГ ГВС по электронной почте oplggvs@ugmtu.favt.ru.

В соответствии с требованиями «Положения об учете воздушных судов и авиадвигателей гражданской авиации», утвержденным МГА 02.02.1988 предприятия, эксплуатирующие авиационную технику обязаны представить статистические отчеты по формам 36-ГА и 37-ГА в сроки: за первое полугодие до 05 июля текущего года и за второе полугодие – до 05 января года, следующего за отчетным:

1) **по форме № 36-ГА** «О наличии и ресурсном состоянии самолетов, вертолетов» в два адреса:

- в Управление ПЛГ ВС Росавиации по электронной почте spir-oa@mail.ru, Spiridonova OA@scaa.ra, либо на бумажном носителе по адресу: Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), Ленинградский проспект, 37, Москва, А-167, ГСП-3, 125993;

- в ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации по электронной почте oplggvs@ugmtu.favt.ru;

2) **по форме № 37-ГА** «О наличии и ресурсном состоянии авиадвигателей» в три адреса:

- в Управление ПЛГ ВС Росавиации по электронной почте spir-oa@mail.ru,

Spiridonova OA@scaa.ra, либо на бумажном носителе по адресу: Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), Ленинградский проспект, 37, Москва, А-167, ГСП-3, 125993;

- в адрес НЦ АД и СУ ГосНИИ ГА по электронной почте ncad@gosniiga.ru;

- в ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации по электронной почте oplggvs@ugmtu.favt.ru.

Ежемесячная учетная документация по **форме№ 8-ОАСУ (3-М)** «Сведения о прибывших, убывших и списанных самолетах, вертолетах и авиадвигателях» организациями ГА должна высылаться в адрес ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации в срок до 3-го числа следующего отчетного месяца.

Всем эксплуатантам ВС должно быть известно, что непредставление или нарушение сроков представления информации, а также ее искажение влечет ответственность, установленную Законом РФ «Об ответственности за нарушение порядка представления государственной статистической отчетности» от 13.05.1992 № 2761-1.

Анализ представленных авиапредприятиями и эксплуатантами ВС документов в 1-м и 2-м полугодиях 2016 года показал, что установленные требования к срокам представления форм статистической отчетности ГА и других документов по вопросам поддержания летной годности гражданских ВС, в целом, выполняются.

Большинство организаций ГА, такие как: ЗАО «Авиакомпания «Ростверто-Авиа», ПАО «Авиакомпания «Грозный Авиа», ОАО НПК «ПАНХ», ООО «АНТОН», ИП Ефремов С.О., ИП Куделин С.Н., ООО Авиакомпания «Дельта», ООО «Южный авиационный центр» и другие организации ГА и индивидуальные предприниматели своевременно представили отчеты.

Вместе с тем, отдельные эксплуатанты (ИП Клименко С.В., ИП Никитин О.А., ИП Пасхалян С.З., ИП Мельникова Л.Н., ИП Синельников Ю.П., а также ООО «ФЛАЙ», ООО «ФЛЭШ ЭНЕРДЖИ») проявляют низкую исполнительскую дисциплину в вопросах представления отчетов по формам федерального государственного статистического наблюдения.

Вызывает нарекание низкая исполнительность и низкое качество отработки анализа обеспечения надежности авиационной техники и нарушений в организации и выполнении работ по поддержанию летной годности ГВС в предприятиях ГА. Анализ составляется на основании НТЭРАТ ГА-93 (раздел 15.2 «Анализ надежности авиационной техники и мероприятия по ее обеспечению») и «Рекомендаций по составлению анализов состояния безопасности полетов в управлениях и авиапредприятиях гражданской авиации» МГА 1982 года. Зачастую анализ сводится к предоставлению одних статистических данных по налету и количеству отказов и инцидентов. Не выдерживаются сроки предоставления анализа: ООО «АЭРОТЕРРА»,

ООО АТЦ «Вираж», ООО АП «Трансхимавиа», ООО АП «Трейд-Авиа», ООО АП «Рисхимавиа».

Анализ обеспечения надежности авиационной техники и нарушений в организации и выполнении работ по поддержанию летной годности ГВС отрабатывается раз в квартал и предоставляется в МТУ Росавиации к 15 числу следующего за отчетным периодом месяца. При обслуживании воздушного судна эксплуатанта, выполняющего авиационные работы по договору, анализ составляет организация по ТО, взявшая ВС на обслуживание.

Дополнительно за 2-й и 4-й квартал необходимо предоставлять данные по налету и количеству отказов и инцидентов за полугодие и за год.

Авиакомпания	Тип ВС	Кол-во ВС	Налет (час)	Кол-во отказов	Кол-во инцидентов	Налет на отказ	Налет на инц-т

3. Рекомендации

Исходя из анализа выявленных недостатков и нарушений, а также в соответствии с требованиями действующего законодательства Российской Федерации, нормативных актов Министерства транспорта и указаний Росавиации, руководителям организаций по техническому обслуживанию воздушных судов (далее – организации по ТО ВС) требуется принять необходимые и достаточные меры по упорядочиванию организации работ в разрешенной сфере деятельности по основным вопросам:

- укомплектованию необходимой штатной численности квалифицированными специалистами;
- разработке Руководства по деятельности исходя из введенных в действие Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса РФ от 25.09.2015 № 285;
- уточнению и разработке технологий выполнения отдельных видов работ;
- подготовка новых специалистов и организация прохождения КПК квалифицированными специалистами;
- приобретению и содержанию достаточного количества требуемых СНО, инструмента и КПА для выполнения работ, как по месту основной производственной деятельности, так и на линейных станциях, а также в полевых условиях при выполнении сезонных авиационных работ;
- поддержанию и дальнейшему совершенствованию производственной и учебной базы;
- решению других вопросов по качественной организации ТО ВС и внедрению в действие системы управления безопасностью полётов при выполнении ТО ВС.

При решении указанных вопросов рекомендуется:

По комплектованию и подготовке ИТП

1. Не допускать снижение укомплектованности должностей квалифицированного персонала менее численности, указанной в согласованном «Табеле минимальной укомплектованности» сертифицированной Организации по ТО.

2. Обеспечить своевременную подготовку в АУЦ специалистов по технической диагностике и неразрушающему контролю, УРАПИ, обработке ВС от наземного обледенения, защите ВС от коррозии, экспертов по системе контроля качества организаций по ТО АТ (начальников ОТК), специалистов по безопасности полетов (начальников АТБ) и охране труда.

3. Обеспечить своевременное прохождение в АУЦ периодической подготовки (КПК) квалифицированными специалистами согласно требованиям п. 50 ФАП-285 (не реже чем 1 раз в три года независимо от категории специалистов).

4. При подаче заявки на получение свидетельства специалиста по техническому обслуживанию ВС и внесению квалификационных отметок, представлять документы согласно требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 № 670.

5. Организовать ведение персональных журналов по регистрации выполняемых работ по техническому обслуживанию ВС в соответствии с требованиями письма ФАВТ от 22.04.2013 № 6.03-1042 каждым специалистом по ТО ВС, который является основным документом, подтверждающим соответствие специалиста присвоенной ему ранее квалификационной отметке.

6. При организации и проведении авиационно-технической подготовки руководствоваться требованиями п. 51 ФАП-285 и рекомендациями МГА «Положения о профессиональной подготовке и повышении квалификации инженерно-технического состава и рабочих эксплуатационных предприятий, учреждений и организаций гражданской авиации» от 24.07.1981 № 30/и. Больше планировать и проводить практические занятия на АТ с показом слабых мест конструкции и отработкой методов определения неисправностей при выполнении ТО ВС. Исключить формальный подход к проверке знаний специалистов. Повторно изучить информационные письма ЮЖНОГО МТУ ВТ ФАВТ от 24.06.2008 № 561-Э и 563-Э, от 09.08.2013 № 669-Э по инцидентам, произошедшим из-за ошибок специалистов ИАС.

По организации системы контроля качества ТО ВС

1. Продолжить работы по приведению организаций по ТО ВС по соответствию требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Министерства транспорта от 25.09.2015 № 285:

- Руководство по деятельности привести в соответствие с требованиями, изложенными в ФАП-285, контрольных картах и письме Южного МТУ Росавиации от 28.01.2016 № 48-э;

- установить и поддерживать функционирование системы контроля качества организации по ТО ВС согласно требованиям п. 62 ФАП-285, обратив особый контроль на готовность к новым видам работ;

- установить и поддерживать функционирование системы управления безопасностью полетов организации по ТО ВС согласно требованиям п. 63 ФАП-285 (рекомендации по данному вопросу были направлены в ваш адрес ранее письмом Южного МТУ Росавиации от 26.11.2015 № 1175-э и от 10.06.2016 № 555-э).

2. Обеспечить функционирование системы качества организаций по ТО ВС и работы специалистов ИАС по недопущению нарушений правил ТО ВС, выразившееся в невыполнении ТО RRJ-95 при фактическом оформлении документов и как следствие лишение Сертификата организации по ТО ВС (РД УПЛГ ВС от 12.04.2016 № 121325, наш исх. от 19.04.2016 № 382-э).

3. Своевременно отрабатывать неотложные и профилактические мероприятия по опасным, повторным и вновь выявленным отказам и неисправностям в соответствии с ИП Росавиации от 06.09.2012 № 03.9-64, от 21.05.2014 №03.04-521 и вносить соответствующие дополнения и изменения в руководства по деятельности, особое внимание обращать на отказы и повреждения воздушных судов по вине ИТП.

4. Своевременно представлять донесения об отказах и неисправностях АТ в соответствии с приказом ФАС России от 26.06.1997 № 134 ежеквартально в ГЦ БП.

5. В соответствии с требованиями ГОСТ Р 54580-2011, ФАП-285 организовать комплекс мероприятий по выполнению проверки массы и определения центровки ВС (не реже одного раза в 4 года).

6. В соответствии с требованиями РД УПЛГ ВС от 09.11.2010 № 090950 проверить внесение в пооперационные ведомости, прилагаемые к картам-нарядам при выполнении периодического ТО, пункта: «Выполнить проверку правильности функционирования систем управления и правильность отклонения органов управления после проведения демонтажно-монтажных работ». Согласно требованиям письма Южного УГАН Ространснадзора от 24.06.2008 № 563-э выполнить фото-видеоконтроль мест проводки управления после демонтажа/монтажа в процессе ТО или после устранения неисправностей.

7. При оформлении производственно-технической документации обратить особое внимание на оценку коррозионных поражений конструкции ВС и выполнение работ по их устранению, ведение паспортов коррозионного состояния ВС (письмо ГСГА от 30.01.2004 № 24.10-12 ГА), соблюдение сроков возобновления противокоррозионных покрытий (не реже одного раза в 6 месяцев при проведении формы ТО), в том числе и с применением новых противокоррозионных составов «ПИНС-АТ» и «Sokopac 65H» в соответствии с указанием Росавиации от 17.01.2014 № 03.02-41(42).

8. В целях исключения случаев повреждения ВС при буксировке или подъезде (отъезде) спецмашин и трапов к ВС с учетом требований приказа Минтранса от 13.07.2006 № 82 и информационного письма Росавиации от 14.05.2013 № 04.01-34 разработать профилактические мероприятия и организовать их выполнение.

9. Обеспечить качественную подготовку и своевременное представление эксплуатируемых ВС к инспекции летной годности и инспекционному контролю в соответствии с требованиями ФАП-132, ФАП-118 и Административному регламенту от 07.05.2013 № 175 согласно утвержденному графику выполнения инспекции ВС специалистами Южного МТУ Росавиации, размещенному на сайте Управления.

10. Обеспечить получение лицензий на выполнение текущего ремонта АТ сертифицированными организациями по ТО в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 28.03.2012 № 240 «О лицензировании разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники».

По средствам ТО ВС, инструменту и расходным материалам

1. Установку и эксплуатацию нетабельной и съемной специальной аппаратуры на ВС осуществлять в соответствии с требованиями приказа МГА от 26.11.1982 №

172 и информационного письма ФАВТ от 25.02.2010 № 21.9-35. Сверку дополнений в ЭТД типов ВС с вновь установленным оборудованием выполнять в соответствии с ин-формационными письмами ФАВТ от 11.09.2009 № 21.10-100, от 24.02.2012 № 03.10-10, от 22.11.2012 № 03.9-99.

2. Проверить наличие технологий и выполнение ТО, внесение записей в паспорта (формуляры) СНО, оформление ежегодных актов продления назначенных ресурсов СНО, выработавших назначенные ресурсы и сроки службы, в соответствии с требованиями РТО и указания МГА от 30.03.1977 № 103.

3. Ввести в действие установленным порядком перечни оборудования, инструмента, КПА, запасных частей и ГСМ применяемых при выполнении работ по ТО ВС.

4. Использование авиаГСМ организовать с учетом требований ФАП-89 от 18.04.2000, приказа МТ РСФСР от 17.10.1992 № ДВ-126. Выдачу ГСМ из тарных емкостей производить с учетом даты вскрытия тары и установленных сроков годности (ИП ФСНСТ от 23.12.2004 № 5.10-151 ГА).

4. Для выполнения работ по техническому и наземному обслуживанию ВС спланировать приобретение недостающего спецавтотранспорта (деайсеры для противообледенительной обработки ВС, УВЗ, электроустановки, заправщики спецжидкостями, заправщики техническим азотом и т.д.) в соответствии с «Рекомендуемыми нормами оснащенности аэропортов спецавтотранспортом для эксплуатационного содержания аэродромов, технического и коммерческого обслуживания воздушных судов», утвержденных Росавиацией 20.12.2012.

По эксплуатации ВС и оформлению документации

1. Контролировать выполнение рекомендаций ИП УНПЛГ ГВС от 04.12.2007 № 5.10-96ГА и от 11.09.2009 № 21.10-100 об усилении контроля за сверкой типовой ЭД, распоряжения ФАС России от 11.03.1999 № 6.9-8, писем УПЛГ ВС Росавиации от 24.04.2012 № 3.10-10 и от 22.11.2012 № 03.9-98 о сопровождении и сверке дополнений ЭТД типов с вновь установленным оборудованием или модификацией отдельных ЭВС.

2. Организовать выполнение работ по бюллетеням промышленности в установленные сроки, введенных в действие Росавиацией, директив летной годности авиационных администраций и производителей иностранной АТ.

Не производить установку агрегатов, относящихся к категории особо ответственных, на вертолетах всех типов Ми-8, с целью недопущения перестановки агрегатов хвостовой трансмиссии с типа на тип (бюллетень М3209-БЭ-Г, ИП Росавиации от 29.08.2008 № 8.1.6-93, от 18.02.2016 № 03.02-195).

3. В соответствии с требованиями Распоряжения ФСВТ от 18.07.2000 № 148-Р и Распоряжения МТ РФ от 11.04.2001 № НА-131-Р «О расширении подконтрольной эксплуатации самолетов Ан-2 на автомобильном бензине» при подаче заявки на оформление разрешения подконтрольной эксплуатации самолетов Ан-2 на автомобильном бензине на первые 100 часов необходимо в приложении к заявке предоставлять сведения, указанные в письме ЮЖНОГО МТУ ВТ ФАВТ от 12.05.2012 № 486-э (акт техсостояния, копия к/н, фото ВС, копии страниц формуляра). Разрешение на следующие 100 часов эксплуатации самолета Ан-2 на автомобильном бензине получать при наличии уведомления от ГосНИИ ГА о проведении проверки организации эксплуатации конкретного самолета Ан-2 на автомобильном топливе.

В связи с постоянными нарушениями вышеуказанных требований и возобновлением выпуска авиационного бензина Б-91/115 необходимо прекратить эксплуатацию самолетов Ан-2 на автомобильном бензине и перейти на авиационный бензин.

4. Повторно изучить приказ Росавиации от 08.05.2014 № 236 «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с самолетами Ан-2 RA-02203, RA-01419».

Эксплуатантам, выполняющим авиационно-химические работы на самолетах Ан-2, повторно изучить Указание МГА от 27.02.1990 № 97/у «О доработке и эксплуатации выхлопных коллекторов без жаровых труб на самолетах Ан-2 с/х варианта».

Спланировать выполнение соответствующих форм технического обслуживания самолетов типа Ан-2, руководствуясь требованиями письма заместителя начальника управления – заместителя главного государственного инспектора Госавианадзора Южного УГАН от 20.11.2007 № 03.24-2612 «По особенностям организации дальнейшей эксплуатации легких воздушных судов» и дополнительных профилактических мероприятий в соответствии с требованиями письма от 20.08.2015 № 840-Э «О грубых нарушениях при техническом обслуживании самолета Ан-2 RA-17789 ООО «АП «Регионавиа».

5. В соответствии с требованиями письма Южного МТУ Росавиации от 10.11.2016 № 1142-Э прекратить выдачу ВС собственнику после проведения ремонта без проведения инспекции ВС и получения сертификата летной годности.

6. Разделы по процедурам проведения противообледенительной обработки ВС в руководствах по деятельности организаций по ТО ВС и РОНО эксплуатантов привести в соответствие требованиям ФАП-246 от 13.08.2015, приказов Росавиации от 27.11.2012 № 802, от 19.08.2013 № 504, ГОСТ Р 54264-2010, информации по безопасности полетов от 25.11.2013 № 21.

7. Организовать работу по своевременному и качественному предоставлению форм статистической отчетности (Положение об учете воздушных судов и авиационных двигателей ГА, введено в действие МГА 02.02.1988), информации о техническом состоянии авиационной техники и особенностях ее эксплуатации направляется в адреса Росавиации, разработчиков авиационной техники и ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации.

8. Организовать эксплуатацию аккумуляторных батарей на базе сертифицированных организаций по ТО ВС в соответствии с разрешенным видом работ в сфере деятельности.

9. При подготовке авиапредприятий к сезонным видам работ в соответствии с требованиями Методических рекомендаций по подготовке организаций ГА к работе в осенне-зимний (весенне-летний) период, введенных в действие приказом ФАВТ от 29.10.2015 № 689, в обязательном порядке повторно изучать особенности эксплуатации конкретных типов авиационной техники в осенне-зимний период, обратить при этом внимание на особенности эксплуатации двигателей в условиях низких температур наружного воздуха (технология предполетной и послеполетной подготовки, подогрева от наземных средств двигателей и втулок воздушных винтов, методы удаления замерзших осадков на воздухозаборниках, рабочих лопатках двигателей, на воздушно масляных радиаторах).

10. При планировании и проведении авиационно-технической подготовки со специалистами СТиНО особое внимание обращать на разработку профилактических мероприятий по предупреждению повреждений на стоянках ВС из-за

неудовлетворительной организации контроля подъезда-отъезда спецмашин в соответствии с требованиями «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ», утвержденной приказом Минтранса России от 13.07.2006 № 82 и информационного письма Росавиации от 14.05.2013 № 04.01-342 по утверждению методических рекомендаций «Подготовка и аттестация водителей и руководителей подъезда (отъезда) спецмашин к ВС по соблюдению правил движения спецмашин на перроне аэродрома с выдачей допуска».

По эксплуатации ВС иностранного производства и новых типов ВС отечественного производства

1. При организации выполнения работ по наземному обслуживанию ВС эксплуатантов, выполняющих регулярные рейсы в тот или иной аэропорт, необходимо руководствоваться требованиями раздела VII «Требования к организации наземного обслуживания» ФАП «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса РФ от 13.08.2015 № 246. При этом необходимо контролировать проведение подготовки специалистов сертифицированной организации по ТО ВС или работников службы наземного обслуживания аэропорта, в котором сертифицированная организация по ТО ВС отсутствует, по утвержденной программе силами эксплуатанта и проведение стажировки по выполнению работ в соответствии с требованиями руководства по организации наземного обслуживания (РОНО) эксплуатанта.

2. Обеспечить своевременное не реже одного раза в год проведение аудитов организации наземного обслуживания ВС в аэропортах со стороны эксплуатантов, выполняющих полеты на регулярной основе, в соответствии с контрольными картами инспекционного контроля базовых объектов от 22.12.2015 по п. 4.3.1 ФАП-246.

3. Согласование перечней минимального исправного оборудования эксплуатантов ВС производить в МТУ (РД Росавиации от 23.12.2016 № 231400).

4. Разделы в руководствах по деятельности организаций по ТО ВС и РОНО по процедурам проведения противообледенительной обработки ВС эксплуатантов привести в соответствие требованиям приказов Росавиации от 27.11.2012 № 802, от 19.08.2013 № 504, ГОСТ Р 54264-2010 и информации по безопасности полетов от 25.11.2013 № 21.

5. Исключить возможность выполнения полетов ВС с истекшими установленными сроками устранения неисправностей. Положения MEL при отказах в системах торможения, поворотах колес передней опоры шасси, реверса авиадвигателей, ВСУ применять только для возврата в аэропорт базирования с целью устранения неисправностей (Распоряжение начальника УПЛГ ВС Росавиации от 19.06.2014 № 03.9-38). № 21

Проверить выполнение процедуры ознакомления членов экипажей ВС перед вылетом с информацией об отложенных неисправностях и выполненных работах на ВС.

6. Исключить случаи переучивания специалистов на ВС иностранного производства в АУЦ, не одобренных Росавиацией и не имеющих лицензии Министерства образования России в соответствии с распоряжением Росавиации от 22.05.2015 № 1.03-1598.

7. В соответствии с требованиями ИП Росавиации от 04.07.2016 № 03.04-1058 организовать эксплуатацию ВС, имеющих сертификат типа, выданный в иностранном государстве, по правилам эксплуатации ВС, имеющих сертификат типа, выданный АР МАК.

По эксплуатации ЕЭВС

1. Регулярно проводить осмотр состояния планера ЕЭВС на отсутствие скрытых повреждений лонжеронов, нервюр, а также воздушных винтов, проводки управления ВС и двигателем, взлетно-посадочных устройств.

2. На самолетах конструкции Х-32 (Бекас), «Синтал» регулярно (согласно РТО) проверять состояние узлов крепления подкосов крыла к фюзеляжной балке.

3. Проверять качество применяемых ГСМ, соблюдать технологию заправки ГСМ и меры пожарной безопасности.

4. Выполнить проверку наличия КПА и инструмента, необходимого для технической эксплуатации ЕЭВС, согласно введенным в действие РТЭ и технологическим картам.

5. Выполнить проверку наличия полного комплекта технологических карт на выполнение ТО ЕЭВС, соответствия названия технологических карт и их нумерации работам, оговоренным в РТО.

6. Выполнить проверку сроков контроля массы и определения центровки ЕЭВС (не реже одного раза в 4 года).

По оформлению и ведению РД организаций по ТО ВС и СУБП

1. Организациям по ТО ВС при разработке руководства по деятельности строго руководствоваться «Методическими рекомендациями по оценке соответствия руководства по деятельности требованиям, изложенным в ФАП-285», утвержденными УПЛГ ВС 21.12.2015 и требованиями п. 61 ФАП-285.

2. Своевременно вносить в Руководство по деятельности организации по ТО ВС изменения и дополнения, произошедшие за отчетный период, в том числе при изменении организационно-штатной структуры, места базирования, ресурсных показателей и т.д. Своевременно информировать уполномоченные органы в области ГА об изменениях в организации по ТО ВС.

3. Регулярно вносить изменения в прилагаемые перечни нормативной и руководящей документации, введенной в действие авиационной администрацией по вопросам эксплуатации и поддержания летной годности ВС.

4. При разработке СУБП руководствоваться постановлением Правительства Российской Федерации от 18.11.2014 № 1215 «О порядке разработки и применении систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов ГВС, хранения этих данных и обмена ими», а также требованиями добавления 2 к Приложению 19 Чикагской конвенции ИКАО.

5. Согласно письму начальника ОПЛГ ГВС «О разработке систем управления безопасностью полетов воздушных судов» от 10.06.2016 № 555-Э организациям по ТО ВС аэропортов, ремонтных заводов и отдельных юридических лиц разрабатывать СУБП необходимо конкретно для своей организации.

По мерам пожарной безопасности при техническом обслуживании ВС

1. Исключить случаи курения на местах стоянок и внутри ВС, в ангарах, на площадках хранения СНО, ГСМ и других пожароопасных местах. Обеспечить

соблюдение мер пожарной безопасности при техническом обслуживании ВС и контроль выполнения мероприятий, разработанных в соответствии с требованиями РД Росавиации от 04.06.2014 № 040710 и от 05.06.2014 № 051235 о возгорании самолета Ил-96 RA-96010 в аэропорту Шереметьево.

2. Постоянно в начале работы смен организации по ТО ВС и службы наземного обслуживания назначать пожарный расчет и проводить инструктаж специалистов по действиям в случае возникновения пожара.

Материалы данного Анализа прошу изучить со всем инженерно-техническим персоналом предприятий и организаций ГА (эксплуатантов, аэропортов, эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, организаций по ТО ВС, имеющих самостоятельное юридическое лицо, субъектов АОН) и спланировать выполнение рекомендаций с учетом особенностей эксплуатации по типам ВС, ЕЭВС, разрешенных сфер деятельности, объемов выполняемых работ, мест базирования ВС, наличия и состояния производственной базы и других факторов.

Обращаю особое внимание на полноту и своевременность выполнения на ВС директив летной годности, сервисных писем и бюллетеней производителей отечественных и иностранных ВС.

Начальник ОПЛГ ГВС М.С. Сотников

4. Приложения

Приложение 1

Распределение авиационных событий в 2016году в сравнении с 2015годом

Таблица № 1

Авиационные события / год	2016	2015
Всего АС	17	25
Авиационные происшествия:	9	11
- катастрофы	5	4
- аварии	4	7
Авиационные инциденты:	4	10
- серьезные инциденты:	1	0
- инциденты по вине ИТП	0	2
- инциденты по КПН:	2	8
- отказы СУ	2	1
- отказы систем ВС	0	4
- отказы АиРЭО	0	3
- инциденты по другим причинам	1	-
Производственные происшествия:	4	4
- ПВС	4	4
- ЧП	0	0

Приложение 2

Налет по типам ЭВС в 2016/2015 г.г.
(общий, на инцидент, на отказ)

Авиакомпания	Тип ВС	Кол-во ВС	Налет (час)	Кол-во отказов	Кол-во инц-в	Налет на отказ	Налет на инц-т
ОАО НПК «ПАНХ»	Ми-26	2/3	18/339	3/10	0/1	6,0/33,9	-/339
	Ми-8Т, ПС	7/7	1787/2144	1/6	0/0	1787/357,3	-
	Ми-8МТВ-1	5/5	1526/1998	20/18	1/0	76,3/1526	1526/-
	Ми-8АМТ	1/1	0/312	0/1	0/0	-/312	-/312
	Ка-32	11/11	568/1222	11/49	0/0	51,64/24,9	-
	В-3	1/1	21/5	2/0	0/0	10,5/0	-
	ЕС-135Т2+	3/3	1295/1142	6/2	0/1	215,8/571	-/1142
	ВК-117С2	1/1	155/127	0/1	0/0	-/127	-
ЗАО АК «Ростертол-Авиа»	Ми-26	1/3	8/204	4/7	0/0	2,0/29,1	-
	Ми-2	3/1	20/18	3/-	0/0	6,67/-	-
ООО «Авиакомпания «СИМАРГЛ»	Ми-2	5/5	15/18	0/0	0/0	-	-
ГП «УНИВЕРСАЛ-АВИА»	Ми-8Т	1/5	18/21	2/4	0/0	9/5,25	-
	Ми-8МТВ-1	3/3	735/629	22/14	0/0	33,4/44,9	-
ОАО «АК «Грозный-Авиа»	Як-42Д	5/10	2072/3830	85/103	0/3	24,34/37,18	-/1277
ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева»	Бе-103	2/2	34/7	0/2	0/0	-/3,5	-
ООО «АК «Сев-Авиа»	Ан-26	1/2	0/0	0/0	0/0	-	-
ООО «Аннушка»	Ан-2	5/6	1301/320	5/4	0/0	260,2/80	-
	Ми-2	1/1	198/13	3/1	0/0	66/13	-
ООО «Центр ТО ВС»	Ан-2	38/46	1410/1639	0/0	1/0	-	1410/-
ООО «АВИАТОР»	Ан-2	9/9	660/855	19/24	0/0	34,7/35,6	-
ЗАО «ШАРЗ РОСТО»	Ан-2	2/2	57,0/82,25	0/0	0/0	-	-
ООО «АК «Агролет»	Ан-2	6/6	361/342	2/5	0/0	180,5/68,4	-
ООО «Хелиэкшен»	AS-350B3	2/2	470/632	10/11	0/0	47/57,45	-
	R-44	1/1	31/12	1/0	0/0	31/-	-
ИП Останин Ю.Н.	Ка-26М	1/1	0/183	0/0	0/0	-	-
- по транспортным ВС		8/14	2106/3837	85/105	0/3	24,78/36,54	-/1279
- по вертолетам всех типов		49/54	6865/9019	88/124	1/2	78,0/72,73	6865/4509,5
- по самолетам Ан-2		60/69	3789/3238,25	26/33	1/0	145,7/98,1	3789/-
ВСЕГО:		184/182	12760/16094,3	199/262	2/5	61,42/68,56	6380/3218,9

Примечание: *данные в таблице представлены без учета налета воздушных судов отдельных субъектов авиации общего назначения и эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, не представивших своевременно сведения.*

Приложение 2

Налет по типам ЕЭВС в 2016/2015 г.г.
(общий, на инцидент, на отказ)

Авиакомпания	Тип ВС	Кол-во ВС	Налет (час)	Кол-во отказов	Кол-во инц-в	Налет на отказ	Налет на инц-т
ООО «Южный АЦ»	СП-30	2/2	452/494	1/1	0/0	452/490-	-
	СП-30АС	1/1	180/250	0/1	0/0	-250	-
	СП-34	3/3	603/536	2/2	0/0	301,5/268	-
	СП-34К	1/1	150/128	1/0	0/0	150/-	-
	СП-38	1/1	380/364	0/0	0/0	-	-
ООО «АК «Агролет»	Х-32 «Бекас»	7/7	2138/2421	5/6	0/0	427,6/403,5	-
	«Шмель»	4/2	985/1262	2/2	0/0	492,5/631	-
	«Бриз»	1/-	87/-	0/0	0/0	-	-
ООО «Авиахим-Юг»	НС-1	1/-	156/-	0/0	0/0	-	-
	НС-2	1/-	202/-	0/0	0/0	-	-
ИП Майстренко А.В.	СП-38	4/-	719/-	0/0	0/0	-	-
	СП-38АМ	2/-	563/-	0/0	0/0	-	-
	СП-38ТМ	2/-	539/-	0/0	0/0	-	-
	СП-38УМ	2/-	245/-	0/0	0/0	-	-
ИП Машкин Э.В.	Х-01 «Беркут»	2/2	290/357	0/0	0/0	-	--
ИП Павлова И.А.	Х-32 «Бекас»	1/1	57/86	0/0	0/0	-	-
	«Скиф-1»	1/1	65/80	0/0	0/0	-	-
ИП Куделин С.Н.	«Сокол-777»	1/1	35/11	0/0	0/0	-	-
	Х-32 «Бекас»	1/1	592/484	0/0	0/0	-	-
ИП Ефремов С.О.	Х-32/89сх	1/1	254/231	0/0	0/0	-	-
ИП Медведский А.А.	«Фотон»	1/1	96/89	0/0	0/0	-	--
							-
- по самолетам	ВСЕГО:	40/25	8788/6793	11/12	0/0	798,9/566,1	-

Примечание: *данные в таблице представлены без учета налета воздушных судов отдельных эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, не представивших своевременно сведения.*

Приложение 3

Перечень
разовых осмотров и проверок по типам воздушных судов за 2016 год.

Ан-24, 26, 30

- РД ОТ 19.08.2016 НР 191310 по организации проведения разовой проверки шпилек крепления воздушного винта на самолетах АН-24, АН-26, АН-30

ТУ-204/214, Ил-96, Ил-76

- РД УПЛГ ВС Росавиации от 20.02.2016 № 201310 (25.02.2016 № 153-Э) внеочередной разовый визуально-оптический контроль рабочих лопаток и промежуточных колец КВД согласно РЭ двигателей ПС-90А(А1);
- РД 15.04.2016 № 151320 (18.04.2016) РО узлов двигателя (кожух 74.80.2101.785 под винтовую пару подъемника №6 предкрылка) ПС-90 из полимерных материалов по технологии бюллетеня № 94503-БД-Г;
- РД УПЛГ от 26.05.2016 № 260615 (30.05.2016 № 501э) внеочередной РО тормозных дисков КТ196М;
- РД УПЛГ от 07.08.2016 №083021 разовый осмотр двигателей ПС-90А.

Ан-2

- РД УПЛГ ВС Росавиации от 11.07.2016 № 111130 (12.07.2016 № 704Э) разовая проверка двигателей АШ-62ИР на предмет отсутствия трещин картера;
- РД УПЛГ ВС Росавиации от 29.09.2016 № 291200 (30.09.2016 № 1008Э) разовая проверка затяжки болтов крепления башмаков, к которым крепятся подкосы основного шасси.

Ан-24, Ан-26, Ан-30

- РДУПЛГ ВС Росавиации от 09.03.2016 № 090720 (10.03.2016 № 201-Э) внеочередная разовая проверка радиокомпасов АРК-11;
- РД УПЛГ ВС от 22.03.2016 № 220715 (23.03.2016 № 268-Э) установка на ВС неориентированного стекла марки СО-120 вместо АО-120, контроль марки органического стекла перед установкой должна осуществлять ОТК СОТО;
- РД УПЛГ ВС от 19.08.2016 № 191310 (22.08.2016 № 877-Э) РП шпилек крепления ВВ на самолетах типа Ан-24 до 01.09.2016;

Як-42

- ИП УПЛГ ВС Росавиации от 04.05.2016 № 03.02-628 (05.05.2016 № 03-04/651) разовый осмотр рам каретки закрылков вихретоковым контролем дефектоскопом «Константа ВД1»;

Общие для самолетов всех типов

- ИП УПЛГВС от 18.11.2016 № 03.03-2010 о требовании безусловного выполнения летными экипажами и техническом персоналом действий в соответствии с руководством по эксплуатации АРМ.

Ка-32

- РД УПЛГ Росавиации от 30.06.2016 № 300800 (04.07.2016 № 660-Э) разовый осмотр состояния тросовой проводки управления двигателями.

Ми-8

- ИП ФАВТ от 18.02.2016 № 03.02.-195 (25.02.2016 № 150-Э) проверка агрегатов, относящихся к категории особо ответственных, на вертолетах всех типов Ми-8, с целью недопущения перестановки агрегатов хвостовой трансмиссии с типа на тип (бюллетень М3209-БЭ-Г, ИП 29.08.2008 № 8.1.6-93);
- РД Росавиации от 20.05.2016 № 200730 (20.05.2016 №487-Э) визуальный осмотр комлевых участков лопастей несущего винта на предмет отсутствия повреждения металла лонжерона;
- РД УПЛГ Росавиации от 30.06.2016 № 300730 (04.07.2016 № 659-Э) разовая проверка состояния и правильности монтажа тросовой проводки управления рулевым винтом вертолетов Ми-8 всех модификаций. Дополнение 18.08.16 № 181145 (22.08.16 № 873-Э) внеплановая проверка ПТД, предусматривающей выполнение фотоконтроля проводки управления ВС в соответствии с разработанными в АК Перечнями для каждого типа ВС;
- РД УПЛГ Росавиации от 08.08.2016 № 081310 (10.08.2016 № 839-Э) об организации проверки наличия рулевого винта 8-3904-000 № 9060599 вертолетов Ми-8;
- ИП Южного МТУ от 23.08.2016 № 882-Э О выполнении повторных РО на Ми-8 всех модификаций при подготовке к ОЗП 2016-2017;

Ми-26

- РД Росавиации от 31.05.2016 № 310710 (31.05.2016 №514-Э) – Разовая проверка выполнения бюллетеня № 90.1072-БД-Г по процедуре установки на шлангах гидросистемы хомутов, предотвращающих их касание между собой.

Общие для вертолетов всех типов

- ИП Южного МТУ Росавиации от 29.12.2016 № 1671-Э – О результатах расследования ДСД в ООО АК «Дагестан» и мероприятиях по проверке ПОС лопастей и двигателей вертолетов и организации проведения занятий с летным и ИТП

EUROCOPTER EC-120B и EC-130ВЧ

MBB-BK 117 (EC145), EC135

BeLL-427

ROBINSON R-44.

ЕЭВС

- ТЛГ УПЛГ ВС от 20.04.2016 № 201000 (по катастрофе вертолета F-28). Основные требования по эксплуатации топливной системы ЕЭВС, договоры со специалистами по ТО, листы ознакомления с ЭТД (наш исх. № 437-э от 04.05.2016).

Приложение 4

Перечень документов, направленных в авиапредприятия для руководства и исполнения, в 2016 году

№ п/п	Дата, исх. ФАВТ, других организаций	Дело №	Тип ВС (адресат)	Дата, исх. ОПЛГ ГВС	Краткое содержание документа	Исполнитель
1	2	3	4	5	6	7
1	25.01.2016 № 250810 (30.03.2016 № 03.04-398)	03-02	СОТО	29.01.2016 № 48-Э	Об использовании контрольных карт при ИП организаций осуществляющих ТО ВС по ФАП-285	Вовченко В.И.
2		03-04.1	СОТО	13.01.2016 № 4-Э	Предоставление информации по заключенным договорам по ТО ВС	Кононов О.А.
3	30.11.2015 № НЦ-28-10890	03-08	А/К	29.12.2015 № 1502-Э	О перечне ПОЖ допущенных к применению 2015-2016 г.г.	Мартынюк Н.А.
4	28.01.2016 № 03.02-94	03-04.2	Ми-8	25.02.2016 № 151-Э	Вертолеты типа Ми-8. Внедрение ТЭ Ми-8 с агрегатами и КИ функциональных систем, эксплуатируемыми по ТС.	Ткач С.Г.
5	03.02.2016 № 03.01-130	03-05	А/П, А/К, АРЗ	08.02.2016 № 86-Э	О подготовке ИАС к работе в ВЛП 2016 года (ВЛП-2016).	Евсеев А.А.
6	18.02.2016 № 181410 (А.В. Нерадько)	03-36	АОН	20.02.2016 № 137-Э	РД по не привлечению ЦС ЕЭВС к работам по проведению инспекции ЕЭВС	Губанов А.В.
7	23.02.2016 № 231400	03-35	А/К		Порядок утверждения и одобрения документов разработанных эксплуатантами (перечень минимального исправного оборудования ВС эксплуатантов – утверждаются МТУ)	Земляный С.В.
8		03-05	А/К	29.02.2016 № 158-Э	О подготовке ИАС к работе ВЛП-2016	Евсеев А.А.
9		03-16	А/К	03.03.2016 № 186-Э	Информация по АС с ВС во вторых кварталах в 2013-2015 годах	Костров С.А.
10		03-05	А/К	15.03.2016 № 218-Э	Об итогах совещания ИАС Южного МТУ в условиях ВЛП-2016	Евсеев А.А.
11		03-36	А/П	14.03.2016 № 215-Э	О предоставлении сведений по подготовке персонала к выполнению НО ВС	Мерзликин Н.В.
12	РД 220715 22.03.2016	03-36	АП, АРЗ	23.03.2016 № 268-Э	О разрушении органического стекла кабины экипажа на самолете Ан-26-100 АО Авиакомпании «Полярные авиалинии»	Костров С.А.
13	08.04.2016 № 03.02-494	03-04	Межд.а/п МинВоды	13.04.2016, № 350-Э	О включении в пооперационные ведомости перечня контролируемых параметров системы управления режимом работы двигателей ПС-90А на самолетах Ту-204, 214 и механизма управления и блокировки РУ.	Костров С.А.
14	10.02.2015 № 03.02-166	03.04-4.2	ТВ3-117, ТВ2-117, ВР-14, ВР-252	08.04.2016 № 336-Э	Полугодовые донесения по анализу ресурсных показателей парка изделий в ОАО «Климов»	Ткач С.Г.
15	Пр. МТ РФ от 29.04.2016 № 323	03-02	А/К	-	О реализации мероприятий по расследованию АП Ми-8АМТ (выключение работающего двигателя)	ОИБП

№ п/п	Дата, исх. ФАВТ, других организаций	Дело №	Тип ВС (адресат)	Дата, исх. ОПЛГ ГВС	Краткое содержание документа	Исполнитель
1	2	3	4	5	6	7
16	20.04.2016 № 201000	03-04	ЕЭВС	04.05.2016 № 437-Э	Информация по АП ЕЭВС (работа ЦСВС, специалист ТО ВС, полнота заправки и слива отстоя ГСМ)	Губанов А.В.
17	30.03.2016 № 301455	03-35	ЭВС		Напоминание прекращения использования с 01.01.2016 бортовых самописцев РИ (CVR) с записью на магнитную ленту или проволоку в соответствии с требованиями ч.12.3 приложения 6 ИКАО	Вовченко В.И.
18	12.04.2016 № 121325	03-02	СОТО	19.04.2016 № 382-Э	Грубейшие нарушения правил ТО ВС (оформление ТО RRJ-95 без фактического их выполнения, лишение СОТО)	Евсеев А.А.
19	РД 200730 20.05.2016	03-04	АП, АРЗ	20.05.2016 № 487-Э	Визуальный осмотр комлевых участков лопастей несущего винта вертолетов Ми-8 на предмет отсутствия повреждения металла лонжерона;	Ткач С.Г.
20	18.02.2016 № 03.02-195	03-04	Ми-8	25.02.2016 № 150-Э	Проверка агрегатов, относящихся к категории особо ответственных, на вертолетах всех типов Ми-8, с целью недопущения перестановки агрегатов хвостовой трансмиссии с типа на тип (бюллетень М3209-БЭ-Г, ИП 29.08.2008 № 8.1.6-93);	Ткач С.Г.
21	РД от 31.07.2016 № 310710	03-04	Ми-26	31.05.2016 № 514-Э	Разовая проверка выполнения бюллетеня № 90.1072-БД-Г по процедуре установки на шлангах гидросистемы хомутов, предотвращающих их касание между собой.	Ткач С.Г.
22	РД от 19.05.2016 № 190645	03-04	R-66	20.05.2016 № 484-Э	О результатах расследования ЛП с R-66 и необходимости учета особенностей заборного устройства топливного бака (ЛП по причине отлива топлива и оголения заборного устройства ТБ при выполнении некоординированного правого разворота с большими углами крена) и его ТС при ТО (до внесения конструктивных изменений разработчиком в ТС)	Ткач С.Г.
23		03-36	Отдельные организации по ТО ВС, СОТО аэропортов	10.06.2016 № 555-Э	О разработке СУБП и предоставлении его на согласование НУ Южного МТУ	Мерзликин Н.В.
24	03.06.16 № 7.02-277	03-07	А/П	14.06.2016 № 562-Э	ИБП № 9 инциденты АТ 2016 по отказам АТ (Ту-204, Ми-2, Ту-154, Ан-140) особое внимание ОТО базовом и транзитных аэропортах и на НО ВС.	Евсеев А.А.
25	20.08.2014 б-ни 3-2-19; 3-2-22; 3-2-23-БЭ-Г	03-04	Ми-2	Э.п. 22.06.2016	Назначенные, межремонтные ресурсы и сроки службы вертолетов Ми-2	Мартынюк Н.А.
26		03-04	Ан-2	30.05.2016 № 508-Э	О сроке службы полотняной обшивки Ан-2 при продлении МСС с 5 до 7 лет	Мартынюк Н.А.
27		03-04.1	Ан-2	17.06.2016 № 581-Э	Об обязательном выполнении контрольного облета самолетов Ан-2 после КВР	Мартынюк Н.А.
28	14.12.2015 № 03.02-1720	03-04.1	Ан-2	12.12.2016 № 1582-Э	ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» определено в качестве уполномоченного КБ по самолету Ан-2 в РФ	Земляный С.В.
29	РД от 20.05.2016 № 200730	03-04	Ми-8	20.05.2016 № 487-Э	Визуальный осмотр комлевых участков лопастей несущего винта на предмет отсутствия повреждения металла лонжерона;	Ткач С.Г.

№ п/п	Дата, исх. ФАВТ, других организаций	Дело №	Тип ВС (адресат)	Дата, исх. ОПЛГ ГВС	Краткое содержание документа	Исполнитель
1	2	3	4	5	6	7
30		03-16	А/П	17.06.2016 № 580-Э	Информация по АС с ВС в третьих кварталах 2013-2015 годах	Костров С.А.
31	30.06.2016 № 300800	03-04	Ка-32	04.07.2016 № 660-Э	РО состояния тросовой проводки двигателями Ка-32	Мартынюк Н.А.
32	30.06.2016 № 300730 (181145 от 18.08.)	03-04	Ми-8	04.07.2016 № 659-Э, 22.08. № 873-Э	РП состояния и правил монтажа тросовой проводки управления РВ вертолетов Ми-8	Мартынюк Н.А.
33	МАК от 22.06.16 № 05-11-266	03-07	Ан-2	07.07.2016 № 685-Э	Отчетный материал МАК по АП Ан-2 RA-54828 заключение и недостатки при обслуживании ВС на АХР (попадание воды в ТС при заправке самолета)	Земляный С.В.
34	27.06.2016 № 271120	03-03	БМСТ	30.06.2016 № 641-Э	Об установке на ВС малой авиации бортовых малогаборитных спутниковых трекеров (БМСТ) отечественного производства	Вовченко В.И.
35	07.08.2016 № 083021	03-04	ВС с ПС-90А	11.07.2016 № 700-Э	О разовом осмотре двигателей ПС-90А	Земляный С.В.
36	12.07.2016 № 120815	03-04	Ка-226	13.07.2016 № 711-Э	О разовой проверке редукторов 13-15 годов выпуска с целью отстранения их от эксплуатации.	Земляный С.В.
37	13.07.2016 № 03.02-1122	03-04	АИ-24	15.07.2016 № 724-Э	О выполнении бюллетеней по продлению ресурса АИ-24 (различных серий)до 27 лет по техническому состоянию	Земляный С.В.
38	Бюллетень 1520-БЭ-Г	03-04	Ан-24	15.07.2016 № 725-Э	О продлении ресурсов и сроков службы изделий и агрегатов самолета Ан-24 различных модификаций	Земляный С.В.
39	-	-	АК, АП	16.08.2016 № 858-Э	Информация по авиационным событиям с ВС эксплуатантов на территории деятельности Южного МТУ Росавиации и с ВС эксплуатантов других МТУ в 4-х кварталах за период 2013-2015 годов	Костров С.А.
39.а	17.08.2016 № 171240	03-36	АК, АП	19.08.2016 № 863-Э	Травматизм при буксировке А-320	Мартынюк Н.А.
40	-	-	АК, АП	23.08.2016 № 882-Э	О выполнении повторных разовых осмотров и проверок на вертолетах типа Ми-8 всех модификаций при подготовке к работе в условиях ОЗП 2016-2017	Костров С.А.
41	17.08.2016 № 171245	03-36	ИАС	19.08.2016 № 866-Э	ПАО «АЭРОФЛОТ», неудовлетворительная организация работ с использованием инструмента при ТО ВС	Мартынюк Н.А.
42	17.08.2016 № 03.02-1346	03-04	ТУ-204	19.08.2016 № 865-Э	Перевод Эксплуатации ПС-90 на управление ресурсом по стратегии № 2	Мартынюк Н.А.
43	18.08.2016 № 03.02-1377	03-04	АИ-20, -24, -9	22.08.2016 № 878-Э	Введение в профиль двигателя крана сливного 0000090710 взаимозаменяемого с 636700-А	Кононов О.А.
44	16.08.2016 № 03.02-1339	03-04	ТВ3-117ВМ	22.08.2016 № 875-Э	Приостановление действия бюллетеня К78-086БУ-Г «Осмотр РЛ 7 и 8 ступени компрессора ТВ3-117 ВМ 2 серии»	Ткач С.Г.
45	05.08.2016 № 050900	03-04	СОТО ИАС ПТО	09.08.2016 № 828-Э	АС Ту-204 из-за нарушения технологии выполнения монтажа при замене АД и КИ	Кононов О.А.
46	08.08.2016	03-04	Ми-8	10.08.2016	Об организации проверки наличия рулевого винта 8-3904-000	Ткач С.Г.

№ п/п	Дата, исх. ФАВТ, других организаций	Дело №	Тип ВС (адресат)	Дата, исх. ОПЛГ ГВС	Краткое содержание документа	Исполнитель
1	2	3	4	5	6	7
	№ 081310			№ 839-Э	№ 9060599	
47	19.08.2016 № 191310	03-36	Ан-24, Ан-26, Ан-30	22.08.2016 № 887-Э	РД от 19.08.2016 № 191310 по организации проведения разовой проверки шпилек крепления воздушного винта на самолетах АН-24, АН-26, АН-30	Кононов О.А.
48	-	03-04	Ми-8	23.08.2016 № 882-Э	- О выполнении повторных РО на Ми-8 всех модификаций при подготовке к ОЗП 2016-17;	Ткач С.Г.
49	26.06.2016 № 03.05-1442	03-35	АК, АП	09.09.2016 № 936-Э	Предоставление сведений по метрологическим службам организаций ГА по запросу 1-го заместителя министра промышленности и торговли в адрес Росавиации	Вовченко В.И.
50	14.09.2016 № 03.02-1572	03-04	Ан-24	19.09.2016 № 967-Э	Рекомендации по исключению случаев растрескивания органического стекла штурмана самолета Ан-24РВ	Земляный С.В.
51	29.09.2016 № 291200	03-04.1	Ан-2 Рук. орг. по ТО ВС	30.09.2016 № 1008-Э	Разовая проверка затяжки болтов крепления башмаков, к которым крепятся подкосы основного шасси на самолете Ан-2	Костров С.А.
52	28.09.2016 281№ 330	03-35	RRG-95 аэропорты	30.09.2016 № 1009-Э	Информация о неисправности генератор ВСУ, обнаруженная при предполетной подготовке –не включился на бортсеть самолета	Костров С.А.
53	10.10.2016 № 03.02-1731	03-35	RRG-95	12.10.2016 № 1050-Э	Разовая проверка мест крепления силовых проводов к РУ СЭС самолетов RRG-95	Костров С.А.
54	20.10.2016 №181100	03-35	ТУ-204-100В	20.10.2016 № 1076-Э	Информация о инциденте на самолете ТУ-204-100В RA-64049	Мартынюк Н.А.
55	01.11/2016 № 281130	03-35		07.11.2016 № 1128-Э	Выполнение работ по проверке и замене коробок приводов двигателя ПС-90А	Мартынюк Н.А.
56		03-36	Руководителям АРЗ	10.11.2016 № 1142-Э	О нарушениях законодательства в области ГА	Сотников М.С.
57	11.11/2016 № 101420	03-35		16.11.2016 № 1456-Э	О порядке переноса сроков выполнения ТО	Вовченко В.И.
58		03-17	АК, АП, частные лица	21.11.2016 № 1486-Э	Информация Южного МТУ Росавиации по авиационным событиям, произошедших в первых кварталах 2014-2016 годов	Костров С.А.
59	18.11.2016 № 03.03-2010	03-36	Эксплуатанты Ми-8, Ми-2, Ан-2	08.12.2016 № 1561-Э	О требовании безусловного выполнения летными экипажами и техническом персоналом действий в соответствии с руководством по эксплуатации АРМ.	Плаксин О.Л.
60		03-36	вертолеты	29.12.2016 №1671-Э	О результатах расследования ДСД в ООО АК «Дагестан» и мероприятиях по проверке ПОС лопастей и двигателей вертолетов	Ткач С.Г.