Электронной почтой

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

Южное МТУ Росавиации
Исх. № 739-2
«19» 07 2016 г.
на 1 л., приложение на ____ 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 первое полугодие 2016 года.

Уважаемые руководители ИАС, эксплуатанты и частные владельцы!

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 первое полугодие 2016 года».

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

Об исполнении доложить в анализе надёжности авиационной техники за III квартал 2016 года.

Зам. начальника ОПЛГ ГВС О.Н. Шалин

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 за первое полугодие 2016 года

г. Ростов-на-Дону
2016

Содержание

Разделы	стр.
Введение	3
1. Анализ авиационных событий	4
1.1 Авиационные происшествия в первом полугодии 2016 г.	4
1.2 Авиационные инциденты в первом полугодии 2016 г.	5
1.3 Повреждение воздушных судов на земле	6
1.4 Досрочно снятые авиадвигатели с ВС в эксплуатации	6
2. Недостатки в организации работы по поддержанию летной годности ГВС, выявленные при инспекционных проверках предприятий и частных владельцев ВС	8
2.1 Характерные недостатки, выявляемые при инспекционных проверках организаций по ТО ВС	8
2.2 Анализ исполнительской дисциплины в организациях по ТО ВС на примере полноты и эффективности выполнения мероприятий по подготовке к работе в весенне-летний период 2016 года	12
2.3 Выполнение доработок АТ	16
2.4 Характерные недостатки, выявляемые в процессе проведения инспекционного контроля экземпляра воздушного судна	16
2.5 Недостатки в организации работ по сертификации экземпляра ВС	19
2.6 Анализ характерных недостатков при эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения	22
2.7 Состояние охраны труда и техника безопасности	26
2.8 Исполнительская дисциплина докладов по статистическим формам отчетности и разовым указаниям по организации ТО	28
2.9 Анализ характерных недостатков при подаче документов на получение Свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов.	30
3. Рекомендации	31
Приложение 1. Налет по типам ЭВС (общий, на инцидент, на отказ) за 1-е полугодие 2016 и 2015 годов	37
Приложение 2. Перечень разовых осмотров и проверок по типам ВС за первое полугодие 2016 года	39
Приложение 3. Перечень документов, направленных в авиапредприятия для руководства и исполнения в 1-м полугодии 2016 года	40

Введение

Парк воздушных судов эксплуатантов и частных владельцев воздушных судов на территории деятельности Южного МТУ Росавиации состоит из 493 ВС, находящихся в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, из них 363 ВС имеют действующие СЛГ (всего/из них с действующим СЛГ):

– 14/11 магистральных ВС (Як-42 – 9/7, Ан-26, Ан-24РВ – 5/5);

– 144/130 самолетов малой авиации (Ан-2 – 135/124, Бе-103 – 2/0, РА-46, 32R, 28 – 5/5, Як-18 – 1/1, планер – 1/0);

– 81/71 вертолета (Ми-26 – 3/3, Ми-2 – 16/12, типа Ми-8 – 24/19, Ка-32 11/11, иностранного производства – 27/26);

– 254/151 единичных экземпляров воздушных судов.

Примечание: в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации у владельцев ВС, проживающих на территории деятельности Южного МТУ Росавиации, зафиксировано 969 воздушных судов.

Регион	Типовое ВС	ЕЭВС	Всего
Астраханская область	1	5	6
Волгоградская область	36	105	141
Кабардино-балкарская республика	37	1	38
Карачаево-Черкесская республика	1	3	4
Краснодарский край	145	94	239
Республика Адыгея	31	3	34
Республика Ингушетия	2	1	3
Республика Калмыкия	21	17	38
Ростовская область	108	100	208
Северная Осетия-Алания		4	4
Ставропольский край	128	68	196
Чеченская республика	6	1	7
Крымский ФО	28	23	51
Всего	**544**	**425**	**969**

В инфраструктуру авиационного комплекса на территории деятельности Южного МТУ Росавиации входят 42 сертифицированные Организации по ТО ВС и 11 линейных станций по ТО ВС, из них:

- 9 сертифицированных организаций по ТО ВС авиапредприятий: ОАО АК «ТАНТК им. Г.М. Бериева», ОАО НПК «ПАНХ», ЗАО АК «Сокол», ООО АК «СИМАРГЛ», ЗАО АК «Роствертол-Авиа», ООО АП «Регионавиа», ООО АК «АННУШКА»; ГУП РК «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»;

- 11 сертифицированных организаций по ТО ГВС аэропортов: ОАО «Аэропорт Анапа», ОАО «Международный аэропорт Волгоград», ОАО «Аэропорт Астрахань», ОАО «Международный аэропорт Владикавказ», ОАО «Аэропорт Элиста», ОАО «Аэропорт Магас», ФГУП «Вайнахавиа», ОАО «Аэрокомплекс», ГУП СК

«Международный аэропорт Ставрополь», ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды», ОАО «Межд. Аэропорт Махачкала».

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

- 9 сертифицированных организаций по ремонту АТ: 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» г. Дербент;

- 11 сертифицированных линейных станций по ТО: ОАО НПК «ПАНХ» - 5 ЛСТО (аэропорт г. Атырау, Казахстан; аэропорт г. Пафос, Кипр; аэропорт г. Магадан, г. Румбек, Южный Судан), ОАО «Аэропорт Анапа» 1 ЛСТО (г. Геленджик), ГУП РК «Универсал-Авиа» - 2 ЛСТО (пп Роза Хутор, пп Харцыз, Краснодарский край), «ЦЕНТР ТО ВС» – 4 ЛСТО (пп. Калининский Ставропольский край, пп. Бекетовка Волгоградская обл., г. Руза, Московская обл., г. Махачкала, респ. Дагестан).

1. Анализ авиационных событий

В первом полугодии 2016 года на территории деятельности Южного МТУ Росавиации произошло 9 авиационных событий, из них:

– четыре авиационных происшествия (2 катастрофы и 2 аварии), из них три авиационных происшествия произошло с ЕЭВС (2 катастрофы и 1 авария);

– три авиационных инцидента, один – серьезный АИ (столкновение с ЛЭП);

– два производственных происшествия – ПВС.

За аналогичный период 2015 года на территории деятельности Южного МТУ Росавиации зарегистрировано 16 авиационных событий, из них:

- 8 авиационных происшествий (3 катастрофы и 5 аварий), 6 авиационных происшествий произошло с ЕЭВС (3 катастрофы и 3 аварии) по причине грубых нарушения правил эксплуатации владельцами ВС;

- 7 авиационных инцидентов, из них: 6 по конструктивно-производственным недостаткам (инциденты по КПН из-за отказов СУ – 1, инциденты по КПН из-за отказов систем ВС – 4, инциденты по КПН из-за отказов АиРЭО – 1) и 1 инцидент по друг причинам (столкновение с птицей в полете);

- 1 производственное происшествие – повреждение ВС на стоянке.

Распределение авиационных событий в первом полугодии в 2016 году в сравнении с 1-м полугодием 2015 года представлено в таблице № 1.

Недостаточно жесткие требования законодательства в области гражданской авиации не способствуют обеспечению безопасности полетов. Владельцы ВС не исполняют требования федеральных законов, подзаконных актов в области гражданской авиации. Следствием невыполнения требований действующего законодательства, грубых нарушений правил подготовки и выполнения полетов ВС, нарушений требований по обеспечению безопасности полетов ежегодно приводит к авиационным происшествиям с легкими ВС разных типов, в том числе и с гибелью летного состава.

1.1 Авиационные происшествия в первом полугодии 2016 года

01.01.2016 в районе населенного пункта Рыбацкий Аксайскиого района Ростовской области произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Bell-429 RA-01617,

эксплуатанта ООО «ФЛЭШ ЭНЕРДЖИ». В результате происшествия находившиеся на борту пилот и пассажир получили серьезные травмы, воздушное судно разрушено.

29.04.2016 в районе населенного пункта Кулач-Куртляк Ростовской области произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолётом «Петр Великий» RA-0102A частного лица (владелец – Шмидт Н.А.). Пилот ЕЭВС погиб. Самолет сертификата летной годности не имел.

06.06.2016 в районе хутора Садовый Сальского района Ростовской области произошло авиационное происшествие (катастрофа) с ЕЭВС самолётом «Стрепет» RA-1675G эксплуатанта ИП Куделин С.Н.. Пилот погиб, ВС разрушено.

10.06.2016 в районе села Большая Ивановка Волгоградской области произошло авиационное происшествие (авария) с ЕЭВС самолетом «Сокол» (СП-30) RA-1801G эксплуатанта ИП Полишко Л.Н.. Пилот ВС получил травмы, воздушное судно имеет повреждения.

В соответствии с Российским воздушным законодательством Межгосударственный авиационный комитет сформировал комиссии по расследованию этих авиационных происшествий.

Подробная информация о результатах расследования авиационных происшествий будет изложена на сайте Межгосударственного авиационного комитета.

1.2. Авиационные инциденты в первом полугодии 2016 года

В первом полугодии 2016 года, как и в первом полугодии 2015 года авиационные инциденты, связанные с ошибочными действиями ИТП, не зафиксированы.

04.05.2016 при выполнении АХР в районе н.п. Гришин Киквидзенского района Волгоградской области произошло столкновение ЕЭВС дельталёта МД-50ВГ RA-0046G эксплуатанта ООО «АСК «Дельта» с ЛЭП. В результате столкновения на дельталёте повреждены крыло и шасси. Пилот не пострадал. Событие классифицировано как серьезный авиационный инцидент.

Причина: Столкновение дельталёта с нижними проводами ЛЭП-10, наиболее вероятно, произошло вследствие превышения КВС максимальной скорости руления, близкой к скорости отрыва, что привело к потере контроля за креном шарнирно закреплённого аэродинамического модуля (крыла).

Сопутствующим фактором могло быть снижение видимости и контрастности ЛЭП-10 на фоне местности после захода солнца (за 4 минуты до окончания гражданских сумерек).

22.06.2016 при занятии эшелона 300 метров для перелёта на посадочную площадку н.п. Тальники для выполнение АХР КВС доложил о достижении 245°С температуры головок цилиндров двигателя и возврате на посадочную площадку вылета Васильево-Шамшево. На снижении при достижении 100 метров высоты рост температуры прекратился.

Причина: Разгерметизация сильфона высотного автокорректора ВАК-1, что привело к чрезмерному обогащению топливо-воздушной смеси и чёрному дыму на выхлопе и, как следствие, росту температуры головок цилиндров при полёте на высоте 300 метров.

В первом полугодии 2016 года произошёл один инцидент из-за столкновения с собакой на ИВПП.

09.03.2016 после посадки рейса Д9-5115 «Пулково – Ростов-на-Дону» на ВС Airbus-319-111 VP-BIS АО «ДОНАВИА» произошло столкновение с собакой на ИВПП. Повреждений конструкции ВС от столкновения с собакой не обнаружено.

Причина: Возникновение данной ситуации обусловлено сочетанием следующих факторов:

- наличие благоприятной среды обитания для безнадзорных животных на приаэродромной территории;

- возможности проникновения на контролируемую территорию аэропорта мелких животных под и через ограждение периметра аэропорта;

- отсутствие на пунктах УВД аэропорта современных средств обнаружения мелких животных, которые могут создать реальную угрозу безопасности полётов при их появлении на ВПП при взлётах и посадках самолётов.

23.05.2016 завершено расследование причины авиационного инцидента, происшедшего 02.09.2015 на самолёте Як-42Д RA-42375, принадлежащего ПАО «Авиакомпания «Грозный Авиа» (сход переднего внутреннего колеса с оси тележки правой опоры шасси при выполнении рейса по маршруту «Сабиха (Турция) – Махачкала»).

Причина: Слабая затяжка гайки подшипников колеса ИТП ПАО «Авиакомпания «Грозный Авиа» при последнем монтаже 30.08.2015 в аэропорту Махачкала, что обусловило повышенные осевые зазоры и, как следствие, разрушение внешнего подшипникового узла и сход колеса с оси тележки.

1.3. Повреждение воздушных судов на земле

В 1-м полугодии 2016 года зафиксировано одно производственное происшествие повреждение воздушного судна на месте стоянки.

05.01.2016 в аэропорту Сочи при уборке телескопического трапа с не отсоединенным кабелем наземного электропитания повреждены тяги уборки передней правой створки ниши передней опоры шасси 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 воздушного судна ООО «АК «Глобус».

18.06.2016 в аэропорту г. Минеральные Воды при выполнении наземного обслуживания самолёта А-320 VQ-BCG АО «АК «Россия», автомобилем, доставляющим бортовое питание, повреждена левая задняя дверь.

Причина: Несоблюдение персоналом ООО «Сервис Фуд», руководившим подъездом спецмашины-автолифта «Инструкции по организации движения спецавтотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ» от 13.07.2006 № 82.

В первом полугодии 2015 года произошел 1 случай повреждения ВС на земле – в аэропорту Минеральные Воды наклонно-поворотной дверцей автолифта цеха бортпитания повреждена обшивка фюзеляжа ВС Airbus-319-111 VP-BQK ОАО «ДОНАВИА» в районе задней двери между шпангоутами № 64-65 и стрингерами 22-23 с нарушением герметичности.

1.4. Досрочно снятые авиадвигатели с ВС в эксплуатации

В первом полугодии 2016 года в авиакомпаниях на территории деятельности Южного МТУ Росавиации досрочно снято 3 двигателя.

- 21.01.2016 снято два двигателя ТВ3-117ВМ.

28 декабря 2015 года после полёта вертолёта Ми-8МТВ-1 RA-25555 в условиях обледенения был проведён осмотр проточной части двигателей ТВ3-117ВМ № 387788702137 и № 387788702138 согласно ТК № 608 РТЭ ТВ3-117 с применением видеоэндоскопа Olympus IPLEX RX/RT на предмет определения технического состояния двигателей.

При осмотре двигателя ТВ3-117ВМ № 387788702137 обнаружено, что на входном направляющем аппарате две лопатки имеют вмятины передних кромок, размеры которых превышают норму (по ТУ вмятина длиной не более 0,5 мм и глубиной не более 1,0 мм).

При осмотре двигателя ТВ3-117ВМ № 387788702138 обнаружено:

- восемь лопаток ВНА имеют повреждения задних кромок, размеры которых превышают норму (по ТУ забоина длиной не более 5,0 мм и глубиной не более 1,0 мм);
- 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).

Характер повреждений элементов газовоздушного тракта (ГВТ) двигателей свидетельствует о попадании льда.

На необогреваемых элементах конструкции вертолёта, расположенных перед входными устройствами двигателей (средний и верхний ножи системы защиты вертолёта от столкновения с проводами, обтекатель антенн аппаратуры VIM-95, крышка верхнего люка кабины экипажа), происходит образование льда и сброс в ГВТ двигателей при выходе вертолёта в зону с положительной температурой и/или вследствие вибрации. Это приводит к недопустимым повреждениям.

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

- 08.03.2016 с вертолёта Ка-32АО RA-31579 снят двигатель ТВ3-117ВМА № 7087893000122 по причине обнаружения при техническом обслуживании забоин на рабочих лопатках 1-ой ступени турбины компрессора двигателя, являющихся недопустимым дефектом согласно п.5 ТК № 608 раздела 072.00.00 РТЭ ТВ3-117.

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

Авиационные события в 1-м полугодии 2016 года в сравнении с 2015 годом

Таблица № 1

Авиационные события / год	2016	2015
Всего АС в 1-м полугодии	9	16
Авиационные происшествия:	4	8
- катастрофы	2	3
- аварии	2	5
Авиационные инциденты:	3	7
- серьезные инциденты:	1	0
- инциденты, связанные с ИТП	0	0
- инциденты по КПН:	1	6
- инциденты по КПН из-за отказов СУ	1	1
- инциденты по КПН из-за отказов систем ВС	0	4
- инциденты по КПН из-за отказов АиРЭО	0	1
- инциденты по другим причинам	1	1
Производственные происшествия:	2	1
- повреждение воздушных судов на земле	2	1
- чрезвычайные происшествия	0	0

2. Недостатки в организации работы по поддержанию лётной годности ГВС, выявленные при инспекционных проверках предприятий и частных владельцев ВС

2.1. Характерные недостатки, выявляемые при инспекционных проверках организаций по ТО ВС

В первом полугодии 2016 года в соответствии с планом-графиком проверок организаций по техническому обслуживанию ВС на 2016 год, утвержденным начальником Южного МТУ Росавиации 30.12.2015, выполнены **23** инспекционные проверки организаций по ТО ВС, дислоцированных на территории деятельности Южного МТУ.

Плановым инспекционным проверкам, на предмет соответствия требованиям ФАП-285 подвергались 14 организаций по ТО ВС, при этом выявлено 221 несоответствие, недостаток (замечание). В отношении 6-ти организаций по ТО ВС (ООО ПКК «ТЕХНОРЕГИОН», ООО «Аэрокомплекс», ОАО ОКБ «Ростов-Миль», ПАО ТАНТК им. Г.М. Бериева и ГУП «Севастопольское авиационное предприятие») комиссиями вынесены решения о несоответствии требованиям Федеральных авиационных правил.

Проведено 9 инспекционных проверок юридических лиц на предмет их соответствия требованиям ФАП-285, с целью выдачи сертификата соответствия в качестве организаций по ТО ВС, при этом выявлено 111 несоответствий, недостатков (замечаний). Одна из организаций (ООО «Вертол-Инжиниринг») добровольно приостановила свое участие инспекционной проверке по причине неподготовленности арендуемой производственной базы. В отношении ООО «АК «СИМАРГЛ» вынесено решение о несоответствии требованиям Федеральных авиационных правил.

В ходе плановых инспекционных проверок установлено, что фактически каждая третья организация по ТО ВС, из 14-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 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.

В организациях по ТО ВС медленно ведутся работы по внедрению 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, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Министерства транспорта от 25.09.2015 № 285. Сроки переработки Руководства по деятельности в соответствии с порядком, изложенным в п. 61 ФАП-285, затягиваются.

По состоянию на 25.06.2016 на территории деятельности Южного МТУ Росавиации 77% организаций по ТО ВС имеют сертификаты соответствия, ранее оформленные в соответствии с ФАП-145 и действующие до указанного в них срока.

Согласно ст. 2 приказа Минтранса России от 25.09.2015 № 285 приказ ФАС России от 19.02.1999 № 41 (ФАП-145) признается не подлежащим применению.

По всем несоответствиям, недостаткам (замечаниям) в организациях по ТО ВС, которые подвергались инспекционным проверкам, составлены планы и отчеты по их устранению.

Наиболее характерные недостатки, выявленные при инспекционных проверках организаций по ТО ВС на предмет соответствия требованиям ФАП-285:

Помещения, оборудование и условия выполнения работ в организациях по ТО ВС

1. В помещениях с контролируемыми параметрами процедура замера и учета параметров окружающей среды (температура и влажность) не соблюдается.
2. В помещениях отсутствуют схемы эвакуации людей и имущества при возникновении пожара.
3. Нарушаются сроки очередной проверки огнетушителей в служебных помещениях и на стоянках ВС.
4. Отсутствуют оформленные должным образом процедуры (инструкции) и соответствующее оборудование (тарированные грузы или их гидравлические имитаторы) для проведения испытаний СНО под статической нагрузкой кратности 1,25 от номинала, в целях продления срока службы сверх назначенного заводом-изготовителем.
5. Помещения лабораторий УЗУ не соответствуют требованиям «Инструкции по очистке фильтроэлементов и фильтропакетов» № 63 5 редакции.
6. В нарушение требований ст. 6.1.4 НПО ГА-85 ВС находящиеся в ангаре не заземляются в двух точках. Заземляющие устройства на открытых местах стоянок ВС не всегда имеют контактные гнезда, указанные в ст. 5.1.4 НПО ГА-85.
7. Арендуемые эксплуатантами места стоянок для ВС типа Ан-2 часто имеют якорные крепления, которые не обеспечивают надежную швартовку Ан-2 по штатной схеме, введенной в действие распоряжением заместителя министра ГА от 16.12.1985 № 903/у (Инструкция по безангарному хранению самолетов Ан-2). Акты проверки прочности якорных креплений (не реже 1 раза в 2 года) отсутствуют.
8. В штатном расписании организаций ТО ВС отсутствуют должностные ставки персонала для подразделений линейных станций технического обслуживания ВС (ЛСТО ВС).

Персонал организаций по ТО ВС

1. Табель минимальной необходимой укомплектованности организаций по ТО ВС ИТП, согласованный в Южном МТУ Росавиации, не соблюдается, корректировка табеля в случае изменения планируемых объемов ТО и сезонной специфики работ на АТ своевременно не проводится.
2. В процессе текущей ротации ИТП несвоевременно вносятся изменения в приказ по предприятию (организации) об оформлении полномочий допускающему персоналу.
3. В штатном расписании и табеле минимальной необходимой укомплектованности организаций по ТО ВС зачастую не предусмотрено наличие авиатехников-бригадиров, однако перечнями объектов контроля (пооперационными ведомостями) для указанной категории производственных контролеров (индекс «Т») предусмотрен существенный объем работ.
4. Органы контроля качества ТО ВС не регистрируются, а кандидатуры

начальников органов контроля качества по ТО ВС несвоевременно согласовываются с Южным МТУ Росавиации.

5. В приказах руководителя организации о допуске инженерно-технического персонала к ТО ВС не указываются конкретные виды работ, к которым допущены специалисты (ОТО, ПТО и т.д.), не указываются пункты регламента технического обслуживания по типам ВС.

6. Руководителями организаций допускаются случаи возложения обязанностей по разработке технологической и производственно-технической документации на инженеров ОТК, что недопустимо, поскольку противоречит основным принципам построения системы качества при ТО ВС.

7. Имеют место случаи, когда в нарушение требований п. 6 ФАП-285, работодателем у техников самолетов Ан-2 является не руководитель организации по ТО ВС, а эксплуатант (владелец) самолета.

8. В организационно-производственной структуре организаций по ТО ВС имеются, а в штатном расписании отсутствуют должностные ставки сотрудников осуществляющих свою деятельность в составе персонала линейных станций технического обслуживания (ЛСТО).

9. В перечне подтверждающего персонала не указываются специалисты ТД и НК.

10. Вопрос назначения должностного лица, на которое возлагаются функции по поддержанию соответствия организации по ТО ВС требованиям ФАП и сотрудников (руководящего персонала) с полномочиями, необходимыми для организации заявленных (разрешенных) работ по ТО (п. 42, 43 ФАП-285) проработан недостаточно, четкое разграничение ответственности и полномочий персонала не всегда имеется.

11. Внедрение процедур внутреннего и внешнего совместительства в РД проработано слабо, а привлечения персонала другой организации (при наступлении н такого случая) не соответствует требованиям п. 47. ФАП-285.

12. При оптимизации производственной структуры мелких авиапредприятий высший руководящий состав организации по ТО ВС наделяется функциями и исполнителя и производственного контролера, что фактически приводит систему качества в нерабочее состояние.

Деятельность организаций по ТО ВС

1. Руководящий состав аэропортов, в условиях сокращения рейсов ВС отечественного производства, недостаточно внимания уделяет проведению стажировки ИТП в сторонних сертифицированных организациях для поддержания уровня квалификации специалистов.

2. При изменении в сферы деятельности организации по ТО ВС корректировка Руководства по деятельности проводится несвоевременно, занятия по изучению новой редакции РД с ИТП своевременно не проводятся и не оформляются в журналах подготовки персонала.

3. В РД организаций по ТО не прописываются процедуры выполнения работ по периодическому контролю массы и определению центровки ВС согласно распоряжению Росавиации от 16.06.2014 № 03.04-606 и требованиям ГОСТ Р 54580-2011.

4. Несвоевременно, с нарушением установленной периодичности, выполняется сверка рабочих экземпляров РТО и технологической документации с контрольными.

5. В РД из «Перечней руководящей документации» не исключаются отмененные документы и отсутствуют вновь изданные.

6. Не заведены журналы учета свидетельств о выполнении периодического ТО ВС (Указание Росавиации от 30.11.2012 № 03.19-26).

7. Не всегда представляются образцы заполнения производственно-технической документации на участках ТО.

8. Информация по надёжности АТ, согласно требованиям приказов ФАС России от 26.06.1997 № 134, от 18.12.1997 № 276 в отраслевой банк представляется несвоевременно.

9. Акты внутренних проверок качества ТО органами контроля качества составляются формально, замечания носят поверхностный характер, не отрабатываются корректирующие мероприятия.

10. В организациях по ТО ВС массовый характер носят нарушения требований п. 60 ФАП-285, в части касающейся своевременного уведомления уполномоченного органа выдавшего сертификат, об изменениях в Руководство по деятельности.

11. Руководящий ИТП организаций не уделяет должного внимания периодическому контролю содержания, маркировки, хранения, учета, выдачи, использования инструмента и приспособлений, а если таковой контроль и проводится, то не оформляется документально.

12. В организациях по ТО ВС аэропортов производственные смены, являющиеся подразделениями одного статуса и равных возможностей, имеют разный списочный состав без должной на то мотивации.

13. При неспособности предприятия обеспечить численность ИТП предусмотренную Табелем минимально необходимой укомплектованности происходит превышение месячной нормы рабочего времени персонала (ст. 91 ТК РФ, от 30.12.2001 № 197-ФЗ). Так в АТБ ФГУП «Вайнахавиа» месячная норма рабочего времени персоналом производственных смен превышается в среднем до 30% на человека.

14. Руководящий инженерно-технический персонал эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, недостаточное внимание уделяет вопросам организации оперативных форм ТО и замене отказавших компонентов ВС в транзитных аэропортах, не имеющих сертифицированных организаций по ТО ВС отечественного производства.

15. Выдача бортового инструмента не оформляется в журнале инструментальной кладовой, место его хранения на борту ВС четко не определено, контроль состояния бортового инструмента налажен слабо.

16. Контроль состояния производственной базы и производственно-контрольной документации на ЛСТО со стороны руководящего персонала не всегда организован должным образом, подбор и подготовка ИТП для выполнения ТО ВС в составе ЛСТО проводится формально (ГУП РК «Универсал-Авиа»).

17. Укомплектованность пожарных щитов на объектах организаций по ТО ВС не в полной мере соответствуют требованиям ст. 14.1.2 НПО ГА-85, имеют мести случаи несвоевременной перезарядки огнегасящей смеси по сроку службы в огнетушителях ОУ-80.

18. На стремянках из состава СНО отсутствует предупреждающая маркировка об их максимальной грузоподъемности.

19. Продление календарного срока службы газотурбинного двигателя ТА-6, входящих в комплект установок воздушного запуска УВЗ-4.8-452, выполняется без привлечения специалистов ООО «Гидравлика». Питающие рукава на установках воздушного запуска требуют ремонта.

20. Не соблюдается сроки сверки контрольных экземпляров эксплуатационной документации ВС с эталонными, а при сверке рабочих экземпляров с контрольными допускаются неточности.

21. Внешняя изоляция силовых кабелей аэродромных агрегатов питания типа АВ-2, ВПЛ-30МД-Т/230-Ч/400 требует ремонта, отсутствуют акты проверки электрического сопротивления контура заземления.

22. Ввод в эксплуатацию дистилляторов на аккумуляторных зарядных станциях, документально не оформляется, химический анализ добываемой воды проводится с нарушением требований ГОСТ 6709-72.

23. Несвоевременно принимаются меры по продлению назначенных заводами-изготовителями сроков службы наземному оборудованию и приспособлениям, при наличии положительных выводов по результатам проведенных комиссиями наземных испытаний, выполненных согласно указанию начальника ГУЭРАТ от 30.03.1977 № 103.

2.2. Анализ исполнительской дисциплины в организациях по ТО ВС на примере полноты и эффективности выполнения мероприятий по подготовке к работе в весенне-летний период 2016 года

Распоряжение Южного МТУ Росавиации по вопросу подготовки инженерно-авиационных служб предприятий и организаций гражданской авиации к работе в условиях ВЛП-2016 было направлено 25.02.2016 за № 155-э в адрес руководителей 183 предприятий, организаций ГА и субъектов АОН на территории деятельности управления.

11.03.2016 в ФГАОУ ДО «СК УТЦ ГА» г. Ростова-на-Дону было проведено совещание руководящего состава ИАС предприятий ГА, а также представителей структур, ответственных за организацию технического обслуживания ВС эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, юридических и физических лиц, не имеющих сертификатов (свидетельств) эксплуатантов.

На совещание прибыло 67 представителей, что составило 71,02% от запланированной численности участников.

Руководителям организаций по ТО ВС была поставлена задача: не позднее 08.04.2016 представить в адрес ОПЛГ ГВС доклады о готовности ИАС авиапредприятий, аэропортов и организаций ГА к работе в условиях ВЛП-2016.

Помимо общего вывода о готовности ИАС к работе в условиях ВЛП-2016 в докладах должны быть представлены сведения:

- количество и бортовые номера подготовленных к эксплуатации ВС;
- дату проведения технической конференции;
- номер приказа о допуске специалистов ИАС к работе в условиях ВЛП-2015.

Начальникам ИАС аэропортов дополнительно в докладах необходимо было подробно отразить выполнение мероприятий по подготовке к наземному обслуживанию ВС иностранного производства:

- наличие необходимого оборудования;
- наличие подготовленных специалистов;
- наличие руководств (инструкций) по выполнению наземного обслуживания от эксплуатантов, выполняющих полёты в данный аэропорт;
- количество проведённых аудитов в системе качества эксплуатанта.

Доклады о готовности ИАС авиапредприятий, аэропортов и организаций ГА к работе в условиях ВЛП-2016 своевременно представили только 23 участника мероприятий, от двух предприятий доклад поступил с опозданием до трех суток и четыре доклада поступили с опозданием более недели:

- ЗАО «Шахтинский АРЗ ДОСААФ» – 27.04.2016;
- ООО «Центр ТО ВС» – 29.04.2016;
- ООО «АК «СИМАРГЛ» – 27.04.2016;
- ФГУП «Вайнахавиа» – 14.04.2016.

Таким образом, о готовности к работе в условиях ВЛП-2016 доложили только 44,5% от общего числа предприятий, организаций ГА и субъектов АОН на территории деятельности управления. В представленных докладах содержится информация о выполнении подготовки к эксплуатации в условиях ВЛП только 200 воздушных судов, что составляет 55 % от общей численности ВС, эксплуатируемых на территории деятельности Южного МТУ Росавиации.

Среди докладов о готовности ИАС авиапредприятий, аэропортов и организаций ГА к работе в условиях ВЛП-2016 в лучшую сторону можно выделить доклады, представленные ОАО «Аэропорт Астрахань», ООО Авиакомпания «АННУШКА», ГУП РК «Универсал-Авиа» и ООО «Авиаспектр», где грамотно и профессионально выполнен анализ положения дел и сделаны мотивированные выводы о готовности аэропорта и авиакомпании к работе в весенне-летнем периоде. Должным образом и со знанием дела проведены мероприятия по подготовке к ВЛП в ФГУП «Вайнахавиа» (аэропорт г. Грозный) и ООО «Аэрокомплекс» (аэропорт г. Нальчик).

По представленным руководителями сертифицированных организаций по ТО докладам, а также по результатам проверок готовности к работе в ВЛП-2016 выявлены следующие недостатки:

1. В аэропортах Сочи, Краснодар, Ростов-на-Дону, Симферополь отсутствуют инженерно-авиационные службы, введены неопределённые какими-либо нормативными документами службы наземного обслуживания, на которые нормативные документы по подготовке в ВЛП (ОЗП) как бы юридически не распространяются. Поэтому в приказах предприятий по организации работ по подготовке к ВЛП-2016 необходимо указывать конкретные наименования нормативных документов, которыми необходимо руководствоваться при организации работ.

В лучшую сторону в части организации выполнения работ по наземному обслуживанию выделяется аэропорт Симферополь.

Структурное подразделение аэропорта «Комплекс наземного обеспечения полётов» (КНОП) состоит из служб и групп: производственно-диспетчерская служба аэропорта, группа по организации и контролю за наземным обслуживанием рейсов, отдел обеспечения бортпитанием, служба хозяйственного обслуживания и группа оперативного обслуживания ВС (ГОО ВС).

Группой оперативного обслуживания ВС руководит заместитель начальника КНОП по НО, который формирует 4 смены специалистов. В состав группы входят 9 инженеров, 36 техников по НО ВС, 10 техников по НО ВС – водителей самоходных механизмов, 2 комплектовщика (всего 57 специалистов). Практически это инженерно-авиационная служба, только не сертифицированная.

Руководителям аэропортов рекомендуется не практиковать упразднение инженерно-авиационных служб в аэропортах и создавать какие-либо другие формирования до разработки соответствующих нормативных документов. Пока инженерно-авиационное обеспечение в аэропортах никто не отменял и оно должно осуществляться в соответствии с требованиями.

2. В аэропортах не отработан единый порядок встречи, сопровождения ВС к месту стоянки, установки колодок, руководства подъездом-отъездом спецавтотранспорта, что является одной из основных причин повреждений ВС на земле или схода ВС с

действующих рулёжных дорожек. Уже в 2016 году в аэропорту Нальчик после посадки самолёт Боинг-837/800 АК «Победа» зарулил на РД, не предназначенную для таких типов ВС. Сопровождение осуществлял на автомобиле специалист аэродромной службы. В итоге аэродромное покрытие не выдержало нагрузки, стойки шасси ВС провалились на глубину более 20 см. В течение нескольких часов были проведены работы по эвакуации ВС, потерявшего способность двигаться, с привлечением сил и средств аэропорта Минеральные Воды.

В аэропорту Сочи произошло повреждение ВС на земле: при уборке телетрапа от ВС Боинг-737-800 диспетчер по контролю за подготовкой ВС к вылету не отсоединил кабель наземного источника электропитания от бортового разъёма самолёта по причине зацепления кабеля за правую створку передней опоры шасси и обрыва тяги управления створкой. После устранения повреждения выполнен перелёт с выпущенными шасси в аэропорт «Домодедово» для проверки регулировки тяги створки шасси.

3. Аудит организации выполнения работ по наземному обслуживанию проводится не всеми эксплуатантами, ВС которых выполняют полёты в аэропорты на регулярной основе (требования приказов МТ РФ от 19.08.2013 № 504 «Об авиационном происшествии с самолётом ATR-72-201 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и от 27.11.2012 № 802 «О грубых нарушениях при проведении противообледенительной обработки ВС перед вылетом»). худшую сторону выделяются аэропорты Нальчик, Владикавказ, Махачкала (в аэропорту Нальчик и Владикавказ крайние аудиты проведены эксплуатантом ПАО АК «ЮТэйр» 23.04.2014 и 15.03.2015 соответственно, ООО АК «Победа» аудиты не проводит).

4. Договоры на оказание услуг по наземному обслуживанию составляются без должного анализа состояния и наличия спецавтотранспорта, необходимого для предоставления услуг. Так, договоры с эксплуатантами в аэропорту Нальчик включают все услуги, которые оговорены в приказе Минтранса РФ от 17 июля 2012 г. N 241 "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве РФ", а фактически аэропорт не может выполнить обслуживание туалетов, заправку питьевой водой, кондиционирование пассажирских салонов, заправку азотом, кислородом и авиамаслами по причине отсутствия необходимого спецавтотранспорта, отсутствует комплект типа ЭКО-1 для эвакуации ВС, потерявших способность двигаться. В аэропорту Владикавказ не могут обеспечить ВС иностранного производства электропитанием, обслуживанием туалетов, заправкой питьевой водой, кондиционированием пассажирских салонов.

Оснащённость аэропортов спецавтотранспортом определена в «Рекомендуемых нормах оснащённости аэропортов спецавтотранспортом для эксплуатационного содержания аэродромов, технического и коммерческого обслуживания воздушных судов» от 20.12.2012 и необходимо этих рекомендаций придерживаться с учётом требований по обеспечению подготовки к вылету ВС иностранного производства конкретных типов.

Необходимо отметить, что приручённые и натренированные хищные птицы (ворон и два сокола) имеются только у орнитолога аэропорта Владикавказ.

5. Авиационные двигатели типа ТА-6, установленные на установках воздушного запуска (УВЗ), не имеют ресурсов, продление ресурсов с приглашением специалистов соответствующих организаций (ООО «Гидравлика») не проводится (аэропорты Нальчик, Владикавказ, Астрахань), применение таких УВЗ по назначению может иметь непредсказуемые последствия.

6. Не своевременно выполняется сверка контрольных экземпляров регламентов технической эксплуатации ВС (вертолётов типа Ми-8МТВ-1, Ми-8Т в ОАО «Международный аэропорт Махачкала»).

7. Отсутствуют пневмотканевые подъёмники типа АПТП для выполнения работ по эвакуации ВС отечественного и иностранного производства в аэропортах Анапа, Геленджик, Элиста, Владикавказ, Магас.

8. Не укомплектованы адаптерами и не смонтированы на подвижные монтажные тележки троса для эвакуации ВС хвостом вперед в большинстве аэропортов (выполнено только в аэропортах Сочи, Краснодар и Минеральные Воды).

9. В аэропорту Грозный:

- стоянки № 2, № 3 не оборудованы щитами для защиты производственного здания АТБ от газовых струй авиадвигателей ВС при запуске и выруливании;
- на стоянках №№ 7, 8 и 9 стационарное электропитание отсутствует;
- на стоянках №№ 4, 5 и 6 стационарные источники электропитания неисправны.

10. Не закончена покраска наземного оборудования, на местах стоянок ВС нет разметки под размещение необходимого и достаточного наземного оборудования (колодок, стремянок и т.п.). Оборудование размещается хаотично, имеют место посторонние предметы и оборудование, не применяемое для наземного обслуживания ВС, что создаёт вид беспорядка на местах стоянок ВС и неприглядного состояния территории аэропорта в целом.

11. Не отведены и не обозначены места хранения наземного оборудования, применяемого для выполнения технического обслуживания ВС. На местах скопления такого оборудования беспорядок (мусор, посторонние предметы, отсутствует разметка и ограждение).

До настоящего времени отсутствует единый подход эксплуатантов к порядку организации наземного обслуживания воздушных судов в аэропортах Российской Федерации. Эксплуатанты самостоятельно разрабатывают Программы по переучиванию инженерно-технического персонала на выполнение наземного обслуживания по конкретным типам воздушных судов. Содержание и объем этих программ значительно отличается друг от друга. В результате, у одного эксплуатанта требования к наземному обслуживанию заключается в приеме воздушного суда на стоянку, установке колодок и выпуск воздушного судна. У других – объем работ по наземному обслуживанию достигает объема оперативных видов технического обслуживания. Отсутствует образец унифицированной формы документации, оформляемой при выполнении наземного обслуживания воздушных судов.

Предлагается:

- внедрить единые требования (ФАП), определяющие порядок организации наземного обслуживания воздушных судов в аэропортах Российской Федерации;
- разработать типовые Программы подготовки специалистов по наземному обслуживанию воздушных судов;
- разработать Правила подготовки и допуска специалистов и организаций по ТО к выполнению работ по наземному обслуживанию воздушных судов, определить конкретные объёмы работ по наземному обслуживанию ВС для организаций по ТО аэропортов;

В связи с сокращением объемов работ по обслуживанию воздушных судов российского производства, при очередной сертификации аэропортов, как организаций по ТО ВС по ФАП-285, возникают сложности с подтверждением опыта по выполнению ТО воздушных судов согласно разрешенной сфере деятельности.

Предлагается требования подпункта б п. 17.10 ФАП-147 о наличии опыта по техническому обслуживанию воздушных судов у инженерно-технического персонала за предшествующие 24 месяца в течении 6 месяцев распространять только на организации по ТО ВС, выполняющие периодические виды ТО.

2.3. Выполнение доработок АТ

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 взлётной 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.

Проблемной стала летная эксплуатация в указанном воздушном пространстве для двух самолетов А319-112 АО «ДОНАВИА» и 10-ти самолетов Як-42Д ПАО «Авиакомпания» «Грозный Авиа». Вместе с тем 01.05.2016 у АО «ДОНАВИА» был аннулирован сертификат эксплуатанта, а в отношении ПАО «Авиакомпания» «Грозный Авиа» Росавиацией принято решение о запрете международных полетов и проблема утратила актуальность.

В соответствии требованиями ч. 1, 2, 3 приложения 6 ИКАО для самолетов вертолетов ГА с 01.01.2016 прекращается использование бортовых самописцев речевои информации (CVR) с записью на магнитную ленту и проволоку. Для эксплуатантов, выполняющим работы по контрактам с ООН, Заказчики потребовали незамедлительно установить на ВС бортовые самописцы речевой информации с твердотельными накопителями. В ОАО НПК «ПАНХ» в мае-июне началось поэтапное выполнение доработок 4-х 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. Характерные недостатки, выявляемые в процессе проведения инспекционного контроля экземпляра воздушного судна

В первом полугодии 2016 года в соответствии с утверждённым планом-графиком, государственными инспекторами ОПЛГ ГВС Южного МТУ Росавиации выполнен плановый инспекционный контроль 73 воздушных судов, что составило 41.3% от запланированного объёма, из них:

- 20 самолётов (Ан-2 – 18, Ра-46-500ТР – 2);
- 10 вертолётов (Ка-32 – 1, Ми-2 – 2, Ми-8 – 1, Robinson – 4, Eurocopter - 2);
- 39 ЕЭВС;
- 4 вертолета осмотрены инспекторским осмотром согласно требованиям Распоряжения ДВ-105 перед убытием для выполнения работ за рубежом (Ка-32 – 3; Ми-26Т – 1).

При инспекционном контроле воздушных судов в первом полугодии 2016 года выявлено 739 недостатка и нарушений в ведении производственной, пономерной документации и в состоянии ВС. Из них: 353 – при ИК ЭВС, 386 – при ИК ЕЭВС.

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 первом полугодии 2016 года выполнена инспекционная проверка 89 воздушных судов, из них:

- 27 самолётов (Як-42 – 1, Ан-2 – 26);
- 13 вертолётов (Ка-32 – 4, Ми-8 – 2, Ми-2 – 3, Ми-26 – 1, Robinson – 3);
- 49 ЕЭВС.

По результатам инспекций выявлено 1238 недостатка и нарушений в ведении производственной, пономерной документации и в состоянии ВС. Из них: 326 – при ИК ЭВС, 912 – при ИК ЕЭВС.

В первом полугодии 2016 года принято решение об отказе в сертификации и приостановке действия СЛГ 50 ВС (в первом полугодии 2015 - 48), из них:

- отказано в выдаче Решений на сертификацию ВС – 9;
- принято Решений об отказе в выдаче СЛГ ВС по представленным Комплексным заключениям и Заключениям из Центров по сертификации ВС – 6;
- оформлено Решений о приостановке СЛГ по результатам ИК ВС – 8;
- оформлено Решений о приостановке СЛГ по причине ЛП и другим причинам - 27.

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.).

По результатам выполненных работ и представленными отчетами от владельцев ВС восстановлены СЛГ и допущены к дальнейшей эксплуатации 41 ВС.

Проводимый в межсертификационный период плановый инспекционный контроль лётной годности воздушных судов дисциплинирует владельцев ВС и руководителей авиапредприятий, в первую очередь это касается владельцев самолётов Ан-2 и единичных экземпляров ВС.

Анализ проведения планового инспекционного контроля экземпляров ВС в первом полугодии 2016 года свидетельствует:

- об уменьшении ошибок и недостатков в ведении судовой и пономерной документации ВС;
- об ухудшении общего технического состояния самолётов типа Ан-2, связанного с естественным старением конструкции самолёта и его комплектующих, в связи с отсутствием производства агрегатов и комплектующих изделий, специального инструмента для выполнения ТО и их большой стоимости.

В лучшую сторону по техническому состоянию воздушных судов, организации подготовки к инспекторским осмотрам авиатехники отмечается ООО Авиакомпания «АННУШКА», ООО «Южный АЦ».

При выполнении инспекционного контроля лётной годности ЭВС согласно требованиям ФАП «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утверждённых 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»), ГБУ 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 самолётов 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 самолёта 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 самолёта 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;

– подтёки масла на элементах конструкции планера и шасси;

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

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

– отсутствуют поправочные графики 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 (самолёта, 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 отчёты к актам не представляются;

– учёт наработки и контроля параметров работы двигателя АШ-62ИР на автомобильном бензине АИ-95 для самолётов Ан-2 (Распоряжение ФСВТ от 18.07.2000 № 148-РН и от 11.04.2001 № НА-131-Р) ведётся нерегулярно;

– в паспортах однотипных приборов и агрегатов самолёта 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 выполнение работы по контролю массы ВС);

– не всегда представляются акты и интегрированные отчёты 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 вертолётов:

- касание трубопроводов (недостаточный зазор) о элементы конструкции вертолёта и двигателей;

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

- отсутствие маркировки заглушек, колодок и струбцин вертолётов;

- 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, колёсах, регулируемых тягах, замках (ДЗУС) крышек, лючков доступа к трансмиссии на хвостовой балке и отсеков;

- обрывы металлизации на различных элементах конструкции;

- не все трафареты и надписи в кабине и багажных отсеках вертолётов 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 Карты данных Сертификата типа в кабине и багажном отсеке на вертолётах иностранного производства.

2.5. Недостатки в организации работ по сертификации ВС

За первое полугодие 2016 года принято 154 заявки на сертификацию воздушных судов. По результатам инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности оформлено 149 сертификатов лётной 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.

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).

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 объёме не проверяется, что лишний раз указыва на низкий уровень подготовленности специалистов.

Наиболее характерные недостатки, выявляемые при сертификации ВС типа Ан-2:

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

– в паспорте коррозионного состояния самолёта 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;

– «посеребрение» 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;

– допускаются ошибки в подсчёте наработки ВС, агрегатов, а при обнаружении ошибок исправления вносятся с нарушениями;

– исправления в формулярах и паспортах не заверяются подписью должностного лица и печатью (приложение 1, п.1.1.4);

– продолжения закончившихся разделов заводятся на отдельных листах, изготовленных от руки и по несоответствующей конкретному разделу форме (приложение 1, п.1.1.4). Записи, заверенные подписью и печатью для формуляров (паспортов) на последнем листе о количестве вложенных листов дополнения в соответствующий раздел не вносятся.

При сертификации вертолётов иностранного производства (R-44, EC-130) 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.

Недостатки, характерные для всех типов вертолётов Ми-8:

1. 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 вертолётах Ми-8 МТВ-1 «Введение резервирования линии питания приёмников электроэнергии».

2. По формулярам и паспортам комплектующих изделий:

- раздел «Контроль ведения формуляра» ведётся 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 росписи 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.

Недостатки, характерные для самолётов типа Як-42:

– в формуляре ВС «Сведения о контрольных полетах» нет записи о выполнении контрольного полета после хранения ВС свыше 6 месяцев;

– в паспортах на комплектующие изделия с ограниченным сроком службы нет записи о продлении межремонтного ресурса по Решениям разработчика;

– исправления в формулярах и паспортах не заверяются подписью должностного лица и печатью;

– в формуляре самолёта «Учёт выполненных работ» не всегда указываются номера карт-нарядов на выполненные работы;

– в бортовых журналах не сверяются и не подписываются ведущим инженером опись бортового имущества.

Из анализа несоответствий, выявленных центрами по сертификации при проведении инспекционной проверки ЭВС, прослеживается тенденция к ослаблению контроля руководящим составом ИАС эксплуатантов за ведением пономерной и судовой документации.

2.6. Анализ характерных недостатков при эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения

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

Всего на территории деятельности зафиксировано **254** (244 в 1-ом полугодии 2015 года) ЕЭВС, в эксплуатации (с действующими сертификатами или в проце сертификации) находится **151**, из них:

– самолётов – 35 (в эксплуатации 15);

– микросамолётов – 158 (в эксплуатации 115);

– гидросамолётов – 5 (в эксплуатации 2);

– дельталётов – 37 (в эксплуатации 8);

– тепловых аэростатов – 15 (в эксплуатации 8);

– вертолётов – 4 (в эксплуатации 3).

В настоящее время на территории деятельности Южного МТУ Росавиации числится **152** эксплуатанта ЕЭВС: **26** – с сертификатом на авиационные работы (84 ЕЭВС), **101** владелец ЕЭВС – физических лиц (128 ЕЭВС) и **25** владельцев ЕЭВС – юридических лиц (42 ЕЭВС), без сертификата эксплуатанта.

В первом полугодии 2016 года государственными инспекторами ОПЛГ ГВС было проверено на соответствие требований руководящих документов в области гражданской авиации **70** (52 в первом полугодии 2015 года) комплектов документации от владельцев ЕЭВС для выдачи решений на выполнение работ по сертификации ЕЭВС, оформлен 3 отказов в предоставлении государственной услуги.

Проверено документов, поступивших из Центров по сертификации, и оформлено СЛГ ЕЭВС – **69** (60 в первом полугодии 2015 года), оформлено **5** отказов в выдаче СЛГ.

Выполнены инспекционный контроль **39** (в первом полугодии 2015 года – **43**) ЕЭВС, что составляет **30%** от запланированного количества на год, и инспекции по сертификации **49** ЕЭВС. Итого проинспектировано **88** ЕЭВС, что составляет **33,8%** от общего количества запланированных к инспектированию.

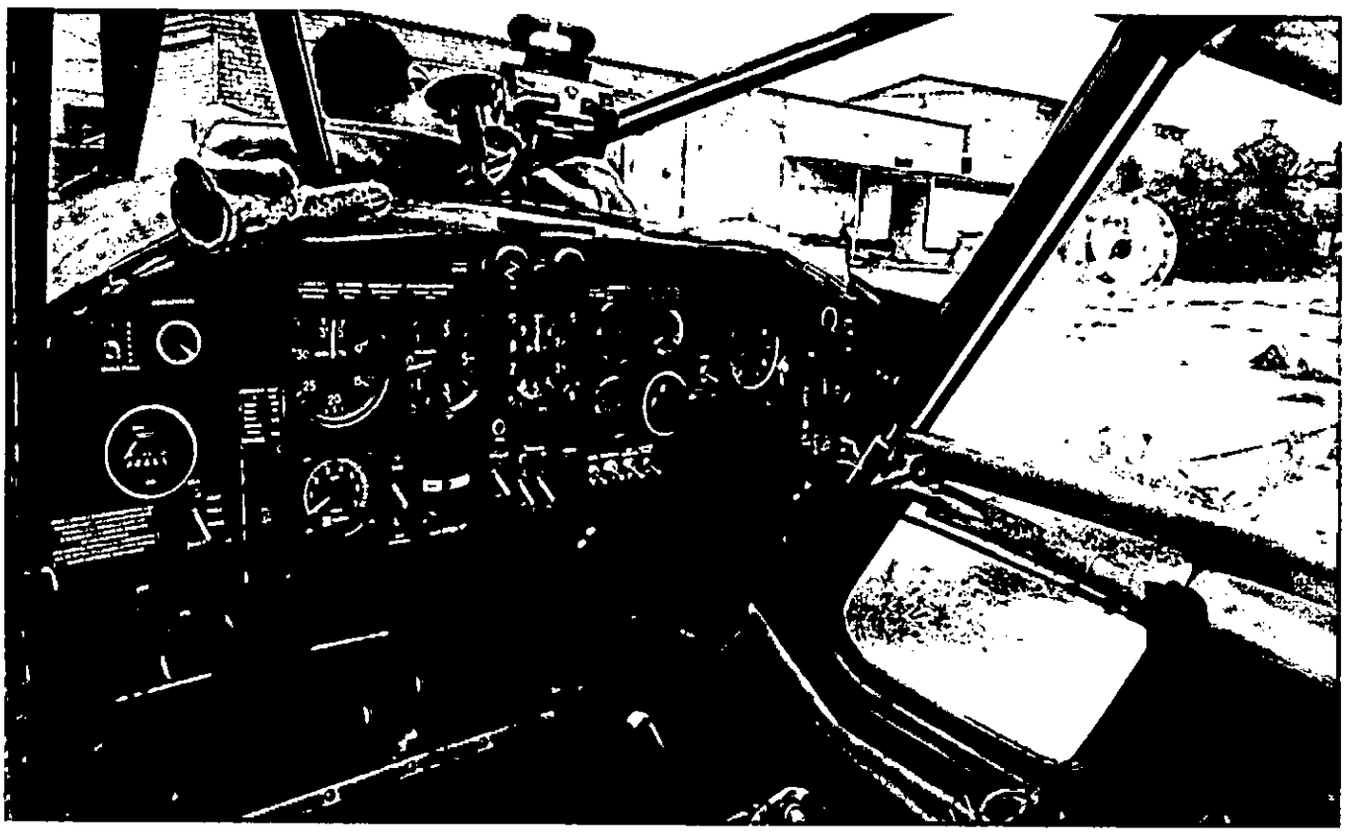
Характерными недостатками в организации технического обслуживания и поддержания летной годности единичных экземпляров воздушных судов, выявленными при проведении инспекционных контролей и инспекций по сертификации, являются:

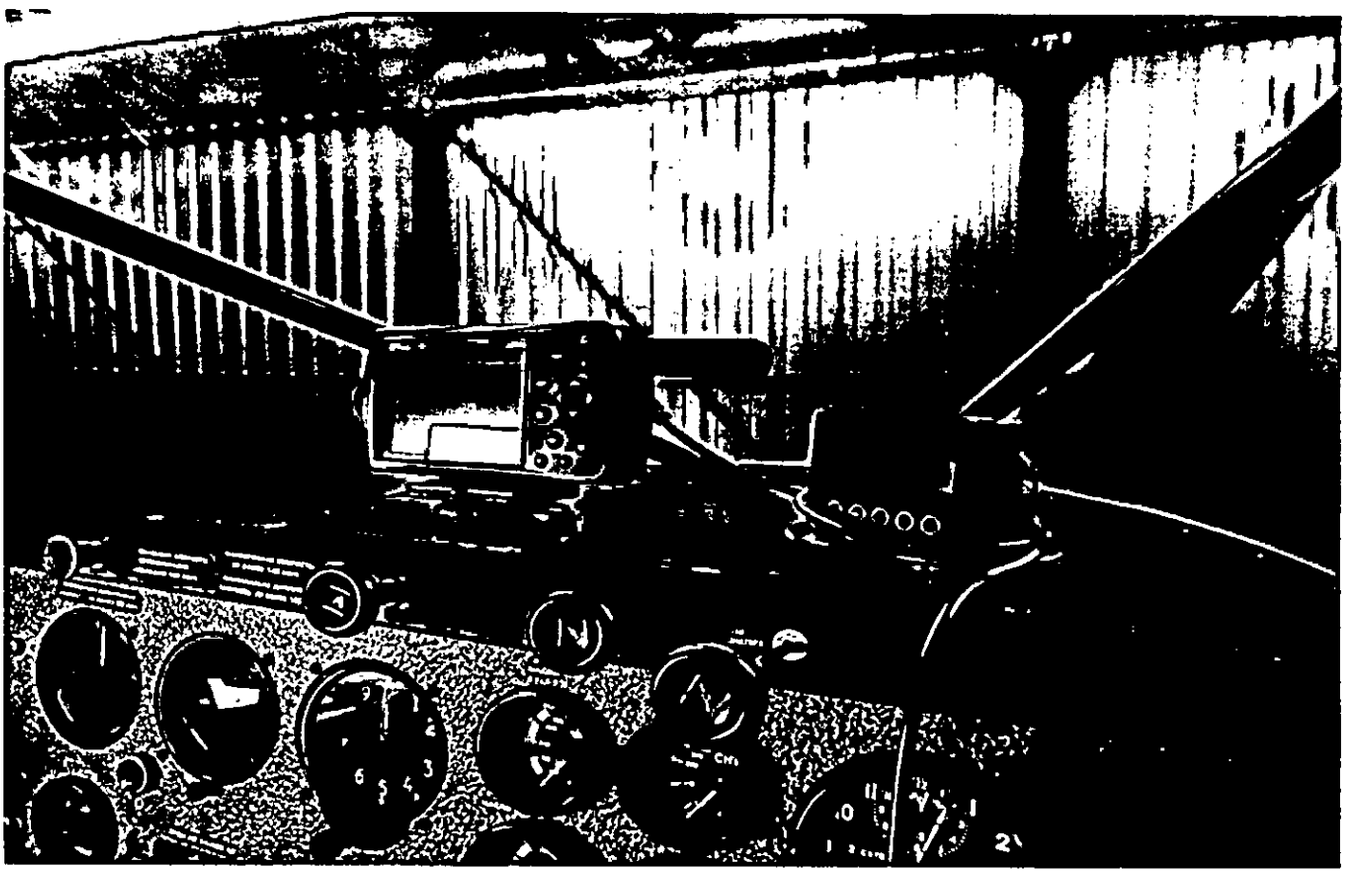
1. В нарушение технических требований к ЕЭВС АОН (приложение 1 к распоряжению МТ РФ от 15.05.2003 № НА-119 раздел 3 п.3.1.3):

- на приборах контроля работы двигателей (указатели температуры, давления) не обозначаются максимальный и минимальный эксплуатационный 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.





3. Разработанная владельцами ЕЭВС эксплуатационная документация не соответствует ГОСТ 18675-2012 «Документация эксплуатационная и ремонтная на АТ и покупные изделия на нее». Разделы формуляров ведутся не в полном объеме: не указывается установленное на ВС оборудование, не указывается место установки огнестойкой таблички, не указываются агрегаты с ограниченным ресурсом, не указывается специалист, допущенный к ТО ЕЭВС, не подводятся итоги налета (наработки) ЕЭВС и двигателя за месяц.

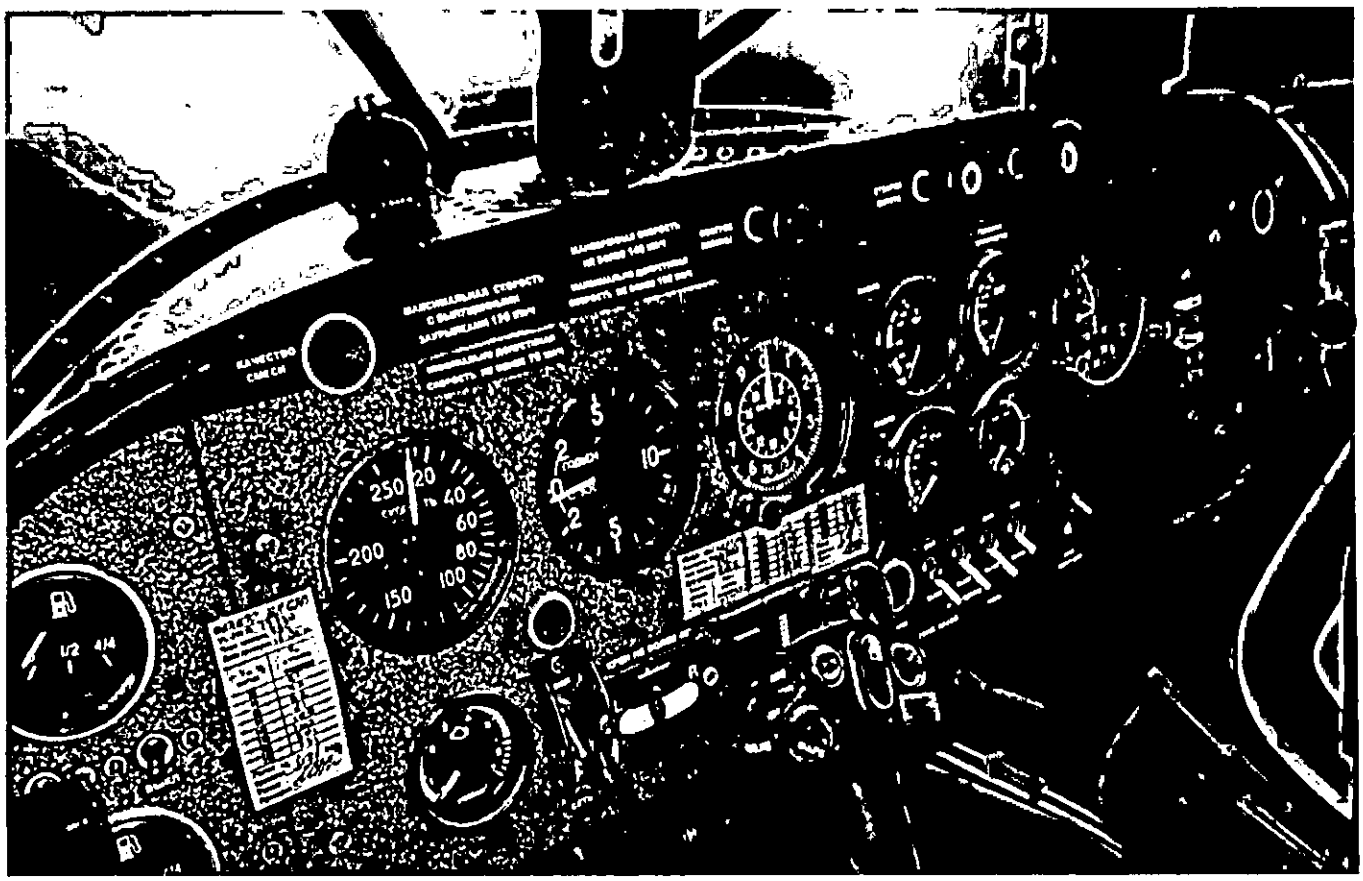
4. В Регламенте ТО не отражается необходимость периодической проверки устанавливаемых в соответствие с п. 2.18.2 ФАП-128 приборов (указатель скорости, барометрический высотомер) на соответствие нормативно-техническим параметрам, определения погрешности показаний, периодичность лабораторной проверки необоснованно увеличена до трех лет.

5. 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.

6. Требования к качеству заправляемого автомобильного топлива не описаны в РТЭ раздел «Техническое обслуживание» и в РТО, не учтены требования инструкции по эксплуатац 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.



9. В эксплуатационно-технической документации, разрабатываемой эксплуатантом ЕЭВС, не дается полное описание всех систем ЕЭВС и порядка их летной и технической

эксплуатации. Встречаются противоречия в ЭТД – в зависимости от раздела используются различные наименования одного и того же оборудования, применяемые единицы измерений.

10. На огнестойкой идентификационной табличке не указывается номер действующего СЛГ (ФАП-118, приложение 1, раздел 11).

11. На клеммах аккумуляторной батареи отсутствуют защитные колпачки.

12. На указателе температуры охлаждающей жидкости двигателя Rotax-912 неправильно указано ограничение максимальной температуры.

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

14. В формуляр самолета не внесена запись о выполнении требований директивы летной годности от 04.05.2016 № 0437-э, не заведены и не заполнены листы ознакомления летного и инженерно-технического состава с РЛЭ и РТЭ после сертификации.

15. 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.

16. 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.

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

18. Не все владельцы ЕЭВС ведут записи в журнале подготовки ЕЭВС к полетам, в которых 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).
19. Не все владельцы (эксплуатанты) ЕЭВС отслеживают изменения, вносимые производителем в инструкцию по эксплуатации двигателя Rotax-912, используют старую редакцию ИЭ.

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

Наиболее характерные несоответствия:
1. В отчетах экипажа в полетных листах, заключении и проекте карты данных имеются несоответствия в числовых значениях по массе ЕЭВС, скоростях (максимальной, минимальной, при взлете и 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 дельталёта не отражается, с каким крыл (площадь, профиль, состояние элементов) выполнялись полеты, с каким крылом сертифицируется дельталёт. Паспорт на аэродинамический профиль отсутствует или не ведется. В проект карты данных сведения о крыле отсутствуют.
4. Взвешивание ЕЭВС и определение центровки ЕЭВС специалистами ЦС ООО «Приволжский Аэрорегистр» производится по технологии, отличной от приведенной в РТЭ, без использования напольных весов (с использованием динамометра, через рычаг за колесо и двигатель).
5. Состав и полнота отработки эксплуатационной документации владельцем (РЛЭ, РТЭ, РТО, ТК) специалистами центра проверяется поверхностно (непрофессионально).
6. В материалах сертификации не отражаются сведения о специалисте, представляющем ЕЭВС к сертификации, выполняющем на нем работы по поддержанию летной годности (наличие свидетельства специалиста, наличие квалификационной отметки).
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 проверо

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

В лучшую сторону по организации технической эксплуатации и поддержанию летной годности ЕЭВС среди частных владельцев отмечаются Солод С.И., Нищадим А.П., среди эксплуатантов – ИП Майстренко А.В., ООО «Южный АЦ», ООО «ФЛАЙ», ИП Пасиков Г.В., ИП Машкин Э.В..

2.7. Состояние охраны труда и техники безопасности.

Результаты проведённых 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 её 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.	3	3
в том числе:		
лёгкой степени тяжести	3	3
тяжёлой степени	-	-
со смертельным исходом	-	-

По сравнению с аналогичным периодом 2015 года (3 несчастных случая) количества несчастных случаев в 2016 году не изменилось (3 несчастных случая).

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 произошёл 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 подскользнулся, упала и получил закрытый перелом дистального эпиметафиза левой лучевой кости.	**Лёгкая произв. травма**

2	26.02.2016 00.45	Минералводский Ф-л «Аэронав-ция Юга» АндриевскийАндрей Викторович, 27.12.1982.	Диспетчер	Возвращаясь из служебной командировки на общественном транспорте попал ДТП. Сотрясение головного мозга, ушибленная рана правой олени, ушиб левого голеностопного сустава.	**Лёгкая произв. травма**
3	03.06.2016 13.45	Астраханский филиал «Аэронавигация Юга», Волчков Павел Николаевич 28.06.1958.	Техник по радионавигации и связи	При выходе из кунга оступился и упал со ступенек лестницы. Перелом с вывихом левой ступени.	**Лёгкая 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, своевременной профилактики с целью предупреждения несчастных случаев на производстве и, в первую очередь, тяжёлых несчастных случаев и несчастных случаев со смертельным исходом.

2.8 Исполнительская дисциплина по периодическим формам отчётности и разовым указаниям по организации ТОиР АТ

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 ОП ГВС с напоминанием о своевременном представлении сведений и отчётов по формам федерального государственного статистического наблюдения. В первом полугодии 2016 года информационное письмо от 30.06.2016 № 642э. В письмах указаны сроки представления отчётности, а также электронные и почтовые адреса заинтересованных получателей статистических отчётов.

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 отчётным кварталом, представлять в адрес межрегионального территориального управления статистическую отчётность **по форме№ 34-ГА** «Сведения о календарном времени самолётов, вертолётов». Раздел 2 «Парк воздушных судов по времени его эксплуатации» представляется один раз в год в отчёте за 4-й квартал и оформляется на основании формуляров воздушных судов, находящихся на балансе авиапредприятия. Статистические отчёты представляются в адрес ОПЛГ ГВС по электронной почте oplggvs@ugmtu.favt.ru.

В соответствии с требованиями «Положения об учёте воздушных судов и авиадвигателей гражданской авиации», утверждённым МГА 02.02.1988 предприятия, эксплуатирующие авиационную технику обязаны представить статистические отчёты 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 отчётным:

1) **по форме № 36-ГА** «О наличии и ресурсном состоянии самолётов, вертолётов» 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@mail.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 Росавиациипо электронной почте oplggvs@mail.ru.

Ежемесячная учётная документация по **формеN 8-ОАСУ (3-М)** «Сведения о прибывших, убывших и списанных самолётах, вертолётах 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 её искажение влечёт ответственность, установленную Законом РФ «Об ответственности за нарушение порядка представления государственной статистической отчётности» от 13.05.1992 № 2761-1.

Анализ представленных авиапредприятиями и эксплуатантами ВС документов в 1-м и 2-м полугодиях 2015 года показал, что установленные требования к срокам представления форм статистической отчётности ГА и других документов по вопросам поддержания лётной годности гражданских ВС, в целом, выполняются.

Большинство организаций ГА, такие, как: ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева, ЗАО «Авиакомпания «Роствертол-Авиа», ОАО «Авиакомпания «Грозный Авиа», ОАО НПК «ПАНХ», ООО Авиакомпания «Юг-Лайн», ООО «Авиакомпания Азимут», 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 отчёты.

Вместе с тем, отдельные организации ГА проявляют низкую исполнительскую дисциплину в вопросах представления отчётов 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.

Согласно Рекомендаций, 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 на авиационные работы по договору анализ составляет организация по ТО, взявшая ВС на обслуживание. Статистические данные по налету и количеству отказов и инцидентов в донесении за 2 и 4 квартал необходимо указывать за полугодие.

2.9. Анализ характерных недостатков при подаче документов на получение Свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов.

Отдел поддержания лётной 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 395 свидетельств, что составляет примерно 25% от общего числа специалистов по ТО АТ на территории деятельнос Южного МТУ Росавиации. В первом полугодии 2016 года было выдано 67 свидетельств.

Руководящие документы обращают особое 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 хочется отметить ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды», ООО «АЭРОКОМПЛЕКС», ЗАО АК «Ростертол-Авиа».

В худшую сторону по подготовке документов на выдачу Свидетельства отмечае ООО «Центр ТО ВС», г. Шахты.

Отмечается низкая подготовка кандидатов на получение Свидетельства специалиста по ТО к сдаче экзамена в территориальной квалификационной комиссии. В первом полугодии 2016 г. в ТКК Южного МТУ Росавиации проведено 18 тестирований на соответствие требований, предъявляемым к обладателю Свидетельства специалиста по ТО АТ, из них успешно только 7 (более 75% правильных ответов).

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) требуется принять необходимые и достаточные меры по упорядочиванию организации работ в разрешённой сфере деятельности: укомплектованию необходимой штатной численности квалифицированными специалистами, разработке нового 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», утверждённых приказом Министерства транспорта № 285 от 25.09.2015, уточнению и разработке технологий выполнения отдельных видов работ, подготовке новых специалистов и организации 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 дальнейшем совершенствовании производственной и учебной базы, решению других вопросов в качественной организации работ по поддержанию лётной годности ВС.

При решении основных вопросов в организации деятельности 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 полётов (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 «Положения о профессиональной подготовке и повышении квалификации инженерно-технического

состава и рабочих эксплуатационных предприятий, учреждений и организаций гражданской авиации» 1981 года. 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 ТО и системы контроля качества АТ

1. Организовать работу по внедрению 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», утверждённых приказом Министерства транспорта № 285 от 25.09.2015:

- разработать Руководство по деятельности в соответствии с порядком, изложенным в п. 61 ФАП-285 и информационном письме (ИП) Южного МТУ от 28.01.2016 № 48э;

- спланировать своевременное проведение периодической подготовки в АУЦ (КПК) квалифицированных специалистов согласно требованиям п. 50 ФАП-285 (проводимой не реже, чем один раз в три года независимо от категорий специалистов);

- установить и поддерживать функционирование системы контроля качества Организации по ТО согласно требованиям п. 62 ФАП-285;

- установить и поддерживать функционирование системы управления безопасностью полётов Организации по ТО согласно требованиям п. 63 ФАП-285 (рекомендации по данному вопросу были направлены в ваш адрес ранее, ИП Южного МТУ №1175-Э от 26.11.2015 и 10.06.2016 № 555э).

2. Обеспечить функционирование системы качества организаций по ТО 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 (РД УПЛГ ВС от 12.04.2016 № 121325, 19.04.2016 № 382э).

3. Своевременно отрабатывать неотложные и профилактические мероприятия по опасным, повторным и вновь выявленным отказам и неисправностям в соответствии с [illegible] 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 ПВС по вине ИТП.

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

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

6. Проверить внесение в пооперационные ведомости, прилагаемые к картам-нарядам при выполнении периодического ТО, пункта «Выполнить проверку правильности функционирования систем управления и соответствия отклонения органов управления после проведения демонтажно-монтажных работ» в соответствии с требованиями РД УПЛГ ВС от 09.11.2010 № 090950 и выполнять процедуры фото (видео) контроля мест проводки управления после демонтажа/монтажа в процессе ТО или устранении

неисправностей согласно требованиям письма ЮЖНОГО МТУ ВТ ФАВТ от 24.06.2008 № 563-Э.

7. При оформлении производственно-технической документации обратить особое внимание на оценку коррозионных поражений конструкции ВС и выполнению 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 «Sokorac 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 учётом 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 утверждённому Графику выполнения инспекции ВС специалистами Южного МТУ Росавиации, размещённому 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 АТ, инструменту и расходным материалам

1. Установку и эксплуатацию нетабельной и съёмной 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 информационными 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 выполнение ТО, внесение записей в паспорта (формуляры) СНО и 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 и КПА, применяемых при выполнении работ по ТО ВС. Использование авиаГСМ организовать с учётом даты вскрытия тары и установленных сроков годности (письмо 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 ПОО ВС, УВЗ, электроустановки, заправщики спецжидкостей, 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 информационных писем 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 ВС с вновь установленным оборудованием или модификацией отдельных ЭВС.

2. Организовать выполнение работ по бюллетеням промышленности в установленные сроки, введённых в действие Росавиацией, директив лётной годности авиационных администраций и производителей иностранной АТ, в т.ч. по прекращению использования бортовых самописцев речевой информации ВС с записью на магнитную ленту или проволоку в соответствии с требованиями ч.12.3 приложения 6 ИКАО после 01.01.2016 (РД Росавиации от 03.03.2016 № 301455) и замене их на твердотельные.

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).

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 самолётов Ан-2 на автомобильном бензине» при подаче заявки на оформление разрешения подконтрольной эксплуатации самолётов Ан-2 на автомобильном бензине на первые 100 часов необходимо в приложении к заявке предоставлять сведени указанные в информационном письме ЮЖНОГО МТУ ВТ ФАВТ от 12.05.2012 № 486-С (акт техсостояния, копия к/н, фото ВС, копии страниц формуляра). Разрешение на следующие 100 часов эксплуатацию самолёта Ан-2 на автомобильном бензине получать при наличии уведомление от ГосНИИ ГА о проведении проверки организации эксплуатации конкретного самолёта Ан-2 на автомобильном топливе.

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

Спланировать выполнение соответствующих форм технического обслуживания самолётов 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 дальнейш эксплуатации лёгких воздушных судов» и дополнительных профилактическ мероприятий в соответствии с требованиями письма от 20.08.2015 № 840-Э «О грубых нарушениях при техническом обслуживании самолёта Ан-2 RA-17789 ООО «АП «Регионавиа».

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

<u>По эксплуатации ВС иностранного производства и новых типов ВС отечественного производства</u>

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»*, утверждённых приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13.08.2015 № 246. При этом необходимо контролировать проведение подготовки специалистов сертифицированной организации по ТО или работников службы наземного обслуживания аэропорта, в котором сертифицированная организация по ТО упразднена, по утверждённой программе силами эксплуатанта и проведение стажировки по выполнению работ в соответствии с требованиями руководства по организации наземного обслуживания (РОНО) эксплуатанта.

2. Обеспечить своевременное проведение аудитов организации наземного обслуживания ВС в аэропортах со стороны эксплуатантов, выполняющих полёты на регулярной основе.

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

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

5. Исключить возможность выполнения полётов 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).

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.

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, взлётно-посадочных устройств.

2. На самолётах 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 введённым 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).

7. Повторно изучить требования письма от 04.05.2016 № 437э и проверить выполнение рекомендаций.

По оформлению и ведению РД, РОТО, РУБП и РОНО

1. Своевременно вносить в Руководства изменения и дополнения, произошедшие за отчетный период, в том числе при изменении парка ВС, организационно-штатной структуры, места базирования и т.д.

2. Вносить уточнения в прилагаемые Перечни нормативной и руководящей документации, введённой в действие авиационной администрацией по вопросам эксплуатации и поддержания лётной годности ВС.

3. Прописать процедуры проведения проверки аутентичности приобретаемых компонентов авиатехники и допуски их к установке на ВС в соответствии с письмом ДВТ от 19.03.2004 № 24.10-35ГА.

4. В разделах Руководств прописать процедуры оценки надёжности АТ, недостатков, выявленных при техническом обслуживания ВС, связать с системой управления безопасностью полётов, внедрённой в соответствии с письмом руководителя Росавиации от 25.11.2009 № ГК 1.22-2979.

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 соблюден 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 самолёта Ил-96 RA-96010 в аэропорту Шереметьево.

2. Постоянно в начале работы смен организации по ТО и службы наземного обслуживания назначать пожарный расчёт 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, имеющих самостоятельное юридическое лицо, субъектов АОН) и спланировать выполнение требований рекомендаций с учётом особенностей эксплуатации по типам ВС, ЕЭВС, разрешённых сфер деятельности, объёмов выполняемых работ, мест базирования ВС, наличия и состояния производственной базы и других факторов.

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

Об изучении Анализа за первое полугодие 2016 года и выработанных профилактических мероприятиях доложить в Анализе авиапредприятия за третий квартал 2016 года.

Начальник ОПЛГ ГВС М.С. Сотников

Приложение 1

Налёт по типам ЭВС за 1-е полугодие 2016/2015 г.г.
(общий, на инцидент, на отказ)

Авиакомпания	Тип ВС	Кол-во ВС	Налёт (час)	Кол-во отказов	Кол-во инц-в	Налёт на отказ	Налёт на инц-т
ОАО «АК «Грозный-Авиа»	Як-42	9/8	342/1792	15/54	0/1	22,8/33,2	-/54
ЗАО АК «Роствертол-Авиа»	Ми-26Т	1/3	7/14	4/3		1,8/4,7	
	Ми-2	2/1	10/24	1/0		10/-	
ОАО НПК «ПАНХ»	Ми-26Т	3/3	13/95	2/2		6,5/-	
	Ми-8	8/8	674/1608	2/2		168,5/84,6	
	Ка-32	10/11	231/229	6/27		38,5/8,5	
	В-3	1/1	21/0	2/0		10,5/-	
	EC-135T2+	1/1	647/490	0/0			
	МВВ-ВК117С2	3/2	65/51	0/0			
ЗАО АК «Сокол»	Ми-2	1/1	13/12				
	Ми-8Т	1/2	18/175	0/3		-/58,3	
ООО «Аннушка»	Ан-2	2/2	386/290	3/3		128,7/96,7	
	Ми-2	2/1	15/13	1/1		15/13	
ООО "Аэроклуб Кубань"	Ан-2	1/1	110/-				
ООО «Химавиа»	Ан-2	3/3	104/-				
ООО АП «Трансхимавиа»	Ан-2	2/1	68/45				
ООО АП «Трансхимавиа»	Ми-2	3/2	34/37				
ООО «Авиакомпания «Агролет»	Ан-2	5/5	266/-				
ООО АП «Регионавиа»	Ан-2	7/7	118/276	12/16		9,8/17,3	
ООО «РусАгрАвиа»	Ан-2	2/2	36/-				
ООО «Деметра»	Ан-2	2/2	91/-				
ООО АП «Рисхимавиа»	Ан-2	3/4	140/188				
ИП Мелихов В.П.	Ан-2	4/3	35/-				
ИП Кузнецов Ф.Г.	Ан-2	1/2	64/-				
ПСК "Фермер Прикумья"	Ан-2	1/1	63/-				
ИП Калинин С.Д.	Ан-2	2/2	27/4	1/0		27/-	
ИП Михеев Л.А.	Ан-2	1/-	29/-				
СПК "АФ Новобатайская"	Ан-2	1/-	29/-				
ООО «Респект-Интер»	Ан-2	1/1	22/-				
ИП Ткаченко Н.И.	Ан-2	3/-	136/-				
ИП гл. К (Ф) Х Арутюнов В. Т.	Ан-2	1/-	57/-				
ИП Студенцов А.В.	Ан-2	1/-	22/-				
ООО Авиакомпания «Дельта»	Ан-2	1/-	79/-				
ООО «Спец-Аэро»	Ан-2	3/-	46/-				

ООО «Шахтинский Аэроклуб»	Ан-2	1/-	20/-				
ИП Лысенко Н.Н.	Ан-2	10/11	334/423	3/7		111,3/60,4	
ИП Казин В.Г.	Ан-2	5/-	125/-				
ООО «Хелиэкшн»	AS 350 B3	1/1	96/-	3/0		32/-	
ИП Щебриков А.В.	Ан-2	3/2	50/-				
ИП Хачатрян В.Р.	Ан-2	1/-	16/-				
ООО АТЦ "Вираж"	Ан-2	4/-	131/-				
	Ми-2	1/-	25/-				
ИП Балакирев	Ан-2	1/1	26/23				
Итого	Як-42	9/8	342/1792	15/54	-/1	22,8/33,2	-/54
	Ан-2	79/54	2630/1249	19/26		138,4/48	
	Ми-2	9/6	97/86	2/1		48,5/86	
	Ми-26	4/6	20/109	6/5		3,3/21,8	
	Ка-32	10/11	231/229	6/27		38,5/8,5	
	Ми-8	10/10	692/1783	4/22		173/81	
	Имп. вертол.	6/4	829/541	5/*0		165,8/-	
Итого		127/99	4841/5789	57/135	-/1	84,9/42,9	-/135

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

Приложение 2

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

А-319
ТУ-204/214

- 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;

Ан-2

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 № 268э) установка на ВС неориентированного стекла марки СО-120 вместо АО-120, контроль марки органического стекла перед установкой должна осуществлять ОТК СОТО;

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 самолётов всех типов

Ка-32

- РД УПЛГ Росавиации от 30.06.2016 № 300800 (04.07.2016 № 660э) 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 т№ 659э) разовая проверка состояния и правильности монтажа тросовой проводки управления рулевым винтом вертолетов Ми-8 всех модификаций.

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 вертолётов всех типов

EUROCOPTER EC-120B и EC-130ВЧ

MBB-BK 117 (EC145), EC135

BeLL-427

ROBINSON R-44.

ЕЭВС

- основание 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 3

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 № 1502Э	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 № 137э	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 № 158э	О подготовке ИАС к работе ВЛП-2016	Евсеев А.А.
9		03-16	А/К	03.03.2016 № 186э	Информация по АС с ВС во вторых кварталах в 2013-2015 годах	Костров С.А.
10		03-05	А/К	15.03.2016 № 218э	Об итогах совещания ИАС Южного МТУ в условиях ВЛП-2016	Евсеев А.А.
11		03-36	А/П	14.03.2016 № 215э	О предоставлении сведений по подготовке персонала к выполнению НО ВС	Мерзликин Н.В.
12	РД 220715 22.03.2016	03-36	АП, АРЗ	от 23.03.2016 № 268-Э	О разрушении органического стекла кабины экипажа на самолёте 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 самолётах 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 № 336э	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

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	Исх. № 487-Э от 20.05.2016	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 № 484э	О результатах расследования ЛП с R-66 и необходимости учёта 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 № 562э	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 № 508э	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 № 581э	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		ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» определено в качестве уполномоченного КБ по самолету Ан-2 в РФ	
29	РД от 20.05.2016 № 200730	03-04	Ми-8	20.05.2016 № 487э	Визуальный осмотр комлевых участков лопастей несущего винта на предмет отсутствия повреждения металла лонжерона;	Ткач С.Г.
30		03-16	А/П	17.06.2016 № 580э	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 № 660э	РО состояния тросовой проводки двигателями Ка-32	Мартынюк Н.А.
32	30.06.2016 № 300730	03-04	Ми-8	04.07.2016 № 659э	РП состояния и правил монтажа тросовой проводки управления РВ вертолетов Ми-8	Мартынюк Н.А.