



ПРОКУРАТУРА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ  
ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА**

ул. Маяковского, д. 35, лит. А, г. Санкт-Петербург,  
Россия, 191014  
т.: (812) 272-03-32, т/ф.: (812) 272-03-62

Начальнику Северо-Западного  
межрегионального территориального  
управления воздушного транспорта  
Федерального агентства воздушного  
транспорта

Гринченко О.Т.

22.10.2018 № 23/1-85-2018

**ПРЕДСТАВЛЕНИЕ**

Об устранении нарушений  
воздушного законодательства

Северо-Западной транспортной прокуратурой проведена проверка соблюдения Северо-Западным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Росавиации (далее – СЗ МТУ) требований законодательства при сертификации воздушных судов, выдаче свидетельств авиационного персонала, сертификатов эксплуатанта и расследовании авиационных инцидентов.

Проверкой вскрыты нарушения требований Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ), Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 (далее – ФАП-118), Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.98 № 609 (далее – ПРАПИ), Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнить функции членов экипажа гражданского воздушного судна..., утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 № 670 (далее – Правила № 670).

**Выявлены нарушения при сертификации единичных экземпляров воздушных судов.**

Изучением сертификационных дел на воздушные суда C-172M RA-2622G; Cessna TTx Stylish RA-2754G; C-172CT RA-2273G; C-172 Tiger RA-0649G; PA28140-28-25583 RA-2574G; PA2814028-7325205 RA-2599G; ТУКАН RA-2358G; C-172N RA-2038G; C-172N RA-4777G; CESSNA F 150L RA-67461; C-182S RA-0220G; C-172V RA-1497G; C177/68 RA-0082A; Cessna-172G RA-2578G; ГОГА-МЫШКА RA-1174G; C-172L RA-2251G; C-182Q RA-2478G; C-172XP RA-1751G установлено, что при их сертификации испытания проведены ненадлежащим образом.

Так, требования, предусмотренные п. 3 приложения № 1 к ФАП-118 не выполнены, не выяснены эксплуатационные и расчетные нагрузки, отсутствуют сведения о коэффициентах безопасности.

6х3590 019859

Северо-Западная транспортная прокуратура  
№Исх-23/1-6261-18

Кроме того, указанные воздушные суда являются идентичными воздушным судам, имеющим сертификаты типа FAA, EASA и российских авиационных властей.

Таким образом, решения об их сертификации, принятые должностными лицами СЗ МТУ, противоречат п. 1 ФАП-118.

При этом факт регистрации данных самолетов как единичных экземпляров не является основанием для их сертификации в качестве таковых, поскольку при регистрации воздушного судна должностные лица Федерального агентства воздушного транспорта не осматривают и не классифицируют самолеты.

В ходе проверки сертификационных дел самолетов RA-2358G и RA-0220G выявлены противоречия между сведениями, содержащимися в карте данных к сертификату летной годности и сведениями, указанными в Руководствах летной эксплуатации, касающихся скоростей выполнения безопасных маневров и диапазонов температур окружающей среды.

Таким образом, должностными лицами СЗ МТУ и работниками центров по сертификации некачественно проведены работы по сертификации 18 воздушных судов, их соответствие предъявляемым требованиям к воздушным судам гражданской авиации не подтверждено.

Согласно п. 19 ФАП-118, в случае выявления несоответствия воздушного судна требованиям законодательства, орган, выдавший сертификат летной годности приостанавливает его действие.

**Должностными лицами СЗ МТУ допускаются факты включения в приложения к сертификату на выполнение авиационных работ воздушных судов не предназначенных для этого.**

Так, в нарушение п. 3 ст. 21 ВК РФ, в приложения сертификатов, выданных ООО «Авиакомпания Восход», НП «Невский аэроклуб», ООО «Аэроплан», ООО «Балтаэросервис», ООО «Соправиа», ООО «СПБ АТЦ «Полет», включены единичные экземпляры воздушных судов, что влечет за собой их аннулирование либо изменение.

**Выявлены факты некачественного расследования авиационных инцидентов.**

Проверка показала, что авиационные инциденты расследуются некачественно, причины событий не выясняются, меры, направленные на недопущение их в будущем не принимаются.

К примеру, 12.05.2017 во время полета произошло самовыключение двигателя воздушного судна CRJ-200 авиакомпании «Северсталь».

По результатам расследования данного инцидента комиссией СЗ МТУ в качестве причины произошедшего указано на разрушение лопаток компрессора, что привело к вибрации двигателя и последующему выключению двигателя.

Причины разрушения лопаток компрессора не выяснены, двигатель на исследование не направлен, оценка качеству произведенного за 10 суток до инцидента ремонта двигателя, не дана, что противоречит п. 1.1.5 ПРАПИ.

Аналогичным образом не выяснены конкретные причины 8 авиационных инцидентов, произошедших: 18.03.2017 – падение уровня гидрожидкости в полете (причина наличия негерметичности клапана антиюзовой системы колес не установлена); 10.07.2017 – падение уровня гидрожидкости в полете (не дана оценка разрушению уплотнительного кольца); 21.08.2017 – отказ указателя скорости воздушного судна (причина наличия влаги в электронном блоке системы

воздушных данных «Data computer» не выяснена); 14.09.2017 – падение давления масла в двигателе, повлекшее его отключение (не дана оценка причинам деформации уплотнительного кольца); 03.01.2018 – срабатывание сигнализации неисправности реверса двигателя (причина замыкания выключателя не установлена); 23.02.2018 – падение давления масла в двигателе, повлекшее его отключение (не выяснены причины неисправности маслососа); 25.03.2018 – падение давления масла в двигателе, повлекшее его отключение (не дана оценка загрязнению фильтра грубой очистки); 05.06.2018 – неисправность реверса двигателя при взлете самолета (не установлена причина отказа концевых выключателей).

Проверкой результатов расследования авиационного инцидента, произошедшего 16.05.2018 с воздушным судном Boeing 747-400 авиакомпании «Россия» установлено, что причиной разрушения кронштейна навески рычага соединения явилась его коррозия.

Несмотря на изложенное, комиссией СЗ МТУ не выработаны конкретные рекомендации, направленные на недопущение в будущем подобных инцидентов.

При изучении материалов расследования инцидента, произошедшего 10.06.2018 с самолетом Boeing 474-400 авиакомпании «Россия» установлено, что оно произошло из-за ненадлежащего предполетного обслуживания в аэропорту Ларнака (Кипр).

В рекомендациях также отсутствуют меры, направленные на недопущение подобного впредь, в том числе касающиеся информирования изготовителя воздушного судна о допущенных обслуживающей организацией нарушениях.

Не выяснены окончательные причины инцидентов, произошедших 16.12.2017 и 26.04.2018 с самолетами Airbus 321 (АО «Авиакомпания «Россия») и Ту-204 (ФГБУ «СЛО Россия»). В материалах имеются заключения экспертных организаций, противоречащие выводам, сформированным комиссией СЗ МТУ.

Выявлены факты преждевременного установления причин авиационных инцидентов.

Так, в качестве причины инцидента, произошедшего 20.06.2017 с воздушным судном Boeing 737-800 авиакомпании «Россия», указано на неисправность гидромеханического агрегата.

При этом проверка завода изготовителя данного комплектующего изделия, нарушений в работе агрегата не выявила.

Несмотря на ненадлежащее проведение исследования агрегата, мер по повторному направлению изделия на проверку и установлению окончательной причины инцидента, комиссией СЗ МТУ не принято.

Изучением материалов расследований инцидентов, произошедших 06.03.2017 с самолетом Boeing 737-500 и 10.01.2018 с судном Airbus 321 установлено, что конкретные причины событий, в связи с непредставлением необходимой документации, не выяснены.

**Проверкой деятельности СЗ МТУ по выдаче свидетельств авиационного персонала выявлены нарушения при проверке знаний кандидатов.**

Вопреки п. 5 Правил № 670, территориальной квалификационной комиссией фактически не обеспечена объективность проверки знаний при тестировании кандидатов на получение соответствующих свидетельств.

Так, правильные ответы на тесты содержатся в открытом доступе на рабочих столах персональных компьютеров, на которых осуществляется тестирование.

При этом отсутствуют видеозаписи тестирования 105 кандидатов на получение свидетельств авиационного персонала, проведенных территориальной квалификационной комиссией в отдельные периоды 2017 -2018 годов.

Изложенное свидетельствует о ненадлежащем исполнении сотрудниками СЗ МТУ требований нормативных правовых актов и своих должностных обязанностей, отсутствии контроля со стороны руководства Управления за деятельностью подчиненных сотрудников.

С учетом изложенного, руководствуясь ст. 22, 24 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации»,

#### ТРЕБУЮ:

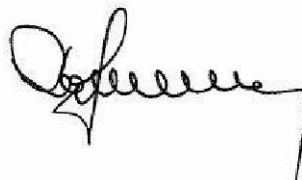
1. Рассмотреть настоящее представление с участием представителей Северо-Западной транспортной прокуратуры и принять меры к устранению выявленных нарушений закона, причин и условий им способствующих, в том числе, рассмотреть вопрос о приостановлении (аннулировании) выданных сертификатов.

2. Рассмотреть вопрос о привлечении лиц, допустивших указанные в представлении нарушения, к дисциплинарной ответственности.

3. О принятых мерах с приложением копий соответствующих документов сообщить в Северо-Западную транспортную прокуратуру в установленный законом срок.

Первый заместитель Северо-Западного  
транспортного прокурора

государственный советник  
юстиции 3 класса



А.Б.Короп