

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Руководителям территориальных  
Управлений государственного  
авиационного надзора

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА  
(РОСТРАНСНАДЗОР)**

Руководителям авиапредприятий

28.07.2009 № 6.1.14-622

Направляю Вам для информации и оперативной организации профилактических мероприятий по безопасности полетов Справку МАК «Общая оценка аварийности гражданских воздушных судов государств-участников соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства».

Приложение: в 1 экз.

С Уважением,

Начальник Управления  
государственного надзора за  
деятельностью в Гражданской авиации

В.В. Кононенко

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ  
КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**СПРАВКА  
ОБЩАЯ ОЦЕНКА АВАРИЙНОСТИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ  
СУДОВ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОГЛАШЕНИЯ О  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ  
ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА  
В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2009 ГОДА**

**МОСКВА - 2009**

В первом полугодии 2009 года с гражданскими воздушными судами государств-участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства при выполнении всех видов авиационных работ и перевозок произошло 13 авиационных происшествий (АП), в том числе 9 катастроф (К), в которых погибли 26 человек.

Данные по аварийности за первое полугодие 2009 года, в сравнении с первым полугодием 2008 года, по классам ВС и видам перевозок представлены в таблице.

Класс воздушных судов	Вид авиаперевозок	Год	Первое полугодие			
			АП	В т.ч. К	Потери	
					Эк	Пас
Самолеты 1-3 классов	Вес виды, авиаработ и перевозок, в т.ч.	2009				
		2008	3	1	7	2
	регулярные	2009				
	пассажирские	2008	1			
	нерегулярные	2009				
	пассажирские	2008				

	<i>Прочие (грузовые, перегоночные, тренировочные)</i>	<b>2009</b>				
		2008	2	1	7	2
<b>Самолеты 4 класса, в т.ч. сверхлегкие</b>	Все виды авиаработ и перевозок, в т.ч.	<b>2009</b>	6	4	5	2
		2008	10	6	7	7
	<i>регулярные пассажирские</i>	<b>2009</b>				
		2008				
	<i>нерегулярные пассажирские</i>	<b>2009</b>				
		2008				
	<i>прочие авиаработы</i>	<b>2009</b>	1			
		2008	2	2	3	4
	<i>АОН</i>	<b>2009</b>	5	4	5	2
		2008	8	4	4	3
<b>Вертолеты 1 и 3 классов, в т.ч. сверхлегкие</b>	Все виды авиаработ и перевозок, в т.ч.	<b>2009</b>	7	5	7	12
		2008	9	6	12	27
	<i>АОН</i>	<b>2009</b>	3	2	3	3
		2008	2	1	1	1
	<b>ВСЕГО</b>	<b>2009</b>	13	9	12	14
		2008	22	13	26	36
<b>АОН самолеты и вертолеты</b>		<b>2009</b>	8	6	8	5
		2008	10	5	5	4
<b>Парк ВС без АОН</b>		<b>2009</b>	5	3	4	9
		2008	12	8	21	32

Из приведенных данных следует, что в первом полугодии 2009 г., по сравнению с аналогичным периодом 2008 г., состояние безопасности полетов в гражданской авиации государств-участников Соглашения по абсолютным показателям улучшилось (13 АП в 2009 г., 22 АП в 2008 г.), уменьшилось количество катастроф (9 К в 2009 г., 13 К в 2008 г.) и погибших (26 человек в 2009 г., 62 человека в 2008 г.).

При этом следует отметить, что больше половины АП 2009 г. (восемь из тринадцати) произошли с ВС АОН (в 2008 г. - десять из двадцати двух).

По государственной принадлежности воздушных судов авиационные происшествия распределились следующим образом.

Кыргызская Республика	1 АП
Россия	8 АП, в том числе 6 К, погибли 20 человек
Украина	4 АП, в том числе 3 К, погибли 6 человек

#### **Авиационные происшествия, имевшие место в первом полугодии 2009 года.\***

##### **КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ.**

###### **Транспортные самолеты 1-3 классов.**

В первом полугодии 2009 г. в авиакомпаниях государств-участников Соглашения с самолетами 1-3 классов авиационных происшествий не было. В 2008 г. имели место 3 авиационных происшествия, в том числе 1 катастрофа, погибли 9 человек.

###### **Вертолеты.**

На вертолетах в первом полугодии 2009 г. произошло 4 авиационных происшествия, в том числе 3 катастрофы, в которых погибли 13 человек.

Закончены расследования двух АП с вертолетами:

###### **09.01.09 катастрофа Ми-171 RA-22463 АК «Газпромавиа» РФ в Республике Алтай.**

В полете, по решению КВС, рабочее место второго пилота в пилотской кабине занял пассажир - командир вертолета Ми-8 Алтайской авиабазы «Авиалесоохрана», чем было нарушено требование НПП ГА-85 и РПП АК «Газпромавиа».

В течение всего полета экипаж дезинформировал диспетчера ВМДП аэропорта Горно-Алтайска о своем местонахождении и самовольно спрямлял заданный маршрут. После доклада диспетчеру о выходе в район работ, экипаж снизился ниже безопасной высоты и приступил к поиску, загому и отстрелу диких животных с высадкой охотников, а также к отстрелу животных с воздуха. По данным записи бортового магнитофона, технология работы членов экипажа и взаимодействия со стрелками-охотниками при отстреле диких животных не соблюдалась. После отстрела очередного животного, при выполнении форсированного правого разворота с целью захода для зависания и взятия на борт туши, вертолет столкнулся со склоном горы. Из находящихся на борту 12 человек погибли 7 человек.

\* По законченным расследованиям приводится заключение комиссии и причины АП, по незаконченным - краткие обстоятельства АП.

**По заключению комиссии,** причиной катастрофы вертолета явились ошибки в пилотировании находившегося на рабочем месте второго пилота пассажира (командир вертолета Ми-8), осуществлявшего активное пилотирование вертолета на заключительном этапе, выразившиеся в допущении снижения при выполнении форсированного правого разворота с внешним скольжением в горном ущелье, ширина которого была менее допустимой РЛЭ (500 м), а также отвлечение внимания членов экипажа, приведшее к потере контроля за высотой и неправильной оценке положения вертолета относительно препятствий.

Факторами, способствовавшими авиационному происшествию, явились:

- самовольное изменение КВС характера задания на полет и выполнение полета по отстрелу диких животных с вертолета без подтверждения допуска к такому виду работ;
- допуск к управлению вертолетом Ми-171 постороннего лица, не имевшего подготовки к полетам на вертолете Ми-171;
- нарушение безопасных высот полета, а также неучет крутизны склона и особенностей ветрового режима в горах;
- несоблюдение технологии работы членов экипажа и взаимодействия со стрелками-охотниками при отстреле диких животных.

В процессе полета экипаж неоднократно дезинформировал органы ОВД, сообщая неправильные сведения о своем местонахождении и характере выполняемых работ.

Полностью с текстом Окончательного отчета можно ознакомиться на интернет-сайте МАК [http://www.mak.ru/russian/investigations/2009/report\\_ra-22463.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2009/report_ra-22463.pdf).

#### **12.01.09 катастрофа Ми-2 RA-20981 АК «Конверс Авиа» РФ в районе Нефтеюганска.**

При выполнении облета нефтепровода экипаж не вышел на связь с диспетчером в назначенное время. Вертолет был обнаружен разрушенным, экипаж (2 человека) и 2 пассажира погибли.

Все разрушения и деформации элементов конструкции планера, двигателей и агрегатов систем произошли в результате воздействия нерасчетных нагрузок, возникших при столкновении вертолета с земной поверхностью.

По словам очевидца, наблюдавшего за полетом вертолета, он заметил необычные изменения положения ВС в пространстве и последующее его снижение с углом крена около 90°.

Фактическое поведение вертолета в аварийном полете не соответствует ни одному отказу, изложенному в РЛЭ. Значительные и резкие изменения положения ВС в путевом канале управления, а затем в поперечном, могут говорить о неадекватных действиях КВС при частичной или полной потере работоспособности в полете.

Исходя из анализа медицинской документации, можно сделать следующие выводы:

- контроль за состоянием здоровья КВС проводился с нарушением установленных правил проведения исследований и оформления соответствующей документации;
- данные судебно-медицинской экспертизы в части, касающейся состояния сердечно-сосудистой системы пилота, не согласуются с заключениями и результатами исследований, которые отражены в представленных медицинских документах;
- наиболее вероятно, к моменту столкновения вертолета с земной поверхностью КВС активного участия в управлении вертолетом не принимал по причине внезапного снижения или потери работоспособности;
- вероятной причиной возможного снижения (или потери) работоспособности КВС могло быть возникшее у него в полете острое нарушение сердечной деятельности или внезапное проявление приступа эпилепсии с частичной (или полной) потерей сознания;
- наиболее вероятным можно рассматривать следующий вариант возникновения и развития особой ситуации: внезапное ухудшение состояния здоровья пилота, который, продолжая удерживать ручку циклического шага правой рукой, начал «наваливаться» на нее телом вперед с некоторым смещением вправо, рефлекторно выставив для упора выпрямленную в коленном суставе правую ногу, в результате чего вертолет накренился вправо, перешел на снижение и столкнулся с землей.

**По заключению комиссии,** наиболее вероятно, катастрофа произошла из-за потери работоспособности в полете командира воздушного судна, осуществлявшего активное пилотирование, что привело к неадекватным отклонениям органов управления, появлению путевого разворачивающего момента, правого крена, опусканию передней части фюзеляжа и столкновению вертолета с земной поверхностью со значительной вертикальной скоростью.

Полностью с текстом Окончательного отчета можно ознакомиться на интернет-сайте МАК [http://www.mak.ru/russian/investigations/2009/report\\_ra-20981.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2009/report_ra-20981.pdf).

Расследования двух АП с вертолетами не завершены:

#### **02.05.09 АПБЧЖ Ми-2 RA-23710 АК «Казанское АП» РФ в г. Казань.**

При выполнении срочного санзадания, в процессе взлета, в наборе высоты КВС услышал посторонний шум в районе двигателей и зафиксировал (по указателю оборотов) кратковременное падение оборотов правого двигателя, после чего принял решение на выполнение вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха. В процессе выполнения посадки КВС услышал посторонний шум, после чего произошло выключение правого двигателя. После посадки произошло проваливание правой фермы шасси в грунт с одновременным заваливанием вертолета на правый борт, касание лопастями НВ земли и разрушение ВС. После покидания вертолета экипажем и пассажиром произошло возгорание ВС из-за разрушения агрегатов топливной системы.

В результате АП вертолет разрушен и частично сгорел, пострадавших нет.

**18.06.09 катастрофа Ка-32Т UR-AAC АК «Росьавиа» Украины в Турции.**

Выполнялись полеты по тушению лесных пожаров. После забора воды из озера, при попытке взлета после висения произошла просадка вертолета. Попытка экипажа предотвратить снижение ВС не дала результатов. После столкновения лопастями НВ с поверхностью воды и их разрушения вертолет, вращаясь, перевернулся на «спину» и затонул.

В результате АП вертолет разрушен, экипаж (3 человека) невредим, летчик-наблюдатель и лесник погибли.

**Самолеты 4 класса.**

На самолетах 4 класса в первом полугодии 2009 г. в авиакомпаниях государств-участников Соглашения произошло одно АП. Расследование закончено.

**22.02.09 АПБЧЖ Ан-2с/х EX-68039 ЛК «Golden Rule Airlines» Кыргызской Республики в районе а/д Ак-Чий (Бишкек).**

При выполнении перегоночного полета, в процессе набора высоты после взлета началась неустойчивая работа двигателя. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. В процессе выполнения разворота самолета для возвращения на а/д вылета произошла практически полная потеря мощности двигателя. Экипаж выполнил вынужденную посадку «перед собой» на убранное от посевов пахотное поле. При приземлении и пробеге по раскисшему грунту самолет получил значительные повреждения.

**По заключению комиссии,** АП произошло в результате вынужденной посадки самолета в пересеченной местности, сопровождавшейся разрушением его конструкции, и явилось следствием сочетания следующих факторов:

- возникновение неустойчивой работы двигателя на начальном этапе набора высоты после взлета, завершившееся практически полной потерей мощности (отказом) двигателя и снижением самолета;
- малый запас высоты и скорости полета на момент отказа двигателя, обусловившие необходимость выполнения экипажем вынужденной посадки на местность, расположенную прямо по курсу снижения самолета;
- наличие на месте предстоящей посадки (пахотном поле) препятствий в виде глубоких, перпендикулярных направлению полета борозд, для обеспечения посадки вдоль которых, в процессе снижения, самолет был введен экипажем в левый крен;
- посадка самолета на раскисший грунт поля с опережением на левую опору шасси, в результате которой произошло заглубление колеса опоры в грунт, приведшее к разрушению левой опоры, опусканию левых плоскостей коробки крыльев на землю и их разрушению.

Причиной потери мощности двигателя в полете, наиболее вероятно, явилось уменьшение подачи в него бензина из-за засорения фильтров тонкой очистки в системе питания топливом двигателя механическими примесями. Внешний вид, структура и характер поведения механических примесей, обнаруженных в топливе, заправленном в самолет, не характерны для примесей, накапливающихся в топливной системе ВС при нормальных условиях эксплуатации. Установить источник поступления примесей в топливную систему самолета не представилось возможным.

В результате АП самолет получил значительные повреждения, экипаж и служебные пассажиры не пострадали.

Полностью с текстом Окончательного отчета можно ознакомиться на интернет-сайте МАК [http://www.mak.ru/russian/investigations/2009/report\\_ex-68039.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2009/report_ex-68039.pdf).

**АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ (АОН)**

В первом полугодии 2009 г. с ВС АОН произошло 8 АП, в том числе 6 катастроф, погибли 13 человек.

Завершены расследования двух АП с ВС АОН:

**21.01.09 катастрофа AS-350 UR-ATOL АК «Атолл-Холдинг» Украины в районе Ивано-Франковска.**

При выполнении полета КВС получил информацию диспетчера о фактической погоде, не соответствующей условиям полета по ПВП. КВС выполнил посадку на площадку, подобранную с воздуха. В дальнейшем, после получения информации от диспетчера об улучшении погоды на а/д назначения КВС принял решение на взлет и продолжение полета по маршруту.

При выполнении полета в условиях плохой видимости, маневрируя с целью уклонения от столкновения с проводами ЛЭП, вертолет столкнулся с землей хвостовой балкой и лыжами.

**По заключению комиссии,** причинами АП явились:

- выполнение полета на высоте ниже безопасной, при метеоусловиях ниже минимума КВС;
- нарушения, допущенные органами воздушного движения а/д Ужгород и Ивано-Франковск при выдаче диспетчерского разрешения на вылет по ПВП и на вход в диспетчерскую зону в метеоусловиях, не соответствующих условиям полета по ПВП и ниже минимума КВС;
- малый опыт работы экипажа на данном типе ВС;
- отсутствие нормативной базы по вводу в строй пилотов на данном типе ВС. В результате АПТ вертолет разрушился и сгорел, экипаж (2 человека) погиб.

**29.01.09 АПБЧЖ АК1-3 UR-GOL Кременчугского летного колледжа Украины на а/д Кременчуг.**

При выполнении учебно-тренировочного полета, на висении, при перемещении на высоте около 15 м со скоростью 20 км/ч курсант увидел стаю птиц вблизи ВС и допустил некоординированные действия органами управления вертолетом, что привело к кренению ВС, падению оборотов НВ и развороту ВС влево. Запоздалое вмешательство пилота-инструктора в управление не позволило остановить развитие аварийной ситуации. В результате произошло грубое приземление вертолета с последующим его переворачиванием и разрушением.

По заключению комиссии, АП произошло из-за:

- некоординированных действий курсантом органами управления при попытке избежать столкновения со стаей птиц;

- быстротечности изменения конфигурации полета;
- малой высоты и дефицита времени;
- несвоевременного вмешательства пилота-инструктора в управление ВС;
- невыполнения пилотом-инструктором требований методики выполнения полетов на АК1-3 при обучении курсантов в части выдерживания режимов полета (высоты и скорости);
- воздействия на ВС попутно-боковой составляющей ветра на конечной фазе полета.

В результате АП вертолет получил значительные повреждения, курсант получил травмы.

Расследования 6 АП с ВС АОН не завершены:

#### **26.04.09 катастрофа самолета СП-2008 RA-032IG частного лица РФ в Тверской области.**

Выполнялся учебно-тренировочный полет. После взлета УКВ-радиосвязь между экипажем и диспетчером была устойчивой. Спустя 9 минут полета, в течение которых экипаж на связь не выходил, диспетчер увидел ВС «бегущим» по ВПП с курсом, обратным посадочному ( $МК=50^\circ$ ), на повышенной скорости с попутным ветром. По утверждению очевидцев, касание самолета ГВПП произошло при вращающемся винте и сопровождалось хлопками двигателя. На момент посадки ветер у земли составлял  $240^\circ$  - 6 м/с с порывами до 8 м/с. Самолет выкатился за пределы ГВПП, не снижая скорости, продолжил движение в зоне КПБ, пробежал ее, скапотировал и свалился в реку вниз фонарем кабины.

Самолет получил разрушения, два члена экипажа погибли.

#### **07.05.09 катастрофа самолета X-32 «Бекас» UR-IFA Государственной летной академии Украины на а/д Кировоград.**

При выполнении учебно-тренировочного полета, по предварительной информации, после отрыва ВС произошло сваливание самолета и столкновение с землей.

В результате АП самолет разрушен, пилот и курсант погибли.

#### **10.05.09 катастрофа Bell-407 RA-01895 частного лица РФ в Иркутской области.**

На вертолете выполнялись полеты без подачи заявок в органы УВД, метеообеспечения и радиосвязи.

В ночь с 9 на 10 мая выполнялся перелет с неподготовленной для ночных полетов площадки к месту базирования ВС. На удалении 17 км от места взлета вертолет столкнулся с верхушками деревьев, упал в лес и загорелся.

В результате АП вертолет разрушен и сгорел, пилот и 3 пассажира погибли.

Анализы проб топлива, взятых из емкостей с места заправки вертолета и из емкостей ТЗК аэропорта Иркутск, показали его кондиционность.

По состоянию лопастей несущего и рулевого винтов и следам их ударов о землю и препятствия (деревья) на месте АП установлено, что крутящий момент от двигателя передавался на НВ и РВ. Хвостовой редуктор вместе с валом трансмиссии вращается свободно. На лопатках компрессора двигателя имеются характерные забоины и загибы, подтверждающие его работу в момент столкновения с препятствиями и землей. Указанные факты, а также предварительные результаты исследования электронного блока управления двигателем показывают, что отказов работе систем вертолета и двигателя до момента столкновения с препятствиями не было.

Погодные условия на момент АП были хорошими и не могли оказать негативного влияния на исход полета.

Комиссия продолжает поиск документов и изучение вопросов, связанных с профессиональной подготовкой пилота вертолета.

#### **29.05.09 катастрофа Дельталета УС-15ЛЗ «Космос» RA-0412G частного лица РФ в Ульяновской области.**

Пилот выполнял полеты на АХР без заявки на ИВП и разрешения ОрВД.

При обработке поля ядохимикатами дельталет столкнулся с вершинами деревьев лесополосы и упал на землю.

В результате АП ВС разрушено, пилот погиб.

По предварительной информации, катастрофа произошла из-за снижения работоспособности пилота дельталета вследствие:

- нарушения норм предполетного отдыха;
- применения при обработке поля запрещенных к АХР ядохимикатов;
- работы без индивидуальных средств защиты;
- полета в защитном шлеме с опущенным светофильтром;
- выполнения несанкционированного полета на летательном аппарате, не допущенном к выполнению данного вида авиационных работ.

#### **15.06.09 катастрофа «Ц-150L» RA-0848G частного лица РФ в районе н.п. Урмантау.**

Полет был заявлен как учебно-тренировочный, фактически на борту находились 2 пассажира. Взлет производился с действующей автодороги. По расчетам Комиссии и данным, заведенным пилотом в GPS перед полетом, взлет выполнялся с превышением максимально допустимого взлетного веса. По показаниям очевидцев, после взлета, в наборе высоты, на  $H = 70-100$  м самолет начал правый разворот, избегая столкновения с возвышенностью по курсу взлета. В процессе разворота, двигаясь вдоль склона возвышенности, самолет резко увеличил крен с одновременным опусканием носа. Развернувшись более, чем на  $100^\circ$  вправо и снизившись до высоты 6-8 м, самолет выровнялся. На высоте 4-6 м произошло повторное кренение ВС вправо. Правая плоскость столкнулась с землей с креном более  $60^\circ$ , затем самолет столкнулся с землей носовой частью с работающим двигателем, развернулся вокруг продольной оси на угол около  $60^\circ$  и, подломив переднюю опору,

остановился в положении «капот» с упором на правую плоскость. Пожара не было.

В результате АП самолет полностью разрушен, пилот получил травмы, пассажиры погибли.

**20.06.09 АПБЧЖ СН-701 RA-0062G НП «Аэро Транс Сервис» РФ в Ставропольском крае.**

При выполнении АХР, при очередном заходе на обрабатываемый участок, в развороте, на высоте около 30 м, в условиях умеренной турбулентности и попутной составляющей ветра 5-8 м/с, произошла потеря приборной скорости ВС, что привело к неуправляемому снижению микросамолета и его столкновению с землей. В результате столкновения самолет воспламенился.

Самолет полностью сгорел, пилот получил травмы.

Таким образом, наметившаяся негативная тенденция с аварийностью ВС АОН, на которую МАК обращал внимание в докладах о состоянии безопасности полетов за 2007 и 2008 годы, продолжает вызывать серьезную озабоченность. Большинство рекомендаций, разработанных по результатам расследований АП с ВС АОН для устранения выявленных недостатков, до настоящего времени не реализованы. В ряде государств отсутствует четкая системы нормативных документов, регламентирующих деятельность АОН, что приводит к серьезным недостаткам в организации и производстве полетов, подготовке авиационного персонала (особенно на ВС зарубежного производства), контроле за безопасностью полетов. Межгосударственный авиационный комитет повторно рекомендует авиационным администрациям государств-участников Соглашения ускорить разработку нормативных актов деятельности АОН с учетом иностранного опыта эксплуатации воздушных судов этого вида авиации и результатов расследования АП.

Отдельно необходимо остановиться на проблеме допуска к эксплуатации воздушных судов, в том числе категории очень легких самолетов (ОЛС), которые не имеют Сертификата типа АР МАК. В докладе за 2008 год ([http://www.mak.ru/russian/info/doclad\\_bp/2009/files/bp08.pdf](http://www.mak.ru/russian/info/doclad_bp/2009/files/bp08.pdf)) МАК уже обращал внимание на крайне негативное влияние сложившейся в ряде государств практики допуска подобных ВС к эксплуатации как единичных экземпляров. Данная практика распространяется также на ВС, которые выпускаются в большом количестве и имеют подобную (типовую) конструкцию. В текущем году данная практика получила дальнейшее распространение, в том числе на воздушные суда зарубежного производства. В настоящее время МАК проводит расследование двух событий, в ходе которых было установлено, что в качестве ЕЭВС к эксплуатации допускались ВС производства фирмы Cessna (США), причем на них проводились доработки конструкции, несогласованные с фирмой-разработчиком самолета, а также выпускалась новая эксплуатационно-техническая документация. Так, например, в ходе расследования катастрофы самолета «Ц-150L» RA-0848G, происшедшей 15.06.09, было установлено, что ВС представляет собой серийный самолет Cessna-150L (с незначительными доработками), на который была выпущена новая эксплуатационно-техническая документация. Предварительный анализ РЛЭ самолета, которое было согласовано с Начальником центра Сертификации МА МАИ и утверждено уполномоченным представителем Татарского УГАН ФСНСТ МТ РФ, показал, что оно содержит большое количество ошибок и неточностей (например, в разделе режимы руления на одномоторном самолете рассматривается случай разнотяговости двигателей), что свидетельствует о формальном подходе «разработчиков» ЕЭВС, низком качестве работы сертификационного центра и отсутствии должного контроля со стороны авиационных властей. МАК рекомендует авиационным администрациям государств-участников Соглашения исключить подобную практику, которая может привести к неоднозначности понимания разграничения ответственности между государствами разработчика, изготовителя, регистрации и эксплуатанта, предусмотренной Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

## **ВЫВОДЫ**

1. В гражданской авиации государств-участников Соглашения уровень безопасности полетов в целом по всему парку ВС в первом полугодии 2009 года, по сравнению с предыдущим аналогичным периодом 2008 года, по абсолютным показателям улучшился (13 АП в 2009 г., 22 АП в 2008 г.), уменьшилось количество катастроф (9 К в 2009 г., 13 К в 2008 г.) и погибших (26 человек в 2009 г., 62 человека в 2008 г.).

2. В совокупности факторов, которые привели к авиационным происшествиям в первом полугодии 2009 года, по предварительной оценке, в 20% событий проявились отказы авиационной техники, остальные события (80%) были обусловлены отклонениями в действиях лиц авиационного персонала при выполнении и организации полетов.

3. В 2009 г. более половины всех АП приходится на долю авиации АОН - восемь из тринадцати АП, в 2008 г. - десять из двадцати двух АП. Негативные тенденции в сфере организации и выполнении полетов ВС АОН требуют безотлагательного принятия корректирующих мер со стороны авиационных администраций государств.