



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,  
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

14.03.11 № 023-203

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
«РОСАВИАЦИЯ»  
\*ЭКСПЕДИЦИЯ\*8-499\*231-52-90  
14 МАРТА 2011Г.

Руководителям  
межрегиональных  
территориальных управлений  
ВТ Росавиации

Руководителям организаций  
ГА

### Информация по безопасности полетов № 3

Направляю Вам оперативную информацию и оперативные рекомендации комиссии МАК по проведению профилактических мероприятий по материалам расследования авиационного происшествия с самолётом Ил-76ТД 4L-GNI авиакомпании «SAN WAY» Республики Грузия, произошедшем 28.11.2010 при взлёте в аэропорту Карачи (Пакистан).

Предлагаю провести соответствующие проверки и о результатах доложить в Управление инспекции по безопасности полётов в срок до 14.04.2011.

Приложение: на 2 листах.

Начальник Управления инспекции  
по безопасности полётов

С.С. Мастеров

**Информация**  
**о катастрофе самолета Ил-76ТД4L-GNI авиакомпании «San Way»**  
**Республики Грузия 28.11.2010г и оперативные рекомендации по**  
**проведению профилактических мероприятий**

28.11.2010г при взлете в аэропорту Карачи (Пакистан) ночью потерпел катастрофу самолет Ил-76ТД 4L-GNI авиакомпании «San Way» Республики Грузия. На месте АП установлено разрушение 4-го двигателя Д-30КП, вызвавшее пожар на двигателе и самолете. Фрагменты двигателя обнаружены на удалении около 1.4км до места АП. Самолет не смог продолжить полет и с правым креном со снижением столкнулся со строящимися домами, разрушился и сгорел. Экипаж 6 человек и находившийся на борту технический персонал 2 человека погибли. При столкновении с домами погибли 4 рабочих.

При изучении представленных организацией по техническому обслуживанию ВС неполных данных о состоянии ресурсов двигателей, установлены нарушения в порядке продления межремонтного срока службы и межремонтного ресурса двигателей в часах, установленном Бюллетенем № 670-БЭ-Г, введенным в действие 08.02.2002г. в т.ч. и у 4-го двигателя.

По данным ОАО «НПО Сатурн» продление межремонтного срока службы и межремонтного ресурса двигателей выполнено без его решения, как организации разработчика и изготовителя двигателей.

По информации ОАО «ИЛ» и данным о фактической наработке, самолет Ил-76ТД 4L-GNI эксплуатировался за пределами назначенного срока службы до первого ремонта и ресурса по налету часов до первого ремонта и количеству посадок. При выпуске самолета в 1984г и установленном сроке службы до первого ремонта 20 лет, без Решения (Заключения ) разработчика, авиационной администрацией выдан Сертификат о летной годности ВС до 15.05.2011г №250/3

В связи с изложенным предлагаю.

**Руководителям авиационных администраций:**

-организовать проверку на самолетах Ил-76ТД, Ту-154М, Ил-62 по формулярам двигателей Д-30КП, Д-30КУ, Д-30КУ-154 их ресурсных данных, правильность заполнения и полноту подтверждающих документов о продлении межремонтных сроков службы и межремонтных ресурсов, предусмотренных Бюллетенем №:670 - БЭ- Г от 08.02.2002г;

**Примечание:**

*Бюллетенем № 670-БЭ-Г предусматривается наличие запроса в ОАО «НПО Сатурн» о продлении ресурса конкретному двигателю, «Акт оценки технического состояния» по специальным программам (приложение к бюллетеню) с обязательной таблицей «Результаты наземного опробования» и указанием номера сертификата специалиста, выполнявшего работу по программам. Запись о выполненных работах производится в разделе 12 формуляра. Экземпляр «Акта ...» должен*

*быть направлен в ОАО «НПО Сатурн». После рассмотрения ОАО «НПО Сатурн» направляет телеграфное разрешение, что является согласованием. После получения телеграфного согласования «Акт...» направляется на утверждение в региональном управлении ГА (в авиационной администрации). Первый экземпляр Акта с телеграфным разрешением вкладывается в формуляр двигателя.*

*Независимо от места ремонта двигателей, право решения вопроса о продлении ресурса двигателей имеет только ОАО «НПО Сатурн».*

-организовать проверку на самолетах Ил-76ТД, Ту-154М, Ил-62 по формулярам самолетов соблюдение установленных сроков службы до первого ремонта и количеству посадок, наличие Решений (Заключений) о продлении назначенных сроков службы до первого ремонта после выполнения специальных бюллетеней, соответствие выданных сертификатов летной годности назначенным срокам службы до первого ремонта;

-обратить внимание руководителей авиакомпаний на наличие и тщательную проверку судовой и технической документации, правильность оформления и достоверность ресурсных данных при включении ВС в Сертификат эксплуатанта; (при передаче ВС от собственника в лизинг авиакомпании вся техническая документация должна быть передана авиакомпании эксплуатанту);

-обратить внимание руководителей самостоятельных сертифицированных организаций по техническому обслуживанию авиационной техники на наличие, порядок ведения и хранения формуляров самолетов и двигателей ВС, прибывающим на техническое обслуживание, наличие документов и записей в формулярах, достоверно и полно подтверждающих эксплуатационные ресурсы самолетов и двигателей;

-при включении в государственный реестр ВС авиакомпаний обеспечить тщательную проверку содержания формуляров ВС и двигателей и указанных в них ресурсных данных;

-при решении вопросов поддержания летной годности ВС, включенных в государственный реестр руководствоваться положениями, изложенными в Приложениях 6 и 8 к Конвенции о Международной гражданской авиации;

-особое внимание обратить на ВС, включенные в государственный реестр, но выполняющие полеты за пределами государств регистрации;

-в случае выявления несоответствия или нарушения порядка продления межремонтных сроков службы или межремонтных ресурсов определить порядок дальнейшей эксплуатации ВС и двигателей.