

Перевод

«Утверждаю»
Генеральный директор
Государственной администрации
гражданской авиации
Республики Молдова
В. Визант
5 марта 2007 г.

**АНАЛИЗ
СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА
ЗА 2006 ГОД.
(летная эксплуатация)**

**г.КИШИНЭУ
2007**

I. ВВЕДЕНИЕ.

Анализ состояния безопасности полетов является важным аналитическим материалом для разработки профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов, а выводы анализа – основными направлениями по которым должна быть организована профилактическая работа по устранению опасных факторов в плане обеспечения безопасности полетов.

Причины авиационных происшествий и инцидентов можно разделить на три основных блока, связанных с отказами авиационной техники по мере ее изношенности; с влиянием внешней среды и обусловленные виной «человеческого фактора», на долю которого приходится до 70-80 % общего количества происшествий (последние примеры: катастрофы самолетов А-310 в Иркутске, Ту-154 в районе Донецка, катастрофа самолета А-320 в Сочи, самолета Ан-28 авиакомпании «ТЕРaviaTRANS» в Судане, вертолета Ка-26 авиакомпании «Аgroavia» на Украине, самолета Ан-2 ГП «Moldaeroservice» в Турции и др).

Влияние «человеческого фактора» происходит, прежде всего, из-за самоуспокоенности, благодушия, допускаемых авиационным персоналом при исполнении служебных обязанностей и слабого контроля со стороны управляющего персонала. Поэтому в профилактической работе по предупреждению нарушений безопасности полетов необходимо отдать приоритет повышению ответственности и осознанию авиационным персоналом той исключительной роли, которую он выполняет в поддержании стандартов по обеспечению безопасности полетов, особенно в настоящее время, когда малый объем работы в некоторых авиакомпаниях порождает комплексы дисциплинарных проблем, как-то: поиски дополнительных побочных заработков (работа в нескольких компаниях одновременно), снижение исполнительской и технологической дисциплины при организации и выполнении полетов и др).

Авиакомпании Республики Молдова в 2006 году занимались перевозкой пассажиров, грузов и почты по расписанию и чартерно. Две авиакомпании («Moldaeroservice» и «Аgroavia») выполняли авиационные спецработы (в основном АХР) на территории Румынии, Болгарии, Турции и Украины.

Согласно договорам воздушные суда и авиационный персонал коммерческих авиакомпаний работали в Объединенных Арабских Эмиратах, Кении, Конго, ЮАР, Новой Зеландии, Сьерра-Леоне, Западной Сахаре, Ираке, Турции и других странах.

Специалисты Управления летной эксплуатации ГАГА РМ выполняли эксплуатационные инспекции в рамках постоянного надзора за деятельностью авиакомпаний во всех вышеперечисленных странах: было выполнено 21 эксплуатационная инспекция и еще 4 инспекции для включения ВС в Приложение к АОС. В 2006 году 12-ти авиакомпаниям, продлены Сертификаты эксплуатантов (АОС) на выполнение авиационных перевозок и 6-ти авиакомпаниям Разрешения на выполнение авиационных спецработ (АОА). Разрешение на перевозку опасных грузов получили 3-и авиакомпании, 9 – продлили его срок действия.

За несоответствие условий сертификации и не обеспечение безопасности полетов авиакомпании «ТЕРaviaTRANS» не продлен Сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных перевозок (АОС), а ГП «Agroavia» не продлено Разрешение на выполнение авиационных спецработ (АОА).

Некоторые авиакомпании в силу субъективных и объективных причин не соблюдали «График проверок авиакомпаний, эксплуатирующих воздушные суда за пределами РМ на 2006 год», составленный по их же предложениям и утвержденный Первым заместителем Генерального директора ГАГА РМ, тем самым не выполнили требования RAC-AOC 0185.

В Государственной Администрации гражданской авиации Республики Молдова продолжается работа по созданию законодательной базы в области авиационной деятельности. Так, в Управлении летной эксплуатации разработаны RAC-AAII «Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с воздушными судами гражданской авиации Республики Молдова», введенные в действие приказом Генерального директора ГАГА РМ № 42/GEN от 25.04.2006 года и опубликованные в «Monitorul Oficial» № 75-78 (1856-1859) 25.04.2006 года.

2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Таблица 1

Тип авиасобытий	2006г.	2005г.	Тенденция
АП	4/2	3/1	*0/+1
Инциденты	8/1	9/4	-1/-3
ПВС на земле	--	2/0	-2/0
Всего	12/3	14/5	-2/-2

Примечание: Числитель – общее количество авиасобытий
 Знаменатель – количество авиасобытий по вине авиационного персонала
 * - по вине персонала других государств.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СОБЫТИЙ ПО ТИПАМ ВС

Таблица 2

Тип события	Тип ВС	2006г.	2005г.	Тенденция
АП	Ил-76	--	1/0	-1/0
	Ми-2	--	1/0	-1/0
	Ан-28	--	1/1	-1/0
	Ан-24	1/0	--	+1/0
	Ан-32	1/0	--	+1/0
	Ан-2	1/1	--	+1/+1
	Ка-26	1/1	--	+1/+1
Инциденты	А-320	1/0	1/0	0/0

	Ил-76	1/1	--	0+1
	Ан-32	1/0	--	+1/0
	Ан-26	--	2/2	-2/-2
	SAAB-2000	2/0	1/0	+1/0
	EMB-120	1/0	3/0	-2/0
	Fokker-100	1/0	--	+1/0
	Ан-12	1/0	1/1	0/-1
	Ан-72	1/0	--	+1/0
	Ми-2	--	1/1	-1/-1
ПВС на земле	Ан-12	--	1/0	-1/0
	SAAB-2000	--	1/0	-1/0
Всего		12/3	14/5	-2/-2

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СОБЫТИЙ ПО ВИДАМ РАБОТ

Таблица 3

Вид события	Транспортная авиация			Авиационные работы		
	2006	2005	Тенденц.	2006	2005	Тенденц.
АП	2/0	3/1	-2/-1	2/2	1/0	+1/+2
Инциденты	8/1	9/4	0/-3	--	--	-1/-3
ПВС на земле	--	2/0	-2/0	--	--	--
Всего	10/1	13/5	-3/-4	2/2	1/0	+1/+2

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СОБЫТИЙ ПО ЭТАПАМ ПОЛЕТА.

В 2005 году произошли авиасобытия:

1. Катастрофа самолета Ил-76 ER-IBR а/к «Air Transport Incorporation» в Танзании при взлете в а/п Мванза, самолет свалился и упал в озеро Виктория. Погибло 8 человек членов летного экипажа и обслуживающего персонала (все граждане России) .

2. Катастрофа вертолета Ми-2 ER-20293 ГП «Moldaeroservice» при выполнении авиационных работ на территории Румынии по причине попадания вертолета в полете в зону интенсивного обледенения и невозможности произвести безопасную вынужденную посадку с подбором площадки с воздуха в горной местности.
3. Катастрофа самолета Ан-28 ER-AJE а/к «ТЕРaviaTRANS» по причине попытки взлета с одним неработающим двигателем, что не предусмотрено РЛЭ самолета Ан-28. Самолет потерял поступательную скорость, свалился и столкнулся с землей, погибли КВС и второй пилот.
4. Вынужденная посадка (инцидент) вертолета Ми-2 ER-20819 а/к «Moldaeroservice» в Турции при выполнении авиационно-химических работ в горной местности вверх по склону. Пилот потерял поступательную скорость полета, допустил перегрузку несущего винта и произвел вынужденную посадку на непригодную площадку перед собой.
5. Возврат в аэропорт вылета Кишинэу (инцидент) самолета EMB-120 F-HBVB а/к «Air Moldova» по причине не погасания сигнального табло выпущенного положения правой опоры шасси по технической причине.
6. Возврат в аэропорт вылета Кишинэу (инцидент) самолета A-320 ER-AXV а/к «Air Moldova» по причине загорания информационного табло «ECAM» из-за отказа сенсорного датчика на замке выпущенного положения правой опоры шасси.
7. Возврат в аэропорт вылета Кишинэу (инцидент) самолета EMB-120 ER-EMA а/к «Air Moldova» по причине уборки внутренних секций закрылков после взлета.
8. Возврат в аэропорт вылета Кишинэу (инцидент) самолета EMB-120 F-HBVB а/к «Air Moldova» по причине не уборки правой опоры шасси после взлета.
9. Повреждение одной лопасти воздушного винта правого двигателя (инцидент) самолета SAAB 2000 ER-SFB а/к «Moldavian Airlines» при столкновении со стаей птиц на посадке в аэропорту Будапешт.
10. Несанкционированная уборка шасси (инцидент) на самолете Ан-26 ER-AWW а/к «Tigavia» при посадке в аэропорту Тикрит (Ирак) по причине ошибочных действий бортмеханика при перестановке крана «Уборка-Выпуск» из положения «Выпуск в положение «Уборка» минуя нейтральное положение.
11. Невыполнение команд диспетчера УВД аэропорта Дубай (ОАЭ) экипажем самолета Ан-12 ER-AXH а/к «Valan» (инцидент) по выдерживанию заданных курсов и высоты полета при срабатывании системы TCAS на самолете и недостаточных знаний правил ведения радиообмена на английском языке.

12. Вынужденная посадка в аэропорту Прага (инцидент) самолета Ан-26 ER-AZO а/к «Valan» по причине растрескивания обогреваемого стекла второго пилота.
13. Повреждение самолета Ан-12 ER-AXG а/к «Tirania» в аэропорту Акаба (Иордания) при воздействии внешней среды в отсутствие экипажа на борту.
14. Повреждение (вмятина) фюзеляжа самолета SAAB 2000 ER-SFA а/к «Moldavian Airlines» в аэропорту Загреб багажной тележкой, оставленной без присмотра.

В 2006 году произошли авиасобытия:

1. При перелете самолета Ан-2 ER-35538 ГП «Moldaeroservice» по маршруту Бэлц-Багдад (Ирак) по причине нарушения безопасной высоты полета в горной местности самолет в районе н. п. Алания (Турция) попал в ущелье, выход из которого был невозможен. Экипаж (граждане России) был вынужден произвести вынужденную посадку перед собой на лес. Самолет потерпел авиационное происшествие (аварию), экипаж, по счастливой случайности, не пострадал.
2. При выполнении авиационно-химических работ с вертолетом Ка-26 ER-19328 а/к «Agroavia», в результате столкновения с проводами ЛЭП, произошло авиационное происшествие (катастрофа). Вертолет разрушился и полностью сгорел, пилот погиб.
3. При посадке на аэродроме Вау (Судан) произошло авиационное происшествие (АПБЧЖ) с самолетом Ан-32 ER-AZW а/к «TERRAVIA TRANS». После посадки на грунтовую полосу и пробега примерно 1000 метров на скорости около 80 км/час самолет передней стойкой шасси попал в яму и получил повреждение конструкции. Расследование
4. При снижении с эшелона произошел отказ двигателя на самолете Ан-24 ER-AZZ а/к «Valan» в районе аэродрома Талил (Ирак). При уходе на второй круг на одном работающем двигателе в реальных погодных условиях самолет потерял поступательную скорость и экипаж произвел вынужденную посадку вне ВПП. Самолет получил значительные повреждения конструкции.
5. При полете по маршруту Трабзон (Турция) -Италия самолет Ан-72 ER-AFZ а/к «Aeroportul Internationa Marculesti» по причине повышения вибрации правого двигателя, произвел вынужденную посадку.(инцидент) в аэропорту Бухарест (Отопень).
6. Возврат в аэропорт вылета Кишинэу (инцидент) самолета Fokker 100 ER-FZA а/к «Moldavian Airlines» по причине разгерметизации в наборе высоты.
7. При заруливании на стоянку в аэропорту Дубай (ОАЭ) в ночное время произошло попадание тележкой шасси самолета Ил-76 ER-IBK а/к «Jet Stream» в

дренажную траншею. При этом была повреждена ОЧК правой плоскости. Инцидент.

8. После посадки в аэропорту Вау (Судан) самолет Ан-32 ER-AZW а/к «ТЕРaviaTRANS» на скорости примерно 80 км/час передней опорой шасси попал в яму. Самолет получил повреждение фюзеляжа. Инцидент.
9. На разбеге для взлета в аэропорту Кишинэу на самолете SAAB 2000 ER-SFB а/к «Moldavian Airlines» загорелось табло «Стояночный тормоз включен». Экипаж прекратил взлет. Инцидент.
10. При полете на эшелоне самолета А-320 ER-AXV а/к «Air Moldova» появилась предупреждающая информация о падении давления в основной гидросистеме. Благополучная посадка в а/п Кишинэу была выполнена с применением аварийной гидросистемы, при этом не управлялась передняя опора шасси.
11. При взлете в а/п Кишинэу самолета EMB-120 ER-EMA а/к «Air Moldova» произошло столкновение с птицами, экипаж прекратил взлет.
12. При полете в районе аэродрома Шарша (ОАЭ) самолета Ан-12 ER-ACV а/к «Tiranavia» в условиях грозовой деятельности и большой турбулентности произошло нарушение продольного интервала и заданной высоты полета.

СИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Таблица 4

Типы ВС	2006г.			2005г.		
	Налет	событий	Час/соб.	налет	событий	Час/соб.
А-320	5952	1	5952	4806	--	--
Ту-134	219	--	--	--	--	--
Ил-76	2983	1	2983	1286	1	1286
Ан-12	5122	1	5122	3708	2	1854
Ил-18	498	--	--	298	--	--
Ан 72/74	241	1	241	347	--	--
Ан-32	1076	1	1076	2685	--	--
Ан-24/26	7271	1	7271	5190	2	2595
Як-42	489	--	--	--	--	--
Як-40	3764	--	--	260	--	--
SAAB-340	1759	--	--	1690	1	1690
SAAB 2000	3954	2	1977	4146	2	2073
EMB-120	нет дан.	1	--	3752	3	1250
Ан-28	216	--	216	2780	1	2780
Ан-2	1160	1	--	69	--	--
Ми-2	4187	--	--	956	2	478
Ка-26	510	1	1160	1918	--	--
Ми-8	1555	--	--	3005	--	--
Learjet 35A	нет дан.	--	--	378	--	--
Fokker-100	1049	1	1049	--	--	--
Ми-26	нет дан.	--	--	--	--	--
Ка-32	нет дан.	--	--	--	--	--
Всего	42005	12	3500	37274	14	2662

Как видно из анализа статистических данных, состояние безопасности полетов в гражданской авиации Республики Молдова в 2006 году по сравнению с 2005-ым годом несколько улучшилось: количество авиационных событий уменьшилось на 2 события; количество авиационных происшествий осталось на прежнем уровне, но на одно происшествие стало больше по вине летного состава. Общее количество инцидентов осталось на прежнем уровне (8), но на 3 инцидента стало меньше по вине авиационного персонала. Семь из восьми инцидентов произошли по техническим причинам. Не было повреждений воздушных судов на земле, в 2005 году их было 2.

Авиационные происшествия произошли в авиакомпаниях: «Valan»-Ан-24 (Ирак); «Agroavia» Ка-26 (Укоаина); «Moldaeroservice» Ан-2 (Турция).

Инциденты произошли в авиакомпаниях: «Air Moldova»-2; «Moldavian Airlines»-3; «Aeroportul Inter Marculesti»-1; «Jet Stream»-1; «TEPaviaTRANS»-1; «Grixona»-1

Общий налет часов увеличился на 4721 часов и составил 42005 часов. Увеличился налет часов на ВС: А-320; Ил-76; Ан-12; Ил-18; Ми-8. Уменьшился налет часов на ВС: Ан-72/74; Ан-32; Як-40; ЕМВ-120.

Относительный показатель безопасности полетов (налет часов на одно авиационное событие) улучшился: возрос на 838 часа и составил 3500 часов на одно авиасобытие.

3. ОПИСАНИЕ АВИАСОБЫТИЙ.

3.1. АВИАЦИОННЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

3.1.1 23.03.2006 года днем, в простых метеоусловиях на аэродроме Талил (Ирак) произошло авиационное происшествие (АПБЧЖ) с самолетом Ан-24Б ER-AZZ a/к «Valan». Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту Багдад-Талил. На снижении с эшелона полета произошел отказ левого двигателя. Заход на посадку выполнялся визуально. По объяснениям экипажа, после четвертого разворота, при выпуске шасси, не выпустилась передняя стойка ни от основной гидросистемы, ни от аварийной. В условиях дефицита времени на предпосадочной прямой экипаж был вынужден уйти на второй круг. При уходе на второй круг основные стойки шасси не убрались, а передняя стойка начала выпускаться. При отсутствии роста поступательной скорости в процессе ухода на второй круг, при работе правого двигателя на взлетном режиме, КВС принял решение произвести посадку вне аэродрома. При посадке ВС получило значительные повреждения, пожара не было.

Никто из членов экипажа и пассажиров не пострадал.

Причиной авиационного происшествия с самолетом Ан-24Б ER-AZZ явилась посадка вне взлетно-посадочной полосы, в результате которой самолет получил значительные повреждения.

Авиационное происшествие явилось следствием сочетания следующих неблагоприятных факторов:

- a. отказ левого двигателя с автоматическим вводом воздушного винта во флюгерное положение при снижении на высоте 3300 метров;
- b. не выпуск передней стойки шасси при заходе на посадку, что вынудило экипаж уйти на второй круг;
- c. не уборка основных шасси при уходе на второй круг, что не способствовало росту поступательной скорости в реальных условиях полета с одним работающим двигателем;

Причиной отказа двигателя явилось внутреннее разрушение микровыключателя В-601, расположенного в коробке контактов 482007Т агрегата АДТ-24 с замыканием контактов 3-4 штепсельного разъема ШРГ32П83Ш2 в цепи блокировки автоматического флюгирования электросхемы двигателя Аи-24 второй серии.

Отказ в работе микровыключателя является конструктивно-производственным дефектом.

- 3.1.2** 25.03.2006 года произошло авиационное событие (АПБЧЖ) с самолетом Ан-32 ER-AZW а/к «ТЕРaviaTRANS». После посадки на аэродроме Вау (Судан) и пробега по грунтовой полосе (на которой проводились ремонтные работы) 1000 метров на скорости около 80 км/час. самолет передней опорой шасси попал в яму и при этом получил повреждение передней опоры шасси и небольшой гофр в месте стыковки плоскостей с фюзеляжем. Расследование события взяли на себя авиационные власти Судана. Расшифровка СОК проводилась в МАК в присутствии председателя комиссии по расследованию и специалиста по расшифровке СОК и представителя ГАГА РМ. Материалы расследования не получены. Самолет снят с регистрации Республики Молдова.
- 3.1.3** 06.05.2006 года произошло авиационное происшествие (АПБЧЖ) с самолетом Ан-2 ER-35538 ГП «Moldaeroservice». При выполнении перелета для производства авиационно-химических работ по маршруту Бэлц (Молдова)-Багдод(Ирак) на участке маршрута Измир-Адана (Турция) в районе н. п. Алания самолет вошел в горное ущелье «каменный мешок», выход из которого по летно-техническим данным типа самолета невозможен. Экипаж (граждане России) совершил вынужденную посадку на лес в горной местности на высоте 1410 метров Экипаж и специалисты по техническому обслуживанию, по счастливой случайности, не пострадали, самолет восстановлению не подлежит, пожара не возникало. Расследование взяли на себя авиационные власти Турции, документы расследования не получены. Предварительной причиной происшествия может быть не выдерживание экипажем безопасной высоты полета при пересечении горного хребта.
- 3.1.4** 03.07.2006 года произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ка-26 ER-19328 ГП «Agroavia». При выполнении авиационно-химических работ в районе н. п. Первомайск (Украина) по причине нарушения правил полетов при пересечении ЛЭП произошло столкновение с ее проводами. Вертолет упал на землю, разрушился и полностью сгорел, пилот погиб.

3.2. ИНЦИДЕНТЫ

- 3.2.1.** 28.01.2006 года при полете по маршруту Трабзон (Турция)-Италия произошла вынужденная посадка самолета Ан-72 ER-AFZ а/к «Aeroportul Inter Marculesti» в Бухаресте (Отопень). В полете на эшелоне 280 загорелось табло «Вибрация правого двигателя» выше допустимых значений. Принятыми мерами (снижение режима работы двигателя до малого газа) снизить вибрацию не удалось. Показания вибрации правого двигателя продолжали расти до 90 %, загорелось табло «Опасная вибрация правого двигателя». Экипаж выключил правый двигатель и произвел посадку с одним работающим двигателем.

При расследовании установлено, что причиной ложного срабатывания аппаратуры контроля вибрации явился отказ электронного блока БЭ-34-3 № 280011.

- 3.2.2.** 10.02.2006 года произошел возврат в аэропорт вылета Кишинэу самолета Fokker-100 ER-FZA а/к «Moldavian Airlines» по причине разгерметизации. В наборе высоты на эшелоне 90 экипаж обнаружил не исправность в системе наддува кабины и принял решение на возврат на аэродром вылета.
- 3.2.3.** 13.02.2006 года при заруливании на стоянку ночью в аэропорту Дубай (ОАЭ) на самолете Ил-76 ER-IBK а/к «et Stream» КВС допустил выкатывание за пределы РД и попадание правой тележкой шасси в дренажную траншею, при этом была повреждена отъемная часть правой плоскости (ОЧК). Событие обусловлено плохой освещенностью зоны руления и отсутствием световой разметки РД в темное время суток
- 3.2.4.** 19.06.2006 года при взлете самолета EMB-120 ER-EMA а/к «Air Moldova» в аэропорту Отопень (Румыния) произошло его столкновение с птицей, которая на скорости 100 км/час. попала в лобовое стекло второго пилота, который выполнял взлет. Взлет был прекращен, самолет остановился в пределах взлетной полосы. Причиной инцидента явилась неблагоприятная орнитологическая обстановка в районе аэродрома.
- 3.2.5.** 03.07.2006 года при разбеге на взлете в аэропорту Кишинэу на самолете SAAB 2000 ER-SFB а/к «Moldavian Airlines» загорелось табло «Стояночный тормоз включен». КВС прекратил взлет.
- 3.2.6.** 25.07.2006 года в полете по маршруту Тель-Авив-Кишинэу на самолете A-320 ER-AXV а/к «Air Moldova» произошло падение давления в основной гидросистеме.. Выпуск шасси произведен от аварийной гидросистемы, передняя опора шасси на пробеге не управлялась. На борту находилось 143 пассажира и 7 членов экипажа. Посадка благополучно. Причиной падения уровня гидрожидкости в гидросистеме явилась внешняя не герметичность клапана «Safety valve». Причиной не герметичности клапана явилось нарушение герметичности внутреннего уплотнения между корпусом клапана и установленным на нем соленоидом.
- 3.2.7.** 01.11.2006 года самолет Ан-12 ER- а/к «Grixona» совершил вынужденную посадку в аэропорту вылета Кишинэу по причине разгерметизации.
- 3.2.8.** 12.12.2006 года произошел инцидент с ВС Ан-12 ER-ACV а/к «Tiramavia» в аэропорту Шаржа (ОАЭ), связанный с нарушением правил полетов. Причиной инцидента явилось попадание самолета в зону сильной болтанки, связанной с грозовой активностью, вследствие чего ситуация привела к потере безопасного интервала с пересекающимся самолетом до 3.8 морских миль и высоты 200-300 футов

Инцидент стал возможен при сочетании следующих факторов:

- наличие сильной болтанки, связанной с грозовой активностью;
- несвоевременное распознавание экипажем грозового очага при снижении и выполнении маневра захода на посадку;
- несвоевременный доклад диспетчеру о попадании в зону сильной болтанки, связанной с грозовой деятельностью.

ПРИЧИНЫ И ФАКТОРЫ АВИАСОБЫТИЙ.

Основными причинами и факторами авиасобытий явились:

- «человеческий фактор», который является основным в причинах возникновения обстоятельств, приводящих к АП и инцидентам (авиационные происшествия с самолетом Ан-2 ER-35538 ГП «Moldaeroservice» и вертолетом Ка-26 ER-19328 ГП «Agroavia».
- отказы авиационной техники вследствие ее «возрастного» состояния и конструктивно-производственных недостатков;
- слабая профилактическая работа по предупреждению АП и инцидентов, что является следствием слабой организаторской работы по функционированию в авиакомпаниях «Программы предупреждения авиационных происшествий и обеспечению безопасности полетов», предусмотренной JAR-OPS 1. 1037.

IV. СОСТОЯНИЕ ЛЕТНО-МЕТОДИЧЕСКОЙ РАБОТЫ.

Летно-методическая работа в авиакомпаниях, в условиях перехода на нормативную базу JAA, проводилась в соответствии с требованиями JAR-OPS 1 и JAR-FCL 1.

Поддержание уровня теоретической подготовки летного состава достигалось путем проведения технической учебы в летных подразделениях и прохождения КПК при ГП «CENTRUL AERONAUTIC DE INSTRUIRE», которое сертифицировано и имеет право на теоретическую подготовку авиационных специалистов на 16 типах ВС, проведение КПК для летного, инженерно-технического состава и бортпроводников.

Общим недостатком в подготовке летного состава является недостаточные знания документов ICAO и JAA, английского языка и воздушного законодательства в объеме, необходимом для выполнения своих обязанностей. По этой причине в 2005 и 2006 году имели место инциденты в районе аэродрома Дубай.

Из 16 типов ВС, эксплуатирующихся в ГА РМ, тренажер имеется только по Ту-134А. На всех остальных типах ВС тренажерную подготовку летные экипажи проходят в России, на Украине, Швеции и Франции. Периодичность тренажерной подготовки соответствует JAR-OPS 1. 965.

Разборы полетов в летных подразделениях проводятся регулярно, однако требуется повышение качества их подготовки и проведения. На разборах не используются технические средства, не прослушиваются записи бортовых магнитофонов для оценки технологии работы и взаимодействия в экипаже.

Информация по безопасности полетов в виде первичных сообщений из МАК, отчетов по расследованию авиационных происшествий, годовых анализов состояния безопасности полетов до авиационного персонала авиакомпаний доводится по мере поступления.

Анализы состояния безопасности полетов некоторых авиакомпаний носят чисто статистический, поверхностный характер, что свидетельствует о том, что материал для анализа заблаговременно не готовится, анализы пишутся спонтанно в один «присест» на 2-х–3-х страницах. Свидетельством этого является то, что содержание анализов в некоторых авиакомпаниях не несет в себе информации о фактически выполненных мероприятиях (работах). В авиакомпаниях продолжается подготовка летного состава.

ГАК «AIR MOLDOVA»

Проведена периодическая подготовка летных экипажей «Recurrent Training end Checking» в соответствии с требованиями JAR-OPS 1.965, включающая:

- a) тренажерную подготовку летных экипажей:
 - самолетов А-320-182 часа;
 - самолетов ЕМВ-120-184 часа;
 - самолетов Ту-134-185 часов;
 - самолетов Як-40-8 часов.
- b) теоретические занятия по авиационной безопасности;
- c) теоретические занятия по CRM для пилотов TRI/TRE;
- d) практические занятия по действиям в аварийных ситуациях (использование плотов и спасательных жилетов, надувных трапов, действия в задымленном пространстве, использование противопожарного оборудования).

Проведена подготовка «Conversion Training» в соответствии с требованиями JAR-OPS 1.945 для самолетов ЕМВ-120-5 пилотов;

Допущены к полетам в качестве КВС в соответствии с требованиями JAR-OPS 1.955 на самолете А-320- 2 КВС, на ЕМВ-120 -2 КВС.

Прошли подготовку по программам TRI/TRE «Line Training Captaining» по одному КВС на А-320 и ЕМВ-120.

Прошли подготовку по программам TRI/TRE кабинных экипажей 4 бортпроводника А-320 и 2 бортпроводника ЕМВ-120.

Проведена подготовка кабинных экипажей в соответствии с программой «Training program for the type rating of cabin attendant А-320 и ЕМВ-120-20 бортпроводников.

В соответствии с требованиями JAR-OPS 1.1020 проведена восстановительная подготовка бортпроводников «Refresher Training» по программам «OM Part D» по А-320 и Ту-134А –16 бортпроводников.

Тренировки по действиям в аварийных ситуациях проводятся с оформлением индивидуальных чек-листов, согласно утвержденного графика.

Ежемесячно проводится техническая учеба и разборы полетов с оформлением в журналах.

«MOLDAVIAN AIRLINES»

В соответствии с планом проведения летно-методической работы в авиакомпании проведена:

- подготовка и проверка летного состава к работе в условиях весенне-летнего и осенне-зимнего периодов;
- тренировка и проверка членов летных и кабинных экипажей по действиям в аварийных ситуациях и использованию аварийно-спасательного оборудования;
- введены в строй 4 КВС SAAB 2000;
- продолжается работа по вводу в строй летного состава на ВС Fokker 100;
- проведена теоретическая подготовка со всем летным составом по программам??
- прошли подготовку и сертифицированы в качестве преподавателей 3 специалиста по проведению занятий по человеческому фактору (Crew Resource Management)

Тренажерную подготовку экипажи SAAB-2000 проходят в Базеле (Франция), на Fokker-100 – в Париже.

«TIRAMAVIA»

В авиакомпании разработаны и утверждены части С и Д, а также В (Ан-12, Ан-24/26) РПП в новой редакции.

Завершена работа по подготовке летного состава к полетам с использованием системы EGPWS в соответствии с утвержденной программой.

Один специалист прошел подготовку и утвержден ГАГА РМ в качестве преподавателя курса «Человеческий фактор и управление ресурсами экипажа HF/CRM», и в качестве преподавателя по аварийно-спасательной подготовке летного состава.

В авиакомпании проведена тренажерная подготовка экипажей ВС:

- Ил76-15 час ВВИА им. Н.Е. Жуковского,(Москва);
- Ан-12- 110 час. тренажерный центр а/к «Атран (Москва);
- Ан 24/26 –12 час Государственная летная академия Украины (Кировоград);
- Ан-2- Club Esztergom (Венгрия).

При CAI г. Кишинэу прошли периодическую подготовку 29 специалистов авиакомпании.

Завершена работа по подготовке к проведению ежегодной периодической подготовки летных специалистов на базе авиакомпании.

Недостатком в проводимой летно-методической работе является недостаточная подготовка отдельных членов экипажей по английскому языку.

«VALAN»

Один специалист прошел подготовку, получил сертификат и утвержден в качестве преподавателя по аварийно-спасательной подготовке членов экипажей и специалистов СПАСОП и «Человеческий фактор и управление ресурсами экипажа (CRM)».

Проведена подготовка летных экипажей по перевозке опасных грузов по воздуху со сдачей зачетов и получением сертификатов.

Разработаны и утверждены программы подготовки летных экипажей по эксплуатации систем раннего предупреждения о близости земли «EGPWS» модели МК-VI фирмы «Honeywell».

Переработана и утверждена часть D РПП во 2-ой редакции.

Введено в строй: 2 КВС, 3 вторых пилота, 2 бортмеханика на Ан-26 и 1 бортмеханик на Ан-12.; 2 КВС, 13 вторых пилотов и 2 бортмеханика на вертолете Ми-8.

Проведена первоначальная теоретическая, тренажерная и летная подготовка 14 пилотов вертолета Ми-8 для получения свидетельства и квалификационного допуска на данном типе ВС. **Необходимо отметить, что экипажи авиакомпании летают на вертолете Ми-8 МТВ 1, а тренажерную подготовку проходят на тренажере вертолета Ми-8Т.**

«PECOTOX AIR»

Проведена периодическая переподготовка членов летных и кабинных экипажей в соответствии с требованиями JAR-OPS 1. 965, включая:

а) тренажерную подготовку летных экипажей:

- самолетов Ан-24/26-30 часов;
- вертолетов Ми-8 МТВ 1-18 часов;
- вертолета Ми-26Т-4 часа;
- вертолета Ка32Т-5 часов.

б) теоретическую подготовку по перевозке опасных грузов по воздуху

с) занятия по авиационной безопасности;

д) практические занятия по действиям в аварийных ситуациях (использование плотов и спасательных жилетов, надувных трапов, действия в задымленном пространстве, применение противопожарных средств);

Проведена подготовка летных экипажей «Conversion Training» в соответствии с требованиями JAR-OPS 1. 965 и JAR-OPS 1.1010:

- для самолетов-34 специалиста;
- для вертолетов-6 специалистов.

По программам TRI/TRE, в соответствии с требованиями RAC-APL 0535-0540, прошли подготовку 5 пилотов.

Выполнили процедуры продления TRI/TRE в соответствии с требованием RAC-APL 0610 3 пилота самолетов и 2 пилота вертолетов.

В соответствии с требованием JAR-OPS 1. 1005 7 специалистов прошли подготовку для исполнения обязанностей бортпроводника

В авиакомпании подготовлены:

- Часть А РПП, второй редакции;
- ММЕ и МОЕ, третьей редакции
- Часть В РПП ((Ан-24), второй редакции;
- Часть В РПП вертолета Ка-32;
- Часть В вертолета Ми-26Т, второй редакции;
- MEL самолета Ан-72-100, третьей редакции;
- Программа контрольного полета вертолета Ка-32;
- MEL самолета Ан-72-100, третья редакция;

«JET LINE INTERNATIONAL»

Поддержание уровня теоретической подготовки летного состава авиакомпании достигалось путем проведения технической учебы и прохождения КПК по типам ВС. Тренажерную подготовку экипажи проходили в учебных центрах Украины (Киев, Кировоград, Запорожье) согласно заключенных договоров. Подписан договор о проведении тренажерной подготовки на ВС Ан-12 в ОАО «АТРАН» (Москва, Россия). Периодичность тренажерной подготовки соответствует требованиям JAR-OPS 1. 965.

После проведения теоретических занятий все экипажи прошли тренировку и проверку по действиям в аварийных ситуациях и применению аварийно-спасательного оборудования с оформлением Check-листов.

За анализируемый период в авиакомпании:

- разработана и утверждена в ГАГА РМ новая Программа обеспечения безопасности полетов;
- разработана и утверждена Программа КИП самолета Ил-76;

«AEROPORTUL INTERNATIONAL MARCULESTI»

В авиакомпании:

- все экипажи прошли теоретическую и практическую подготовку по действиям в аварийных ситуациях и применению аварийно-спасательного оборудования;
- разработаны части В РПП по всем типам ВС;
- разработана часть Д РПП авиакомпании;
- составлена программа подготовки, проведены занятия получены летным составом допуски к перевозке опасных грузов по воздуху;
- весь летный состав завершил первоначальную подготовку по курсу «Оптимизация работы экипажа в кабине ВС (CRM)»
- введены в строй на ВС Ан-72 1 КВС и 2 вторых пилота;

«AERONORD- GRUP»

В авиакомпании за анализируемый период:

- подписан договор № 29-ТР от 05.06.2006 года о подготовке экипажей на тренажере Ан-12 в ОАО «АТРАН» (Москва, Россия);
- 20 пилотов прошли обучение по программе «Оптимизация работы экипажа в кабине ВС (CRM)»;
- 9 пилотов прошли обучение по программе «Система раннего предупреждения о близости земли с функцией оценки рельефа местности в направлении полета (EGPWS)»;
- 18 пилотов прошли подготовку по программе «Перевозка опасных грузов по воздуху»;
- внесены изменения в часть А РПП авиакомпании;
- разработана и утверждена в ГАГА РМ «Программа контрольного полета (облета) облета самолета Ан-12»;
- 5 самолетов Ан-12 оборудованы аварийно-спасательным радио маяком ELT C-406-2.

Остальные авиакомпании в своих Анализах по состоянию безопасности полетов за 2006 год не смогли представить существенной информации о проведенной летно-методической работе .

В 2006 году Управление летной эксплуатации ГАГА РМ в плановом порядке провело 41 базовую инспекцию, по которым было выдано 36 инспекторских предписаний. Необходимо отметить, что не все авиакомпании в установленный срок и в полном объеме представляли отчет о проделанной работе по устранению замечаний УЛЭ ГАГА РМ.

В течение 2006 года 5 специалистов Управления летной эксплуатации ГАГА РМ прошли обучение на 9-ти курсах ICAO и JAA: (МАК (Москва-6); Голандия-3).

Отделом сертификации авиационного персонала:

Выдано свидетельств –174

Продлено свидетельств –711

Признано свидетельств выданных другими государствами –374

Присвоено квалификационных допусков –152

V. СОСТОЯНИЕ РАБОТЫ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ СОК.

Начальным звеном в системе формирования профилактических мероприятий по предупреждению авиационных происшествий и инцидентов является сбор, обработка, анализ и использование объективной информации об отклонениях и нарушениях правил выполнения полетов и эксплуатации воздушных судов. Эта работа в авиакомпаниях проводится, в основном, в соответствии с Руководством по

организации сбора, обработки и использования полетной информации на предприятиях ГА.

Основным центром расшифровки полетной информации является УРАПИ ГАК «AIR MOLDOVA», который на договорной основе оказывает услуги по расшифровке и другим авиакомпаниям. Такие авиакомпании, как «Valan», «Air Moldova», организовали расшифровку полетной информации непосредственно в центральном офисе, а некоторые по договорам с местными авиакомпаниями, эксплуатирующими аналогичную авиатехнику, или на своих линейных станциях. В плане организации процесса расшифровки наиболее сложным для эксплуатантов является вопрос доставки носителей информации в базовые офисы (Кишинэу).

Обзорная информация о процессе расшифровки СОК по авиакомпаниям:

ГАК «AIR MOLDOVA»

После подготовки специалистов и приобретения необходимого оборудования в авиакомпании проводится мониторинг полетных данных самолетов А-320, Embraer-120 и Як-40

Показатели	А-320	EMB-120	Як-40
Выполнено полетов	3184	1029	113
Проконтролировано полетов	2502	291	63
% проконтролированных полетов	78,6	28,3	55,75
% полетов с выявленными событиями	8,15	5,15	--
Количество нарушений и отклонений	204	15	--

Относительно большее процентное соотношение с выявленными событиями относительно проконтролированных полетов на самолетах А-320 по сравнению с самолетами EMB-120 обусловлено более широким перечнем контролируемых параметров у регистратора полетных данных «Opticel QaR P/N», чем у «Mini QAR MK II P/N»

В 2006 году имеется тенденция относительного уменьшения количества выявленных событий по сравнению с 2005 годом при имеющейся тенденции расширения перечня контролируемых событий (усовершенствовании алгоритмов поиска событий), что указывает на эффективность внедрения в авиакомпании программы мониторинга полетных данных.

НАИБОЛЕЕ ХАРАКТЕРНЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ

№	ОТКЛОНЕНИЯ	2006	2005
	Самолет А-320		
1	Двойное управление	32	59
2	Срабатывание GPWS	31	3
3	Превышение вертикальной скорости/ отклонение от вертикального профиля полета	19	0
4	Высокая/ низкая скорость изменения угла на взлете/ приземлении	18	0

5	Раннее включение реверса	19	1
6	Поздний выпуск закрылков	10	0
7	Превышение максимально допустимой скорости полета при данной конфигурации	12	9
Самолет Embraer-120			
1	Превышение максимально допустимой скорости полета при данной конфигурации	2	11
2	Не установка взлетного режима двигателей до скорости 60 узлов.	1	25
3	Превышение максимально допустимого угла крена (30 град.)	12	1

Все случаи отклонений и нарушений разобраны с экипажами и доведены до летного состава на разборах полетов. Членам экипажей, допустившим отклонения, давались индивидуальные задания по соответствующим разделам РЛЭ и РПП.

«VALAN ICC»

Носители полетной информации, после снятия с ВС, поступают на расшифровку в авиакомпанию, где проводится расшифровка на персональном компьютере по программе экспресс-анализа с фиксацией в «Журнале учета поступления СОК», ответственным лицом, назначенным приказом Генерального директора авиакомпании. После расшифровки материал передается в летный комплекс для анализа, оценки и принятия мер. Все отклонения в технике пилотирования допущенные каждым КВС фиксируются в «Журнале оценки качества полетов».

В 2006 году в авиакомпании:

Выполнено полетов Проконтролировано полетов

Ан-32	4	--
Ан-26	1728	1518
Ан-24	152	67
Ми-8МТВ-1	3979	2179
АН-12	20.	—

Основными отклонениями являются:

- не выдерживание времени проверки дублирующей гидросистемы- 25;
- превышение максимального крена - 28
- превышение скорости полета по глиссаде относительно расчетной-18
- несвоевременное включение аппаратуры СОК -12
- не выдерживание времени прогрева и охлаждения двигателей -10

Все КВС ежеквартально охвачены контролем по СОК согласно РПП.

Все отклонения разобраны с экипажами, их допустившими и доведены до всего летного состава. Все полеты, выполненные с проверяющими в составе экипажа с целью проверки, расшифровываются, после чего делается оценка выполненных полетов.

«PECOTOX AIR»

Показатели	Ан-24	Ан-26	Ан-32	Ан-72	МИ-8	Ми-26	Ка-32
Выполнено полетов	2239	41	653	10	1218	3	42
Проконтролировано полетов	591	18	195	6	795	1	14
% проконтролированных полетов	26,4	43,9	29,9	60	65,27	33,33	33,33
Количество выявленных событий	0	0	0	0	0	0	0

Другие авиакомпании в своих Анализах по состоянию безопасности полетов за 2006 год не представили информацию о проведенной профилактической работе с использованием СОК по повышению безопасности полетов, что является свидетельством того, что в некоторых авиакомпаниях не организована работа по положениям Поправки к JAR-OPS 1. 1037.

Грубых посадок, грубых нарушений РЛЭ и правил полетов по отчетам в авиакомпаниях не выявлено. Однако выявленные отклонения по своей причинности остаются постоянными. Значит, летный и командно-летный состав авиакомпаний недостаточно строго подходит к оценке «чистоты» элементов техники пилотирования, что позволяет КВС не самокритично оценивать свою работу и работу членов экипажа, и не стремиться к ее совершенствованию.

Общим недостатком в работе по СОК является недостаточное использование комплексных (МСРП, КЗ-63 + МС-61, МАРС-БМ) расшифровок для контроля соблюдения экипажами технологии работы и взаимодействия в полете..

В отчетах (статистике) нет разделения на количество нарушений и отклонений, выявленных по СОК.

Наиболее часто повторяющиеся отклонения в технике пилотирования:

1. Подъем передней опоры шасси на взлете на скорости менее расчетной.
2. Срабатывание сигнализации «КРЕН ВЕЛИК».
3. Посадка на повышенной скорости.
4. Не выдерживание высоты пролета ДПРМ, БПРМ.
5. Срабатывание АУАСП при отрыве ВС от ВПП.
6. Несвоевременная установка давления на высоте перехода и эшелоне перехода.

VI. СОСТОЯНИЕ РАБОТЫ ПО ВНУТРЕННЕМУ КОНТРОЛЮ В АВИАКОМПАНИЯХ.

Работа по внутреннему контролю за обеспечением безопасности полетов в авиакомпаниях еще не в полной мере соответствует требованиям JAR-OPS 1.035.

Руководство по качеству и Программа обеспечения качества, содержащие процедуры, для проверки соответствия Эксплуатанта всем требованиям и стандартам, которые поддерживают и обеспечивают деятельность в соответствии с руководящими документами ГАГА РМ, действующим законодательством Республики Молдова, все еще не разработаны. Отсутствуют система и формы отчетности о проделанной работе, контроль работы Системы качества со стороны руководителей авиакомпаний не осуществляется. Руководители Системы качества, представляемые для одобрения ГАГА РМ, не всегда соответствуют предъявляемым требованиям. Подготовка персонала для выполнения инспекторской и аудиторской деятельности не проводится.

В коммерческих авиакомпаниях не достаточен контроль таких важных направлений деятельности, как планирование и выполнение нерегулярных рейсов.

В некоторых авиакомпаниях, осуществляющих свою деятельность за рубежом, эксплуатация ВС фактически полностью регулируется и контролируется собственниками или заказчиками ВС. В этой ситуации страдает, в первую очередь, безопасность полетов, так как основополагающие вопросы эксплуатации, такие как квалификация и подбор персонала, участвующего в эксплуатации, поддержание летной годности ВС и другие решаются напрямую собственниками или заказчиками ВС в большинстве случаев некомпетентными в этих вопросах и заинтересованными в получении высоких прибылей любой ценой. Этим ставятся под угрозу безопасность полетов и наносится невосполнимый ущерб имиджу гражданской авиации Республики Молдова.

VII. ВЫВОДЫ.

1. Состояние безопасности полетов в гражданской авиации Республики Молдова в 2006-ом году по сравнению с 2005-ым годом значительного улучшения не имеет.
2. Профессиональная подготовка летного состава достаточна для обеспечения безопасности полетов, но в условиях перехода на нормативную базу JAA требуется принятие дополнительных мер по изучению требований документов, стандартов и международной практики.
3. Во многих коммерческих авиакомпаниях вопросы обеспечения безопасности полетов не являются приоритетными в ряду проблем авиационной деятельности
4. В авиакомпаниях не завершен полный переход на функционирование Системы качества, как того требует JAR-OPS 1.035, а имеющиеся инспекторские органы не в полной мере выполняют свое функциональное предназначение.
5. Контроль работы авиационного персонала и эксплуатации ВС за пределами Республики Молдова со стороны эксплуатантов не достаточен. В авиакомпаниях отсутствуют планы и отчетность по внутреннему контролю работы ВС и авиационного персонала за пределами Республики Молдова.
6. В нарушение RAC-AOC 0335 эксплуатантами не всегда соблюдался «График проверок авиакомпаний, эксплуатирующих ВС за пределами РМ на 2006 год»,

утвержденным Первым заместителем Генерального директора ГАГА РМ, по их же предложениям.

7. При назначении – освобождении ответственных руководителей в авиакомпаниях не соблюдается процедура, предусмотренная RAC-AOC 0065 (4). Представляемые специалисты, для одобрения ГАГА РМ, слабо знают требования документов JAA, а следовательно не в полной мере представляют свою предстоящую функциональную деятельность.

**ПЛАН
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ГА РМ НА 2007 ГОД.**

(исходя из Анализа состояния безопасности полетов ГА РМ за 2006 год).

№	МЕРОПРИЯТИЯ	Срок исполн.	Ответствен. исполн.	Отметка о исполн.
1.	Со всем авиационным персоналом изучить Анализ состояния безопасности полетов в ГА РМ за 2006 год.	20.03.	Руководит. Авиакомпан.	
2.	С учетом настоящих мероприятий, выводов Анализа и фактического состояния дел с безопасностью полетов в авиакомпании разработать дополнительный план мероприятий по повышению безопасности полетов на 2007 год.	25.03	Руководит. авиакомпан.	
3.	Обеспечить эксплуатационные инспекции работы ВС и авиационного персонала за пределами Республики Молдова.	Согласно графика	Руководит. авиакомпан	
4.	Провести ежеквартальные проверки соответствия организации летной работы и организации технического обслуживания в авиакомпаниях требованиям JAR-OPS 1.	По плану УЛЭ	Начальник УЛЭ	

5.	Продолжить работу по внедрению документов ICAO и JAA в практическую деятельность авиакомпаний.	постоян.	Начальник УЛЭ Руководит. авиакомп.	
6.	Взять под особый контроль процесс освоения новых типов ВС «Fokker 100»	постоян.	Начальник УЛЭ	
7.	Повысить эффективность инспекций авиакомпаний в области обеспечения безопасности полетов	постоян.	Начальник УЛЭ	
8.	При решении вопросов взаимодействия с Заказчиком, исключить практику руководства экипажами со стороны Заказчика без согласования с руководством авиакомпаний.	постоян.	Руковод. авиакомп.	
9.	При проведении эксплуатационных инспекций особо контролировать выполнение экипажами требований РПП, РЛЭ и РЦЗ в части недопущения превышения максимально допустимых взлетной и посадочной масс ВС, соблюдение рекомендованных центровок.	постоян	Начальник УЛЭ Руковод. авиакомп.	
10.	Обеспечить контроль соблюдения экипажами норм полетного и рабочего времени, времени отдыха, особенно при нахождении за пределами Республики Молдова.	постоян.	Начальник УЛЭ Руковод. авиакомп.	
11.	На всех ВС, используемых для перевозки пассажиров, обеспечить свободный доступ к аварийным выходам, как того требует JAR-OPS 1. 280, 1. 325 и 1.330.	постоян.	Руководит. авиакомп.	

12.	Завершить разработку Руководства по системе качества и Программы по обеспечению качества, предусмотрев систему и формы отчетности ответственных работников системы качества перед руководителем авиакомпании (обратная связь) в соответствие с AMC/IEM OPS подчасть В.	2 -ой кв. 2007г.	Руковод. авиакомп.	
13.	В период становления внутри авиакомпаний подразделений системы качества обеспечить поддержку их функционирования и повысить контроль за их работой.	постоян.	Начальник УЛЭ	
14.	Продолжить работу по подготовке авиационных специалистов из граждан Республики Молдова.	постоян.	Руковод. авиакомп.	
15.	Повысить контроль за своевременностью и качеством исполнения инспекторских предписаний ГАГА РМ	постоян.	Начальник УЛЭ Руководит. авиакомпан.	

Ю. Затыка

**Начальник Управления
летной эксплуатации**

А. Щербина
52-49-47