

расширенного заседания комиссии по расследованию катастрофы самолета «Boeing» 737-500 VQ-BBN ОАО Авиакомпания «Татарстан», Татарского МТУ ВТ ФАВТ, произошедшей 17 ноября 2013 года в аэропорту г. Казань.

10 декабря 2015 года

г. Москва

Обсуждаемые вопросы:

Рассмотрение комментариев государств (США, Великобритания/Бермуды, Франция), принимавших участие в расследовании, на особое мнение члена комиссии Студеникина Н.И. и позицию руководства Росавиации, высказанную в письмах в МАК от 26.08.2015 исх. АН1.02-2803 и от 21.09.2015 исх. 4.02-793. Позиции государств были представлены уполномоченными органами по расследованию (NTSB, AAIB UK и BEA соответственно).

Присутствовали: члены комиссии: Горюнов Б.А., Киселев В.Ю., Трусов В.А.,

Приглашенные:

Морозов А.Н.,	
Сороченко В.В.	- исполнительный директор МАК,
Донченко А.В.	- первый заместитель Председателя Авиарегистра МАК,
Великанов С.П.	- директор по сертификации самолетов Авиарегистра МАК,
Никитин А.А.	- представитель СК РФ,
Виноградов С.С.	- представитель НПО «Родина»

Начало заседания в 10 ч 05 мин.

Заседание проводится с использованием аудиозаписи.

Слушали Морозова А.Н., который сообщил, что руководство Росавиации (Нерадько А.В., Сторчевой О.Г.) было приглашено для участия в сегодняшнем заседании официальными письмами. В ответ на приглашение было получено письмо от заместителя Руководителя Росавиации О.О. Клима с информацией об участии Росавиации только после выполнения ряда предварительных условий.

Утром 09.12.2015 в Комиссию по расследованию АП МАК поступил звонок из приемной Буланова М.В. о планируемом его участии в заседании Комиссии 10.12.2015, которое позже было отменено в связи с занятостью.

Выраженное в письменном виде подтверждение присутствия члена Комиссии Студеникина Н.И. было также аннулировано 10.12.2015.

Далее Морозовым А.Н. была приведена хронология работ по расследованию АП. При этом было обращено внимание присутствующих на то, что многократно, практически с самого начала расследования, руководством Росавиации ставились одни и те же вопросы: о несоответствии системы управления рулем высоты самолетов типа Boeing 737 требованиям норм летной годности и необходимости реализации государством разработчика и изготовителя самолета соответствующих срочных доработок для обеспечения отказобезопасности системы управления рулем высоты, а также о возможном отказе рулевых приводов системы управления рулем высоты в аварийном полете, что и послужило причиной АП. При этом никаких мер по ограничению или приостановке эксплуатации самолетов Росавиацией с момента АП не предпринималось.

Каждый раз на запросы Росавиации давались ответы FAA – органом первичной сертификации самолета и фирмой Boeing - разработчиком самолета, подтверждающие соответствие самолета требованиям норм летной годности и отсутствие отказов авиационной техники в аварийном полете. Следует отметить, что FAA не информировала Авиарегистр МАК как орган валидации самолетов типа Boeing 737 о своей переписке с Росавиацией.

Также, после проведения полного комплекса работ, включая предметные исследования рулевых приводов системы управления рулем высоты, к выводам об отсутствии отказов авиационной техники в аварийном полете пришла и инженерно-техническая подкомиссия, отчет которой без замечаний и особых мнений был подписан всеми членами подкомиссии, включая двух представителей Росавиации.

Несмотря на это, после первоначального подписания проекта Окончательного отчета в апреле 2015 года, Студеникиным Н.И. подпись была отозвана и в июне 2015 года представлено Особое мнение, содержащее указанную выше позицию о наличии конструктивных недостатков самолетов типа Boeing 737 и о возможном проявлении отказов рулевых приводов системы управления рулем высоты в аварийном полете. Данное мнение было поддержано руководством Росавиации в соответствующих письмах в МАК от 26.08.2015 исх. АН1.02-2803 и от 21.09.2015 исх. 4.02-793.

Именно этим фактом и было обусловлено направление Особого мнения в государства, принимавшие участие в расследовании, хотя ранее проект Окончательного отчета, первоначально подписанный Студеникиным Н.И., был согласован с данными государствами без замечаний.

02.10.2015 Комиссия по расследованию также официально уведомила Авиарегистр МАК о позиции Росавиации, настаивающей на наличии конструктивных недостатков самолетов типа Boeing 737.

Слушали Донченко А.В., который разъяснил действия Авиарегистра МАК после получения обращения председателя Комиссии по расследованию и последовавшей приостановки действия Сертификатов типа на самолеты Boeing 737 ввиду наличия официальной позиции руководства Росавиации о необходимости срочных доработок для обеспечения отказобезопасности системы управления рулем высоты самолетов типа Boeing 737.

В ответ на запрос от 04.11.2015 Авиарегистр МАК получил от компании Boeing, как разработчика воздушных судов, необходимые материалы по обеспечению отказобезопасности системы управления рулем высоты самолетов типа Boeing 737.

FAA также представила на рассмотрение в Авиарегистр МАК свою позицию по данному вопросу.

Анализ представленных материалов позволяет однозначно констатировать соответствие типовой конструкции самолетов Boeing 737 применимым требованиям к летной годности.

Отсутствие дополнительной информации от Росавиации к настоящему моменту позволяет считать необоснованными и неаргументированными претензии Росавиации к типовой конструкции самолетов Boeing 737.

Слушали Морозова А.Н., который проинформировал о полученной позиции государств, принимавших участие в расследовании, на особое мнение Студеникина Н.И.

Уполномоченный представитель Франции (государство разработчик и изготовитель двигателей) не представил каких-либо замечаний.

Уполномоченный представитель Великобритании (представляющий государство регистрации ВС) подтвердил высказанную ранее позицию, что на средствах объективного контроля нет свидетельств отказа продольного управления самолетом. Причины происшествия связаны с действиями пилота.

Уполномоченным представителем США (государство разработчик и изготовитель ВС) была представлена развернутая позиция США по рассматриваемым вопросам, которая была доведена до всех присутствующих. Суть позиции: подтверждено еще раз, что Соединенные Штаты согласны с проектом Окончательного отчета МАК по результатам расследования. Подтверждено, что самолет прошел полный комплекс испытаний, которые показали его соответствие всем установленным требованиям, перед тем как он был сертифицирован на соответствие нормам летной годности. Ничто в данных об аварийном полете самолета VQ-BBN или в истории его эксплуатации с момента поставки первому заказчику не ставит под вопрос выводы, сформулированные при сертификации. Имеющиеся данные не подтверждают версию отклонения руля высоты на пикирование вследствие отказа систем самолета и исключают самолетные системы как источник отклонений руля высоты на пикирование, зарегистрированных в ходе аварийного полета. Системы аварийного самолета функционировали штатно, самолет нормально реагировал на управляющие действия экипажа. Все претензии, которые выдвигались в особом мнении, с точки зрения государства разработчика и изготовителя самолета не состоятельны.

Слушали Горюнова Б.А., который выразил мнение, что все возможные работы в рамках расследования проведены, их результаты проанализированы. Предложил провести процедуру утверждения Отчета, его рассылки и публикации.

Дополнительных вопросов не было.

Решили

1. Принять к сведению представленные позиции государств, принимавших участие в расследовании, по особому мнению члена комиссии Студеникина Н.И. и позиции руководства Росавиации.
2. Отметить правильность и обоснованность выводов Комиссии по расследованию об отсутствии отказов авиационной техники в аварийном полете.
3. Отметить противоречие между многократно высказанной позицией руководства Росавиации о несоответствии системы управления рулем высоты самолетов типа Boeing 737 требованиям норм летной годности и необходимости реализации государством разработчика и изготовителя самолета соответствующих срочных доработок для обеспечения отказобезопасности системы управления рулем высоты, а также о возможном отказе рулевых приводов системы управления рулем высоты в аварийном полете, и отсутствием со стороны Росавиации мер по ограничению или приостановке эксплуатации самолетов данного типа.
4. Считать работы Комиссии по расследованию АП завершенными. Окончательный отчет представить на утверждение.

Заседание комиссии окончено в 11 ч 50 мин

Председатель комиссии по расследованию
авиационного происшествия

За начальника штаба комиссии

 Горюнов Б.А.
 Киселев В.Ю.