



**ПЕРЕЧЕНЬ СОБЫТИЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ ИНФОРМИРОВАНИЮ ГП  
«АНТОНОВ»/ LIST OF OCCURRENCES TO BE MANDATORILY REPORTED TO THE  
ANTONOV COMPANY**

**имевшие место во время изготовления воздушных судов, изделий,  
компонентов и оборудования, проведения наземных и летных испытаний,  
технической эксплуатации воздушных судов  
(технического обслуживания и летной эксплуатации)/ which happened during  
manufacturing of aircraft, items,  
components and equipment, ground and flight tests, maintenance and  
flight operation of aircraft**

НАЗВАНИЕ СОБЫТИЯ/ OCCURRENCES	Примечание/ Remarks	Срок информирования/ Time for reporting
<p><b>Неисправность/ Malfunction Сбой (перемежающийся отказ)/ Trouble (intermittent failure) Отказ/ Failure Дефект/ Defect</b></p>	<p>Которые были устранены по рекомендациям, изложенным в эксплуатационной документации самолета/ Which were eliminated according to the recommendations set forth in the aircraft maintenance documentation</p>	<p><b>Регулярно, ежеквартально не позднее 15 дней после окончания текущего квартала</b> (через WEB-портал «Поддержки заказчиков» (*), либо по форме АС)/ <b>Regularly, every three months, no later than 15 days after the end of the current quarter</b> (through the WEB portal “Customer Support” (*), or according to the AO Form)</p>
<p><b>Неисправность/Malfunction Сбой (перемежающийся отказ)/ Trouble (intermittent failure) Отказ/Failure Дефект/ Defect Повреждение конструкции/ Damage to structure События, после возникновения которых необходимо специальное ТО/ Occurrences after which special maintenance is required</b></p>	<p>Которые невозможно устранить в рамках действующей эксплуатационной документации и/или в случае, если событие приводит либо может привести к отрицательному влиянию на поддержание летной годности (смотри Перечень №1)/ Which cannot be eliminated within the framework of the current maintenance documentation and / or in the event that the occurrence results or may result in a negative effect on continued airworthiness <b>(see List No. 1)</b></p>	<p><b>Оперативно в течение одного рабочего дня</b> (через WEB-портал «Поддержки заказчиков» (*), либо по форме АС) <b>всю имеющуюся информацию на момент события, с целью определения небезопасного состояния и разработки корректирующих действий.</b>  В случае наличия</p>

<p><b>Инцидент / Incident</b>  <b>Серьезный инцидент/ Serious incident</b>  <b>Авария</b>  (Авиационное происшествие)/  <b>Non-fatal accident</b>  (Aircraft accident)  <b>Катастрофа</b>  (Авиационное происшествие)/  <b>Fatal accident</b>  (Aircraft accident)</p>	<p>Смотри термины и определения/  See terms and definitions</p>	<p>дополнительной либо уточняющей информации передавать оперативно при первой возможности.  /</p> <p><b>Promptly within one working day</b>  (through the WEB portal "Customer Support" (*), or according to the AO Form),  <b>all information that is available at the time of the occurrence, in order to determine the unsafe condition and develop corrective actions.</b></p> <p>If there is additional or clarifying information, it must be transferred promptly as soon as possible.</p>
<p><b>Любое событие, приводящее к небезопасному состоянию / Any occurrence resulting in unsafe condition</b></p>	<p>Которое рассматривается как событие, в результате которого подверглись риску или могли подвергнуться риску ВС или лица, находящиеся на его борту или на земле/ Which is considered as an occurrence, as a result of which the aircraft or persons on board or on the ground were at risk or could be at risk</p>	<p>If there is additional or clarifying information, it must be transferred promptly as soon as possible.</p>
<p><b>Повторяющиеся события (конкретного типа в одной системе)/ Recurring events (of a specific type in one system)</b></p>	<p>Которые по отдельности не считались бы «подлежащими отчету», однако, вследствие частоты их возникновения, создают потенциальную опасность/ Which individually would not be considered "reportable", however, due to the frequency of their occurrence, they create a potential hazard</p>	<p>По мере накоплений/  As information accumulates</p>

(\* ) - с целью упрощения процедуры передачи вышеуказанной информации на WEB-портале «Поддержки заказчиков» ГП «АНТОНОВ» организован автоматизированный сбор информации/ In order to simplify the procedure for transferring the above information, the automated collection of information has been organized at the ANTONOV Company WEB portal "Customer Support".

### Термины и определения/ Terms and definitions:

**Авария** – авиационное происшествие, при котором воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- а) нарушает прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики ВС;
- б) требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента;

**Авиационное происшествие** – событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого

**Non-fatal accident** is an accident in which the aircraft sustains damage or structural failure which:

- a) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
- b) would require major repair or replacement of the affected component;

**Accident** is defined as an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes

воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки в ходе которого:

**a)** какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:

- нахождения в данном воздушном судне; или
- непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
- непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

**b)** воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и
- обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента,

за исключением отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопасти, пневматики, тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

**c)** воздушное судно пропадает без вести

place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:

**a)** a person is fatally or seriously injured as a result of:

- being in the aircraft, or
- direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
- direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

**b)** the aircraft sustains damage or structural failure which:

- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
- would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for damages resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or

**c)** the aircraft is missing or is completely inaccessible.

или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

**Неисправность** – состояние изделия, при котором оно не отвечает хотя бы одному из требований нормативной и/или конструкторской (проектной) документации;

**Сбой (перемежающийся отказ)** – самоустраняющийся отказ, приводящий к кратковременному нарушению работоспособности (к примеру, сбой программного обеспечения);

**Отказ** – нарушение работоспособности изделия (системы), то есть такое событие, при котором изделие (система) не способна выполнять заданные функции, и для восстановления работоспособности нужна замена изделия или его элементов, или если его рабочие параметры вышли за границы допусков, заданных техническими условиями, и для восстановления работоспособности изделия необходима регулировка или выполнение работ, не предусмотренных регламентом технического обслуживания;

**Дефект** – каждое отдельное несоответствие изделия требованиям, установленным нормативной документацией;

**Инцидент** – любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или может повлиять на безопасность полета;

**Серьезный инцидент** – инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия в связи с использованием воздушного судна (ВС), который, в случае пилотируемого ВС, происходит с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт ВС с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули ВС, или, в случае беспилотного ВС, происходит с момента, когда ВС готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки. Для серьезных инцидентов характерны такие признаки:

- а) выход ВС за пределы ожидаемых условий эксплуатации;
- б) возникновение значительных вредных воздействий на экипаж или пассажиров;
- в) значительное повышение рабочей

**Malfunction** is a state of the item in which it does not meet at least one of the requirements of the standard and/or design documentation;

**Trouble (intermittent failure)** is a self-correcting failure leading to a short-term malfunction (for example, a software fault);

**Failure** is abnormal operation of the item (system), that is an event in which the item (system) is unable to perform the specified functions, and to restore the operability, it is necessary to replace the item or its components, or if its operating parameters are beyond the limits established by specifications, and to restore the item operability, adjustment or procedures are required that are not provided for by the maintenance schedule;

**Defect** is each individual non-compliance of the item with the requirements established by standard documentation;

**Incident** is an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation;

**Serious incident** means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and is associated with the operation of an aircraft, which in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down. Serious incidents feature the following symptoms:

- a) the aircraft goes beyond the anticipated operating conditions;
- b) considerable adverse effects on the crew or passengers occur;
- c) crew workload increases greatly;
- d) the crew loses capacity for work during the flight;

нагрузки на экипаж;

г) потеря работоспособности экипажа во время полета;

д) значительные ухудшения летных и технических характеристик и усложнение в управлении ВС.

**Катастрофа** – авиационное происшествие, при котором какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:

а) нахождения в данном воздушном судне;

б) непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна;

в) непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя;

**Основные силовые элементы** - это элементы конструкции, которые воспринимают значительную часть полетных и наземных нагрузок или нагрузок от избыточного давления, разрушение которых может привести к аварийной или катастрофической ситуации.

**Форма АС** – Технический отчет о событии (установленная форма отчетности ГП «АНТОНОВ»)

**Событие** – любое авиационное происшествие или инцидент, дефект, неисправность, отказ, сбой (перемежающийся отказ), связанное с использованием воздушного судна.

e) aircraft performance and flight characteristics deteriorate considerably and control capability is reduced.

**Fatal accident** is an accident in which a person receives fatal injuries or serious bodily injury as a result of:

a) stay in the aircraft;

b) direct contact with any part of the aircraft, including parts separated from the aircraft;

c) direct exposure to a jet of gas from a jet engine;

**Primary structure** (critical structural components) means the structural components that take up a considerable portion of flight and ground loads or pressure differential loads, whose failure may result in hazardous or catastrophic failure conditions.

**AO Form** is the Aircraft Occurrence Report (the established form for reporting to the ANTONOV Company).

**Occurrence** is an accident or incident, defect, malfunction, failure, trouble (intermittent failure) associated with the operation of an aircraft.

## Перечень №1/ List No. 1

### **1. Повреждения конструкции изделия (воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или ВСУ):**

**1.1** Повреждение основного силового элемента конструкции, который не был отнесен к элементам, допускающим повреждение.

**1.2** Дефект или повреждение, превышающие допустимые повреждения для основного силового элемента конструкции.

**1.3** Повреждение или дефект, превышающие допустимые, для основных силовых элементов конструкции, повреждение которых может привести к уменьшению жесткости конструкции в такой степени, что требуемый запас по флаттеру, дивергенции или реверсу управления, более не будет достижим.

**1.4** Повреждение или дефект элемента конструкции, которые могут привести к травмированию лиц, находящихся на борту воздушного судна.

**1.5** Повреждение или дефект элемента конструкции, которые могут вызвать опасное нарушение функционирования систем, влияющее на нормальное управление ВС, снижая его летные характеристики.

**1.6** Потеря какого-либо элемента конструкции воздушного судна в полете.

**1.7** Повреждения конструкции (трещины, деформация, расслоение, отклеивание, прожог, избыточный износ или коррозия) не соответствующие ТУ, обнаруженные в ходе технического обслуживания воздушного судна или деталей.

**1.8** Поломка или неисправность любой части двигателя или силовой установки, приведшая к одному или нескольким из следующих последствий:

- нелокализованный разлет компонентов/обломков;
- поломка конструкции крепления двигателя.

### **1. Damage to the structure of the item (aircraft, aircraft engine, propeller or APU):**

**1.1** Damage to a primary structural member which was not referred to the damage tolerant components.

**1.2** A defect or damage that exceeds tolerable damages for a primary structural component.

**1.3** Damage to or a defect that exceeds the allowable damages for primary structural components whose damage could result in degradation of structural stiffness to such an extent that the required margins for flutter, divergence or reversal of control are no longer achievable.

**1.4** Damage to or a defect of a structural component which could result in injuries to aircraft occupants.

**1.5** Damage to or a defect of a structural component which could cause critical malfunction of aircraft systems that affects normal control of the aircraft reducing its performance.

**1.6** Loss of any structural component of the aircraft in flight.

**1.7** Damages to the structure (cracks, deformation, delamination, unbounded zones, burn-through, excessive wear or corrosion) which do not comply with the specifications, found during maintenance of the aircraft or parts.

**1.8** Failure or malfunction of any part of an engine or power plant resulting in any one or more of the following consequences:

- uncontained components/debris;
- breakdown of the engine mount structure.

**1.9** Damage, failure or defect of the propeller which could result in in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller, malfunctions of the propeller control or heating.

**1.10** Any inflammation, melting, smoke, sparking, fire or explosion that could damage

**1.9** Повреждение, поломка или дефект воздушного винта, которые могут привести к отрыву в полете воздушного винта или какой-либо его крупной части, неисправностям управления воздушным винтом или его обогрева.

**1.10** Любое возгорание, плавление, дым, искрение, пожар или взрыв, которые могут привести к повреждению конструкции самолёта.

**1.11** События, после возникновения которых требуется проведение специального технического обслуживания согласно РЭ (превышение допустимых эксплуатационных перегрузок, в том числе в зоне атмосферной турбулентности, грубая посадка, воздействие атмосферного электрического разряда; попадание в град; попадание в пыльную или снежную бурю или обледенение (на земле или в полете), столкновение с птицами (посторонними предметами); прерванный взлет; помпаж двигателя; применение «чрезвычайного» режима работы двигателя; непрерывная работа двигателя на взлетном режиме более 5 минут и т.д.)

## **2. Неисправность, сбой, отказ либо дефект системы либо авиационного двигателя, воздушного винта или ВСУ:**

**2.1** Неисправность, сбой, отказ или дефект какой-либо системы, подсистемы или комплекса оборудования (в том числе несоответствие проверки работоспособности и опробования), которые невозможно устранить в рамках действующей эксплуатационной документации и/или в случае, если событие приводит либо может привести к отрицательному влиянию на поддержание летной годности.

**2.2** Невозможность экипажа управлять системой, т.е.:  
(а) самопроизвольные срабатывания;

the aircraft structure.

**1.11** The occurrences after which special maintenance is required according to the Maintenance Manual (exceeding flight maneuvering load acceleration limits including those in the area of atmospheric turbulence, rough landing, lightning strike; hail encounter; getting into a dust or snow storm or icing (on the ground or in flight), collision with birds (foreign objects); aborted takeoff; engine surge; use of engine emergency power; continuous engine operation at takeoff power for more than 5 minutes, etc.).

## **2. Malfunction, fault, failure or defect of the system or aircraft engine, propeller or APU:**

**2.1** Malfunction, fault, failure or defect of any system, subsystem or integrated system of the equipment (including inconsistency of the operational test and runup (drill)) which cannot be eliminated within the framework of the current maintenance documentation, and/or in the event that the occurrence leads or can lead to a negative effect on continued airworthiness.

**2.2** Inability of the crew to control the system, i.e.: (a) accidental operation;  
(b) improper or inadequate response, including limitation of controls movement or their heaviness;

(b) неправильная или недостаточная реакция, включая ограничение перемещения органов управления или затяжеление их подвижности;

(c) механическое разъединение или поломка.

**2.3** Отказ или неисправность особо важной функции (функций) системы (одна система может интегрировать несколько функций).

**2.4** Возникновение помех в системе или взаимных помех между системами.

**2.5** Отказ или неисправность устройства защиты или аварийного срабатывания, относящихся к какой-либо системе.

**2.6** Потеря функционального дублирования (резервирования) систем.

**2.7** Любое событие, возникающее вследствие непредвиденного функционирования системы.

**2.8** Для типов воздушных судов, у которых системы, подсистемы, комплексы оборудования имеются в единственном числе: отказ, неисправность или дефект в какой либо из систем, подсистем или комплекса оборудования.

**2.9** Для типов воздушных судов с несколькими независимыми системами, подсистемами и комплексами оборудования: отказ, неисправность или дефект более чем одной основной системы, подсистемы или комплекса оборудования.

**2.10** Срабатывание какой-либо из систем аварийной сигнализации воздушного судна или оборудования.

**2.11** Утечка какой-либо жидкости (гидравлические жидкости, топливо, масло, бензин или другие жидкости), приводящая к опасности возникновения пожара или возможному опасному загрязнению конструкции самолета, систем и оборудования, что подвергло, или могло

(c) mechanical disconnection or failure.

**2.3** Failure or fault of a critical function (functions) of the system (one system can integrate several functions).

**2.4** Disturbance in the system or interference between systems.

**2.5** Failure or malfunction of a protection device or emergency activation function related to any system.

**2.6** Loss of functional redundancy (backup) of systems.

**2.7** Any event that occurs due to the unforeseen functioning of the system.

**2.8** For types of aircraft in which the systems, subsystems and sets of equipment are single: failure, malfunction or defect in any system, subsystem or set of equipment.

**2.9** For types of aircraft with several independent systems, subsystems and sets of equipment: failure, malfunction or defect of more than one primary system, subsystem or set of equipment.

**2.10** Operation of any of the aircraft or equipment warning systems.

**2.11** Leakage of any liquid (operating fluid, fuel, oil, gasoline or other liquids) resulting in a fire hazard or possible hazardous contamination of the aircraft structure, systems or equipment, which endangered or could endanger the aircraft, occupants or other persons.

**2.12** Accumulation or circulation of toxic or noxious gases in the flight compartment or passenger compartment (cargo compartment).

**2.13** Failure or defects in display systems resulting in misleading indications to the crew.

**2.14** Any failure, malfunction or defect in any system if it occurs at the stage of aircraft take-off and landing.

**2.15** Significant deterioration in actual performance in comparison with the predetermined performance resulting in



подвергнуть опасности самолет, пассажиров или иных лиц.

**2.12** Скопление или циркуляция токсичных или вредных газов в кабине экипажа или пассажирском салоне (грузовой кабине).

**2.13** Отказ или дефекты систем индикации, приводящие к неправильному информированию экипажа.

**2.14** Любой отказ, неисправность или дефект любой системы на этапе взлета и посадки самолета.

**2.15** Серьезное ухудшение реальных характеристик системы по сравнению с заданными характеристиками, приводящее к опасной ситуации.

**2.16** Асимметрия поверхностей управления полетом: закрылков, предкрылков, интерцепторов и т.д.

**2.17** Изделия, детали, комплектующие, выпущенные организацией - изготовителем с отклонениями от конструкторской документации, одобренной держателем сертификата типа, которые могут привести к небезопасному состоянию.

**2.18** Любая поломка, неисправность, дефект или другое событие, относящееся к изделию, детали, оборудованию, которые привели или могли привести к небезопасному состоянию.

**2.19** Неисправность либо проблемы с надежностью или периодические проблемы с качеством регистрации, влияющие на работу бортовых регистраторов.

**2.20** Неправильная оценка дефектов, или серьезное несоответствие эксплуатационным и техническим действиям, изложенным в MEL и технической документации.

**2.21** Повреждение системы разводки электропроводки (обрыв, выгорание и т.д.).

**2.22** Любой дефект комплектующего изделия с ограниченным ресурсом,

hazardous failure conditions.

**2.16** Asymmetry of control surfaces: flaps, slats, spoilers, etc.

**2.17** Products, parts, components made by the manufacturer with deviations from design documentation approved by the type certificate holder, which could result in unsafe condition.

**2.18** Any failure, malfunction, defect or other occurrence related to a product, part, or equipment that led or could lead to unsafe condition.

**2.19** Malfunction or reliability problems or recurrent recording quality problems affecting the operation of aircraft recorders.

**2.20** Wrong assessment of defects, or serious non-compliance with operating and maintenance procedures set forth in the MEL and technical documentation.

**2.21** Damage to the electrical wiring interconnection system (discontinuity, burnout, etc.).

**2.22** Any defect in a component with limited service life that causes its discarding before completion of the established service life.

**2.23** Any inflammation, melting, smoke, sparking, fire or explosion that could damage the system, or accumulation or circulation of smoke, toxic gases in the flight compartment or passenger compartment during flight, which could be detrimental to health.

**2.24** Identification of counterfeit products (components, materials) or unsuitable components with limited service life.

вызывающий его списание до окончания установленного ресурса.

**2.23** Любое возгорание, плавление, дым, искрение, пожар или взрыв, которые могут привести к повреждению системы либо накопление или циркуляция дыма, токсичных газов в кабине экипажа или в пассажирском салоне во время полета, которые могут нанести вред здоровью.

**2.24** Выявление контрафактных изделий (компонентов, материалов) или непригодных компонентов с ограниченным ресурсом.

### **3. Человеческий фактор:**

**3.1** Недостаточные или неточные процедуры, которые могли бы привести к значительным ошибкам при техническом обслуживании.

**3.2** Недостаточный контроль над техническим обслуживанием воздушного судна.

**3.3** Выпуск воздушного судна в эксплуатацию в случае какого-либо несоблюдения процедур технического обслуживания, что отрицательно сказывается на безопасности полета.

**3.4** Повреждение, причиненное воздушному судну в ходе работ по техническому обслуживанию, вследствие неправильного технического обслуживания или использования неподходящего или несертифицированного оборудования для наземного обслуживания, что требует дополнительных работ по техническому обслуживанию.

**3.5** Любые случаи, когда человеческий фактор, в том числе и усталость персонала, привела или могла привести к инциденту или АП.

### **3. Human factor:**

**3.1** Insufficient or inaccurate procedures that could lead to significant errors during maintenance.

**3.2** Lack of control over aircraft maintenance.

**3.3** Putting the aircraft into operation in case of any non-compliance with maintenance procedures, which negatively affects flight safety.

**3.4** Damage caused to the aircraft during maintenance activities due to improper maintenance or use of unsuitable or uncertified ground servicing equipment, which requires additional maintenance actions.

**3.5** Any occurrences when the human factor, including fatigue of the personnel, directly contributed or could contribute to an incident or accident.