



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**
(РОСАВИАЦИЯ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

16.01.15 № *4.02-26*

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации и
эксплуатантам воздушных судов

Информация по безопасности полетов № 1

В первой декаде января 2015 года произошли авиационные события с воздушными судами типа Ан-26 и Ан-24.

03.01.2015 самолёт Ан-26Б RA-26082 ЗАО «КАПО Авиа» выполнял рейс по перегонке ВС по маршруту Елизово – Магадан – Мирный – Красноярск – Нижневартовск. В 01 часов 19 минут UTC (11 часов 19 минут местного времени) в аэропорту Магадан (Сокол) при выполнении взлета в процессе разбега с МК-284 КВС не удалось отклонить штурвал «на себя» с целью поднятия передней стойки шасси. Перемещения штурвала не произошло из-за нерасстопорения руля высоты (в процессе разбега руль высоты находился в положении «на пикирование»). КВС решения о прекращении взлета не принял, выполнил попытку «передернуть» рычаг стопорения рулей с целью их освобождения, однако руль высоты остался в застопоренном положении. Только после достижения в процессе разбега скорости 250 км/ч экипаж прекратил взлет. В процессе прекращения взлёта пилот не смог выдержать направление пробега, в результате чего самолет на удалении около 2300 м от начала разбега выкатился вправо за пределы ВПП. Пробежав по заснеженному грунту около 490 м, самолет остановился в 24 м правее ВПП. После схода самолета на грунт руль высоты расстопорился. в процессе движения по заснеженному грунту ВС получило значительные повреждения: разрушены передняя и правая стойки шасси, поврежден правый двигатель и его воздушный винт, на левом двигателе погнута законцовка лопасти винта № 4, разрушены узлы стыковки отъёмной и средней частей крыла, повреждены силовые элементы конструкции планера. Экипаж и пассажиры (сменный экипаж) не пострадали. Установлено, что экипажем перед запуском двигателей и на предварительном старте предусмотренная РЛЭ и технологией работы членов экипажа проверка свободного хода рулей управления и элеронов не осуществлялась, а проверки согласно карт контрольных проверок выполнены формально.

Общий налет КВС на Ан-26 составляет 2240 часов. В 2014 году налёт КВС составил: в феврале - 1 ч 30 мин (1 полёт), в октябре - 1 ч 10 мин (1 полёт), налёт в день происшествия 02 ч 30 мин. Второй пилот имеет налёт на Ан-26 - 94 часа.

Ведется расследование.

09.01.2015 экипаж самолёта Ан-24РВ RA-47697 ОАО «Псков авиа» выполнял рейс по маршруту Санкт-Петербург - Курск. В 09 часов 59 минут UTC (12 часов 59 минут местного времени) в аэропорту Курск (Восточный) при выполнении посадки с курсом 296 на пробеге произошло разрушение всех пневматиков колёс основных стоек шасси. Самолёт остановился в пределах ВПП. Метеоусловия на момент принятия решения на посадку: ветер 200 град, 7 м/с порывы 12 м/с, по прогнозу предусматривалась умеренная турбулентность от земли до верхней границы облаков.

Ведется расследование.

Предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести данную информацию до руководителей эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, эксплуатантов АОН и частных владельцев ВС.

2. Потребовать от эксплуатантов ВС Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32 реализовать мероприятия, изложенные в директиве Управления поддержания летной годности Росавиации (тлг № 141300 от 14.01.2015).

3. Потребовать от подконтрольных эксплуатантов при проведении непрерывного мониторинга в рамках анализа полётных данных организовать эффективный контроль за порядком и полнотой выполнения предполётной проверки отклонения органов управления ВС (рулей и элеронов) с фиксацией в крайних положениях.

4. Рекомендовать подконтрольным эксплуатантам нацелить инструкторский и инспекторский состава на ужесточение требований к экипажам ВС по строгому выполнению карт контрольных проверок и других стандартных технологических процедур по подготовке и выполнению полёта.

5. Предложить подконтрольным эксплуатантам провести с членами летных экипажей (независимо от типа эксплуатируемых ВС) дополнительные занятия, тренажи и контроль уровня знаний по следующим темам:

- порядок эксплуатации системы стопорения рулей и элеронов, обратив при этом особое внимание на обязательность выполнения предусмотренных руководством по лётной эксплуатации и технологией работы членов экипажа (по типам эксплуатируемых ВС) проверок органов управления перед выполнением взлета;

- порядок принятия решения о посадке и выполнение посадки в условиях, близких к максимально допустимым по скорости бокового ветра в совокупности с фактическим значением коэффициента сцепления.

6. Рекомендовать подконтрольным эксплуатантам в рамках функционирования СУБП эксплуатанта выполнить анализ предыдущих случаев отклонений и нарушений, связанных с системой управления воздушным судном и выполнением посадки в сложных метеоусловиях, и провести повторный контроль эффективности мероприятий по предупреждению причин возникновения этих опасных факторов и парированию последствий их проявления.



О.Г.Сторчевой

КК УУЗЗВТЬ.

141300

УУУККЗГД

реш

ЧАСТЬ 1. 3 ЯНВАРЯ 2015 Г. В А/П МАГАДАН В ПРОЦЕССЕ РАЗБЕГА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ВЗЛЕТА САМОЛЕТА АН-26 № RA-26082, ЭКСПЛУАТАНТ «ЗАО «КАПО АВИА», КВС НЕ СМОГ ОТКЛОНИТЬ ШТУРВАЛ НА СЕБЯ ДЛЯ ПОДНЯТИЯ ПЕРЕДНЕЙ СТОЙКИ ШАССИ. ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ШТУРВАЛА НЕ ПРОИЗОШЛО ИЗ-ЗА НЕРАССТОПОРЕНИЯ РУЛЯ ВЫСОТЫ. КВС ВЫПОЛНИЛ ПОПЫТКУ «ПЕРЕДЕРНУТЬ» РЫЧАГ СТОПОРЕНИЯ РУЛЕЙ С ЦЕЛЮ ИХ ОСВОБОЖДЕНИЯ, ОДНАКО РУЛЬ ВЫСОТЫ ОСТАЛСЯ В ЗАСТОПОРЕННОМ ПОЛОЖЕНИИ. ЭКИПАЖ ПРЕКРАТИЛ ВЗЛЕТ, НО НЕ СМОГ ВЫДЕРЖАТЬ НАПРАВЛЕНИЕ ПРОБЕГА. В РЕЗУЛЬТАТЕ САМОЛЕТ ВЫКАТИЛСЯ ВПРАВО ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП И ПРОБЕЖАЛ ПО ЗАСНЕЖЕННОМУ ГРУНТУ ОКОЛО 490 М. ПОСЛЕ СХОДА САМОЛЕТА НА ГРУНТ РУЛЬ ВЫСОТЫ РАССТОПОРИЛСЯ. В ПРОЦЕССЕ ДВИЖЕНИЯ ПО ГРУНТУ САМОЛЕТ И ДВИГАТЕЛИ ПОЛУЧИЛИ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ, ЭКИПАЖ И ПАССАЖИРЫ НЕ ПОСТРАДАЛИ. КОНЕЦ 1 ЧАСТИ.

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ
ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

М.В. БУЛАНОВ
«14» 01 2015

ИСП. СНЕГИРЕВ А.Я.
56-46

Снегирев А.Я.
14.01.15

КК УУЗЗВТЬ.

14 1300

УУУККЗГД

Мисс

ЧАСТЬ 2.. С ЦЕЛЬЮ ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ АН-24, АН-26, АН-30, АН-32 ПРЕДЛАГАЮ:

ОРГАНИЗОВАТЬ НА ВСЕМ ПАРКЕ УКАЗАННЫХ ТИПОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПОД КОНТРОЛЕМ ОТК РАЗОВУЮ ПРОВЕРКУ СИСТЕМЫ СТОПОРЕНИЯ РУЛЕЙ ВЫСОТЫ, НАПРАВЛЕНИЯ И ЭЛЕРОНОВ:

- ИЗМЕРИТЬ НАТЯЖЕНИЕ ТРОСОВ СИСТЕМЫ СТОПОРЕНИЯ – ТУ ВЫПУСК 4.00 ТК № 4,

- ПРОВЕРИТЬ БЛОКИРОВКУ СИСТЕМЫ СТОПОРЕНИЯ С РЫЧАГАМИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯМИ – ТУ ВЫП. 2.05 ТК № 5,

- ОСМОТРЕТЬ МЕХАНИЗМ И ТРОСЫ СТОПОРЕНИЯ РУЛЕЙ ОТ ГЕРМОУЗЛА НА ШП. 40 ДО РУЛЕЙ – ТУ ВЫП. 2.05 ТК № 11, ТРОСОВУЮ ПРОВОДКУ СТОПОРЕНИЯ РУЛЕЙ И ЭЛЕРОНОВ ОТ ПУЛЬТА В КАБИНЕ ЭКИПАЖА ДО ГЕРМОУЗЛА НА ЗАДНЕМ ЛОНЖЕРОНЕ ЦЕНТРОПЛАНА И ДО ШП. 40 - ТУ ВЫП. 2.05 ТК № 16,
КОНЕЦ 2 ЧАСТИ.

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ
ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ИСП. СНЕГИРЕВ А.Я.
56-46

М.В. БУЛАНОВ

« 14 » 01 2015

КК УУЗЗВТЬ.

УУУККЗГД

141300

ЧАСТЬ 3.

- ВОЗОБНОВИТЬ СМАЗКУ СИСТЕМЫ СТОПОРЕНИЯ РН И РВ В ХВОСТОВОЙ ЧАСТИ ФЮЗЕЛЯЖА И ЭЛЕРОНОВ В КРЫЛЕ – АКС КАРТЫ СМАЗКИ № 35 И № 36.

НА САМОЛЕТАХ ТИПА АН-32 ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ.

РАЗОВУЮ ПРОВЕРКУ ВЫПОЛНИТЬ ПРИ ОЧЕРЕДНОМ ТО ПО ФОРМЕ А2 И ВЫШЕ В БАЗОВОМ АЭРОПОРТУ, НА САМОЛЕТАХ, НАХОДЯЩИХСЯ НА ХРАНЕНИИ – ПРИ ОЧЕРЕДНОМ ТО ПРИ ХРАНЕНИИ.

О РЕЗУЛЬТАТАХ РАЗОВОЙ ПРОВЕРКИ ПРОИЗВЕСТИ ЗАПИСЬ В ФОРМУЛЯРЕ САМОЛЕТА И ДОЛОЖИТЬ В УПЛГ ВС ДО 12.02.15.

ПОЙМА БУЛАНОВ

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ
ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

М.В. БУЛАНОВ

«14» 01 2015

ИСП. СНЕГИРЕВ А.Я.

56-46

Снегирев
14.01.15

КК УУЗЗВТЬ.

УУУККЗГА

150820

В ДОПОЛНЕНИЕ К РД УПЛГ ВС ОТ 14.01.15 № 141300.

В ЧАСТИ 2 ДОПОЛНИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ВЫПОЛНЯЕМЫХ РАБОТ РАЗОВОЙ ПРОВЕРКИ:

- ПРОВЕРИТЬ РАБОТОСПОСОБНОСТЬ СИСТЕМЫ СТОПОРЕНИЯ РУЛЕЙ И ЭЛЕРОНОВ - ТУ ВЫП. 2.05 ТК № 6.

ЗАМ.НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ
ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

В.В.КУДИНОВ

«15» 01 2015

ИСП. СНЕГИРЕВ А.Я.

56-46

Снегирев
15.01.15