



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

РУКОВОДИТЕЛЬ

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

24.11.2017 № Усл-27362/02

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

Информация

по безопасности полетов № 17

15.11.2017 в районе аэродрома Нелькан (Хабаровский край) произошла катастрофа самолета L-410UVP-E20 RA-67047 КГУП «Хабаровские авиалинии».

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту Хабаровск – Нелькан. На борту воздушного судна (далее – ВС) находились 2 члена экипажа и 5 пассажиров.

По предварительной информации, при выполнении захода на посадочную площадку Нелькан с курсом 41°, после доклада КВС о готовности к посадке, на высоте около 140 - 150 метров самолет с правым креном и со снижением уклонился с посадочного курса и столкнулся с землей. Падение самолета произошло с большой вертикальной и малой поступательной скоростями полета (расстояние от места первого касания земли до полной остановки самолета составило около 3 метров).

В результате столкновения с землей ВС получило значительные повреждения, 4 пассажира и 2 члена экипажа погибли, один пассажир (ребенок) получил серьезные телесные повреждения.

Предварительный анализ записей средств объективного контроля, проведенный в ходе расследования авиационного происшествия, показал, что на заключительном этапе захода на посадку на истинной высоте около 150 метров произошло включение режима «Beta-range» воздушного винта правого двигателя. По данным внутрикабинных переговоров, экипаж распознал включение режима «Beta-range». Регистрация разовой команды срабатывания данного режима сохранялась вплоть до столкновения самолета с землей. Левый двигатель самолета работал штатно.

Включение режима «Beta-range» и последующие действия экипажа привели к торможению самолета и кренению вправо на угол более 180°.

Ранее аналогичных авиационных происшествий и инцидентов при эксплуатации самолетов типа Л-410 в Российской Федерации не происходило.

П р е д л а г а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящую информацию до подконтрольных организаций гражданской авиации. Проконтролировать выполнение пунктов 2.2 и 2.3 настоящей информации по безопасности полетов.

2. Руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Изучить настоящую информацию по безопасности полетов с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим самолеты типа Л-410.

2.2. До 30.11.2017 со всем летным составом, эксплуатирующим самолеты L-410UVP-E20, провести специальные занятия по изучению AFM:

раздел 3А, «ENGINE», стр. 3А-1: «ENGINE FAILURE IN FLIGHT», «ENGINE SHUTDOWN IN FLIGHT»;

раздел 3А, «PROPELLER», стр. 3А-6 – 3А-7: «AUTOMATIC FEATHERING», «MANUAL FEATHERING», «EMERGENCY FEATHERING»;

раздел 4.2, «ENGINES AND PROPELLERS», стр. 4-33: «ENGINE ACCELERATION»;

раздел 7, «ENGINE», стр. 7-33 – 7.35: «POWER UNIT CONTROL»;

раздел 7, «PROPELLER», стр. 7-37 – 7.40: «PROPELLER AND CONTROL».

2.3. Проконтролировать выполнение оперативных рекомендаций Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации (телеграмма от 23.11.2017 № 231010) в части проведения разовых осмотров и проверок на парке самолетов L-410UVP-E20.



А.В. Нерадько

231000
Мак
КК УУЗЗВТЬ
УУУКЗЫГД
ПЕРВАЯ ЧАСТЬ.

ДОВОЖУ ДО ВАШЕГО СВЕДЕНИЯ, ЧТО 15.11.2017 ПРОИЗОШЛА
АВАИКАТАСТРОФА ВОЗДУШНОГО СУДНА L-410UVP-E20 RA-67047
ПРИНАДЛЕЖНОСТИ КРАЕВОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИТАРНОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ «ХАБАРОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» В РАЙОНЕ Н. П. НЕЛЬКАН,
ХАБАРОВСКОГО КРАЯ. КОМИССИЯ МАК ЗАНИМАЕТСЯ
РАССЛЕДОВАНИЕМ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ.
ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЗАПИСЕЙ СРЕДСТВ ОБЪЕКТИВНОГО
КОНТРОЛЯ ПОКАЗАЛ, ЧТО НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПЕ ЗАХОДА НА
ПОСАДКУ, НА ИСТИННОЙ ВЫСОТЕ ОКОЛО 150 МЕТРОВ ПРОИЗОШЛО
ВКЛЮЧЕНИЕ БЕТА-РЕЖИМА ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ. ДАННЫЙ РЕЖИМ
СОХРАНЯЛСЯ ВПЛОТЬ ДО СТОЛКНОВЕНИЯ САМОЛЕТА С ЗЕМЛЕЙ. ЛЕВЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ РАБОТАЛ ШТАТНО. ЭКИПАЖ РАСПОЗНАЛ ВКЛЮЧЕНИЕ БЕТА-
РЕЖИМА. ВКЛЮЧЕНИЕ ДАННОГО РЕЖИМА И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ
ЭКИПАЖА ПРИВЕЛИ К ТОРМОЖЕНИЮ САМОЛЕТА, РАЗВОРОТУ ПО КУРСУ
ВПРАВО НА УГОЛ БОЛЕЕ 180 ГРАДУСОВ.

ДВИГАТЕЛЬ ПРАВЫЙ: GE H80-200, ИЗГОТОВИТЕЛЬ "GENERAL
ELECTRIC" (ЧЕХИЯ), ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ 28.11.2014, ЗАВОДСКОЙ №
144011, НАРАБОТКА СНЭ 1693Ч./1028Ц.

ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ ПРАВЫЙ: AV-725, ИЗГОТОВИТЕЛЬ "AVIA
PROPELLER" (ЧЕХИЯ), ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ 04.12.2013, ЗАВОДСКОЙ №
130039, НАРАБОТКА СНЭ 1743 Ч.

КОНЕЦ ПЕРВОЙ ЧАСТИ.
КУДИНОВ

Начальник Управления поддержания
летной годности воздушных судов



В. В. Кудинов

23.11.17

КК УУЗЗВТЬ
УУУКЗЫГД

231000

Данин

ВТОРАЯ ЧАСТЬ.

ПРЕДЛАГАЮ: ПРИ ОЧЕРЕДНОМ ОПЕРАТИВНОМ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ L-410UVP-E20 ВЫПОЛНИТЬ: 1. ПРОИЗВЕСТИ ОСМОТР И ПРОВЕРКУ РЕГУЛЯТОРА ОБОРОТОВ ВОЗДУШНОГО ВИНТА P-W22-1/P-W-20-1 СОГЛАСНО ПУНКТА 9 (СТР. 208) РУКОВОДСТВА ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЧАСТЬ № 0983402. 2. ПРОВЕРИТЬ ПРОВОДКУ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕМ ВИЗУАЛЬНЫМ ОСМОТРОМ НА ПРЕДМЕТ ОТСУТСТВИЯ ПОГНУТОСТЕЙ, ПОТЕРТОСТЕЙ И ДРУГИХ ДЕФЕКТОВ, А ТАКЖЕ ВЫПОЛНИТЬ ПРОВЕРКУ ШАРОВЫХ ШАРНИРОВ И СМАЗКУ СОГЛАСНО ПУНКТА 6 (СТР. 207) РАЗДЕЛА 76-00-00 РУКОВОДСТВА ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЧАСТЬ 0983402. 3. ВЫПОЛНИТЬ ПРОВЕРКУ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ БЕТА-ВЫКЛЮЧАТЕЛЯ СИГНАЛИЗАТОРА P-S-2. 4. ВЫПОЛНИТЬ ОСМОТР ВОЗДУШНОГО ВИНТА AV-725 В ОБЪЕМЕ ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПРОВЕРКИ СОГЛАСНО ПУНКТА 6.1. РУКОВОДСТВА ПО УСТАНОВКЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ (РЕВЕРСИВНЫЙ ГИДРАВЛИЧЕСКИ УПРАВЛЯЕМЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ С ИЗМЕНЯЕМЫМ ШАГОМ).

О РЕЗУЛЬТАТАХ ВЫПОЛНЕННЫХ ОСМОТРОВ И ПРОВЕРОК ДОЛОЖИТЬ В УПЛГ ВС РОСАВИАЦИИ ДО 04.12.2017.

КОНЕЦ ТЕЛЕГРАММЫ.

КУДИНОВ

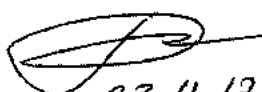
Начальник Управления поддержания
летной годности воздушных судов



В. В. Кудинов

23.11.17

Захаров В. Д.
(495) 645-8555 доб. 5322



23.11.17