



**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) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

03.06.16 № 7.02-277

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

### **Информация по безопасности полетов № 9**

09.05.2016 в аэропорту Сочи после взлета самолета Ту-204-100В RA-64050 АО «Ред Вингс» были обнаружены фрагменты разрушенного тормозного диска. Экипаж воздушного судна (далее – ВС) был проинформирован о случившемся органами ОВД, после чего принял решение продолжить полет до аэродрома назначения Тюмень (Рощино). Посадка в аэропорту Тюмень была выполнена без особенностей.

В аэропорту Тюмень экипажем ВС был произведен визуальный осмотр шасси, при этом посторонних предметов, повреждений конструкции и срабатывания термосвидетелей обнаружено не было. Экипажем ВС было принято решение выполнить обратный рейс по маршруту Тюмень – Сочи.

После посадки в аэропорту Сочи экипажем в бортовом журнале была сделана запись о недопустимом износе пакета тормозных дисков колеса позиции № 5 (внешнее колесо задней пары левой основной опоры шасси). При осмотре тормоза было обнаружено разрушение пяти дисков: двух неврещающихся (КТ196М.320) и трех вращающихся (КТ196М.310). Нарботка тормоза на момент отказа составила 843 посадки (гарантийная наработка тормозных дисков: 1000 посадок; назначенный ресурс и срок службы: 3000 посадок, 10 лет). По информации эксплуатанта ВС, за период эксплуатации самолетов типа Ту-204 в период с 2011 по 2016 годы было оформлено 1316 рекламаций по отказам тормозных дисков.

Следует также обратить внимание на то, что необнаружение разрушения тормозных дисков при осмотре шасси в аэропорту Тюмень привело к вылету самолета, техническое состояние которого было определено недостаточно точно.

В этой связи есть необходимость обратить внимание на происходившие ранее инциденты, связанные с выполнением полета на неисправном воздушном судне:

**14.04.2003 в Вологодской области произошел серьезный инцидент с вертолетом Ми-2 RA-14220 (отчет по результатам расследования размещен в АМРИПП Росавиации, учетный номер 32261).**

При заходе на подобранную с воздуха площадку произошло столкновение вертолета с проводами ЛЭП, в результате чего лопасти несущего и рулевого винта получили повреждения. Не выходя из вертолета КВС принял решение на перелет на поврежденном вертолете на площадку, расположенную в 20 км от места события, а затем на базовый аэродром Великий Устюг с пассажирами на борту.

В 2015 году вследствие аналогичных нарушений произошла катастрофа вертолета R-44 II RA-05765 (27.06.2015 в Кемеровской области). Катастрофа явилась следствием отказа системы управления вертолетом из-за воздействия стального троса на механизм управления шагом лопастей рулевого винта, наматывание которого произошло при столкновении ВС с тросами гидрометрической установки в предыдущем полете.

**14.02.2004 при выполнении полета по маршруту Красноярск – Улан-Удэ – Чита произошел серьезный инцидент с самолетом Ту-154Б RA-85201 (отчет по результатам расследования размещен в АМРИПП Росавиации, учетный номер 40881).**

При взлете в аэропорту Красноярск произошел отказ системы поперечного управления: разрушение тяги управления правым элероном. Первое проявление отказа правого элерона произошло на разбеге при взлете в аэропорту Красноярск и выразилось в остановке отклонения правого элерона на уровне  $10^\circ$  (с соответствующим этому значению отклонением правого элерона-интерцептора до  $25^\circ$ ). Во время набора высоты экипаж заметил тенденцию кренения самолета вправо. Убедившись в отсутствии разницы количества топлива по группам баков, экипаж ошибочно предположил, что кренение самолета вызвано индивидуальными особенностями ВС, указанными в боржурнале.

После посадки в Улан-Удэ, не выяснив причину недопустимо большого среднего отклонения штурвала, не сообщив о неисправности инженерно-техническому персоналу и не сделав записи в бортовом журнале, экипаж принял решение на продолжение рейса на неисправном самолете.

При взлете в аэропорту Улан-Удэ экипажу для парирования возмущения по крену от полностью отклоненных правого элерона и элерона-интерцептора пришлось отклонить баранку штурвала влево на углы более  $70^\circ$ .

При заходе на посадку в аэропорту Чита экипаж увеличил отклонение руля направления до  $-3^\circ$ , что обеспечило запас поперечной управляемости. Посадка в аэропорту Чита производилась в простых метеоусловиях, при слабом встречном ветре, что способствовало безопасному завершению полета в условиях очень малого запаса поперечной управляемости и риска возникновения катастрофической ситуации.

**14.02.2014** произошел инцидент с самолетом Ан-140 RA-41253 (отчет по результатам расследования размещен в АМРИПП Росавиации, учетный номер 140883).

При выпуске шасси перед посадкой в аэропорту Якутск левая опора шасси не встала на замок выпущенного положения. Повторные попытки выпуска стоек шасси как от основной, так и аварийной систем не привели к постановке левой опоры на замок выпущенного положения.

По результатам осмотра положения стоек шасси с земли, учитывая темное время суток, однозначно подтвердить постановку левой опоры на замок выпущенного положения не представилось возможным. С целью минимизации повреждений самолета в случае посадки с незафиксированной в выпущенном положении левой опорой шасси, экипажем было решено произвести посадку на заснеженную грунтовую ВПП аэродрома Маган. Посадка была выполнена благополучно, при этом замок выпущенного положения левой опоры шасси оставался в открытом положении.

В ходе расследования было установлено, что 13.02.2014 при заходе на посадку в аэропорту Жиганск выпуск шасси был осуществлен с пятой попытки, а при выполнении обратного рейса, при заходе на посадку в аэропорту Якутск – со второй попытки. Согласно объяснениям экипажа, невыпуск шасси был ими ошибочно связан с малым количеством жидкости в гидросистеме самолета. По прилету в базовый аэропорт Якутск экипажем была сделана запись в боржурнале о необходимости дозаправки гидрожидкости, запись о проблемах с выпуском шасси не делалась.

Несрабатывание замка выпущенного положения левой опоры шасси явилось следствием деформаций проушин наружной пружинной тяги складывающегося подкоса из-за попадания в зазор между штоком и направляющей посторонних предметов в процессе эксплуатации.

**П р е д л а г а ю :**

1. Руководителям территориальных органов Росавиации довести настоящую информацию до организаций гражданской авиации.

2. Руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. изучить настоящую информацию с летным и инженерно-техническим персоналом;

2.2. обратить внимание летного и инженерно-технического персонала на полноту выполнения оперативного технического обслуживания в базовом и транзитных аэропортах, объем и порядок проведения контрольного осмотра воздушного судна перед полетом и после полета, а также на обязательное выполнение записей в производственно-технической и пономерной документации ВС о наличии и методах устранения замечаний как выявленных экипажем, так и обнаруженных при техническом обслуживании;

2.3. при получении от наземных служб информации об обнаружении на этапах взлета, посадки или руления признаков неисправности воздушного судна (отделение частей, появление дыма или течи жидкости и т.п.) более тщательно

подходить к определению объема работ для подтверждения летной годности воздушного судна, в том числе, при необходимости, не ограничиваться только внешним осмотром воздушного судна.

3. Руководителям эксплуатантов самолетов Ту-204, Ту-214 проконтролировать выполнение требований телеграммы Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации о проведении разового осмотра тормозных дисков КТ196М.310 и КТ196М.320 (телеграмма от 26.05.2016 № 260615).



М.В. Буланов