



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 № Исх-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.

Предлагаю :

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