



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

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

17.01.14 № 02.3-166

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Руководителям территориальных  
органов Росавиации

Руководителям организаций  
гражданской авиации

### Информация по безопасности полетов № 3

20.01.2014 в районе аэропорта Якутск произошел серьезный инцидент с самолетом CRJ-200 VQ-BMK ЗАО Авиакомпания «ИрАэро».

Выполнялся регулярный рейс по маршруту: Якутск – Иркутск. После взлета экипаж доложил диспетчеру о проблемах с уборкой передней стойки шасси. В процессе выполнения полета на эшелоне на удалении 170 км юго-западнее г. Якутск возник дисбаланс топлива, превышающий допустимые пределы. Согласно РЛЭ самолета экипаж выключил левый двигатель и принял решение о возврате на аэродром вылета Якутск. При заходе на посадку шасси были выпущены, закрылки не выпустились. Посадка благополучно, однако после посадки произошел отказ управления передней стойкой шасси, самолет был отбуксирован на место стоянки. Самолет повреждений не имеет, 3 члена экипажа и 36 пассажиров не пострадали.

Метеоусловия: ветер магнитный 310 1 м/сек, видимость 190, видимость на ВПП 1000/550/400, туман, температура -45°C.

Данные на КВС: Общий налет – 6418 часов, на самолете типа CRJ-200 – 1979 часов, в качестве КВС - 1616 часов.

Дополнительная информация: после прибытия самолета из аэропорта Иркутск температура наружного воздуха на стоянке в аэропорту Якутск составляла -45°C. Согласно РЛЭ, сертификата типа и Карты данных самолета типа CRJ-200 воздушное судно при взлете допущено к эксплуатации до -40°C.

Расследование серьезного инцидента проводит комиссия Саха(Якутского) МТУ ВТ.

По данным Автоматизированной системы обеспечения безопасности полетов ежегодно с 2009 года отмечается рост инцидентов, происшедших с самолетами CRJ-200. Распределение инцидентов с самолетами типа CRJ-200 по годам представлено на рис. 1.

Следует отметить, что ежегодный рост инцидентов сопровождается увеличением налета на самолетах типа CRJ-200. Так в 2010 году налет на инцидент на самолете типа CRJ-200 составлял – 355 часов, в 2011 – 697 часов, в 2012 – 972 часа.

Распределение авиационных событий с самолетами типа CRJ-200 по типам событий представлено в таблице 1.

Наибольшее количество авиационных событий с самолетами типа CRJ-200 связано с отказами авиационной техники. Распределение отказов авиационной техники на самолетах типа CRJ-200 по месяцам представлено на рис. 2.



Рис. 1

Таблица 1

<b>Отказы шасси</b>	46
<b>Отказы двигателя</b>	37
<b>Отказы систем ВС</b>	
система управления ВС	25
система кондиционирования	13
противообледенительная система	8
электрическая система	6
пилотажно-навигационное оборудование	6
гидравлическая система	5
ВСУ	3
бортовая ЭВМ	2
топливная система ВС	1
<b>Разрушение или повреждение элементов конструкции планера</b>	30
<b>Отклонения от летных ограничений</b>	3
<b>Нарушения схем захода/входа</b>	5
<b>Отклонения от плана полета</b>	4

Выкатывание за пределы полосы	5
Столкновение ВС с объектами на земле	4
Столкновение с птицей	4
Срабатывание систем TCAS и СПОС	15
Повреждение воздушных судов на земле	20
Самовольный вылет	1
Попадание в зону града	1
Попадание в спутную струю другого ВС	1

Распределение отказов авиационной техники на самолете CRJ-200 по месяцам года

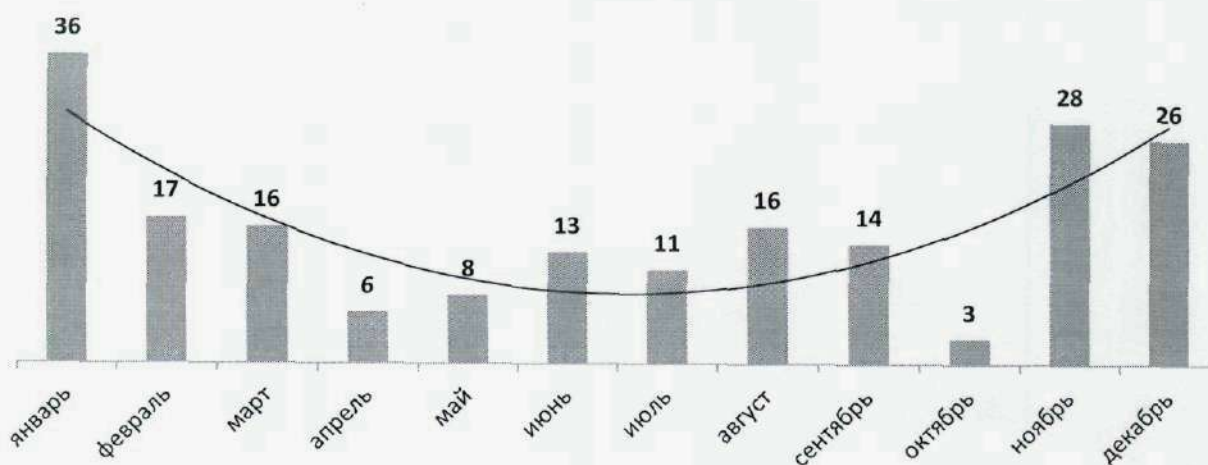


Рис. 2

По данным, представленным на рисунке 2, наибольшее количество отказов авиационной техники на самолетах типа CRJ-200 происходят в период с ноября по март. Наибольшее количество отказов авиационной техники были связаны с конструктивно-производственными недостатками – 59%; недостатки в работе экипажа – 2%, недостатки в работе ИАС – 6%.

В целях обеспечения безопасности полетов п р о ш у:

1. Руководителей территориальных органов Росавиации:
  - 1.1 довести настоящую информацию до руководителей авиапредприятий и организаций гражданской авиации;
  - 1.2 довести настоящее письмо до специалистов Управления, занимающихся вопросами поддержания летной годности и расследования и профилактики авиационных событий для учета и использования в работе;
2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:
  - 2.1. изучить настоящую информацию с летным и инженерно-техническим персоналом;
  - 2.2. предусмотреть проведение специальных занятий с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим самолеты CRJ-200, по изучению особенностей эксплуатации и подготовки самолетов в условиях низких температур;

2.3. строго соблюдать пункт 15 Карты данных самолета типа CRJ-200 и руководства по летной эксплуатации в части ограничений по температуре наружного воздуха у земли для выполнения взлета и посадки ( $-40^{\circ}\text{C}$ ),

Начальник Управления инспекции  
по безопасности полетов



С.С. Мастеров