



Утверждаю

Центрального МТУ Росавиации

04 2021 г.

ОТЧЕТ

по результатам расследования авиационного события с ВС Hawker 900XP регистрационный знак LY-FSK, эксплуатант авиакомпания «Classic Jet» (Литва) происшедшего 18.03.2021 года при выполнении чартерного рейса LLT951P по маршруту Ницца (Франция) - Москва (Внуково)

г. Москва

28 апреля 2021 года

Комиссия в составе:

- Председатель комиссии: [redacted] - [redacted] Центрального МТУ Росавиации в аэропорту Внуково;
- Заместитель председателя комиссии: [redacted] - [redacted] Центрального МТУ Росавиации в аэропорту Внуково;
- Члены комиссии:
  - [redacted] - [redacted] АО «Международный аэропорт «Внуково»;
  - [redacted] - [redacted] АО «Центр Бизнес-Авиации»;
  - [redacted] - [redacted] Внуковского центра ОВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;
  - [redacted] - [redacted] авиакомпании «Classic Jet» (Литва);
  - [redacted] - [redacted] авиакомпании «Classic Jet» (Литва),

назначенная приказом Центрального МТУ Росавиации № 208 от 25 марта 2021 года, в соответствии с приложением 13 к конвенции ИКАО провела расследование авиационного события с ВС Hawker 900XP регистрационный знак LY-FSK,



4	Образование	Первоначальное	Академия ГА
		год окончания	1990
		Профильное	Ульяновский Центр ГА
		год окончания	1991
5	Переподготовка на данный тип ВС	наименование учебного заведения	Авиакомпания Аурела
		год окончания	2003
6	Стаж летной работы		31 год
7	Стаж инструкторской работы на типе (для ИНС)		15 лет
8	При каком минимуме погоды допущен к полётам		1 категория
9	Подтверждение права полномочий пилота – инструктора (для ИНС)	дата	11 08 2019
		ФИО проверяющего	██████████
10	Налёт (час.)	общий налёт	12700
		общий налёт на ВС данного типа	4453
		общий самостоятельный налёт	9000
		самостоятельный налёт на ВС данного типа	4400
		инструкторский стаж на типе (для ИНС)	1000
		налёт за последние 30 дней	9.25
		налёт за последние 3 дня	3.30
11	Авиационные происшествия в прошлом (когда, тип ВС, причина, отстранялся ли от лётной работы, когда и за что)		Нет
12	Свидетельство пилота	тип	LT.FCL.ATPL
		номер	██████████
		дата выдачи	20 04 2001
13	Срок действия ВЛЭК до		20 09 2021
14	Были ли перерывы в полётах в течении последнего года на ВС данного типа и их причины		нет
15	Проверка техники	дата	07 12 2020
		ФИО проверяющего	██████████

16	пилотирования Проверка на тренажере	оценка	отлично
		дата	
		ФИО проверяющего	
		общая оценка	отл
17	Английский язык	Уровень по шкале ИКАО	6
		Срок действия до	Не ограничен
18	Предварительная подготовка (дата)		31 10 2020

1	Занимаемая должность		2-й пилот
2	Фамилия, имя, отчество		
3	Дата рождения		1986
4	Образование	Первоначальное	-
		год окончания	2005
		Профильное	Высшее
		год окончания	2011
5	Переподготовка на данный тип ВС	наименование учебного заведения	FlightSafety Farnborough Training Centre
		год окончания	2016
6	Стаж летной работы		9 лет
7	Стаж инструкторской работы на типе (для ИНС)		-
8	При каком минимуме погоды допущен к полётам		1 КАТ
9	Подтверждение права полномочий пилота – инструктора (для ИНС)	дата	-
		ФИО проверяющего	-

10	Налёт (час.)	общий налёт	3500
		общий налёт на ВС данного типа	2000
		общий самостоятельный налёт	290
		самостоятельный налёт на ВС данного типа	40
		инструкторский стаж на типе (для ИНС)	-
		налёт за последние 30 дней	09:25
		налёт за последние 3 дня	03:20

11	Авиационные происшествия в прошлом (когда, тип ВС, причина, отстранялся ли от лётной работы, когда и за что)		Нет
12	Свидетельство пилота	тип	ATPL
		номер	████████████████████
		дата выдачи	2016-10-19
13	Срок действия ВЛЭК до	2022-03-15	
14	Были ли перерывы в полётах в течении последнего года на ВС данного типа и их причины		Не было
15	Проверка техники пилотирования	дата	2020-12-07
		ФИО проверяющего	████████████████████
		оценка	ОТЛ
16	Проверка на тренажере	дата	2020-10-01
		ФИО проверяющего	████████████████████
		общая оценка	ОТЛ
		замечания	НЕТ
17	Английский язык	Уровень по шкале ИКАО	5
		Срок действия до	2023-10-25
18	Предварительная подготовка (дата)		2020-10-31

### 1.3. Сведения о воздушном судне

Тип воздушного судна	Hawker 900xp
Государственный регистрационный знак	LY-FSK
Серийный (заводской) номер	HA-0060

Дата выпуска	08.08.2008
Завод-изготовитель	Hawker Beechcraft Corporation
Собственник	Flycraft I Limited
Количество ремонтов	<i>Безремонтная технология эксплуатации</i>
Наработка с начала эксплуатации (СНЭ)	Часы 6139:50/Посадки 3388
Свидетельство о государственной регистрации	No. 01507, выдан 04.05.2011
Сертификат летной годности ВС (номер, дата выдачи, срок действия)	No. 01507, выдан 08.08.2008
Последнее периодическое ТО (базовое) (дата и место выполнения, MRO) После ПТО ВС налетал	BCDEFG insp. 04.12.2020, EYVI, «Charter Jets. UAB» Часы 150, Посадки 83
Последнее периодическое ТО (линейное) (дата и место выполнения, MRO) После ПТО ВС налетал	200 Hrs insp. 04.12.2020 EYVI, «Charter Jets. UAB»

Сведения о двигателях, установленных на ВС:

Двигатель	1-й	2-й	BCY
Тип	TFE731-50R-1H	TFE731-50R-1H	GTCP 36-150 (W)
Серийный (заводской) номер	P 122237	P 122234	P 1067
Дата изготовления	June/09/2008	June/09/2008	July/30/2008
Назначенный ресурс (часы/циклы)	N/A	N/A	N/A
Наработка с начала эксплуатации (часы/циклы)	6139:50/3388	6139:50/3388	4625
Дата последнего ремонта	13.11.2015	13.11.2015	29.01.2020
Наработка после последнего ремонта (часы/циклы)	3146:15/1567	3146:15/1567	238
Остаток ресурса до следующего ремонта (часы/циклы)	352	352	4262
Сведения о принадлежности двигателя	Flycraft I Limited	Flycraft I Limited	Flycraft I Limited

Данные на отказавший компонент:

Цилиндр уборки-выпуска основной опоры шасси (LH MLG)

Номер детали (P/N): AIR48502-7,

Серийный номер (S/N): APB962234.

Дата установки на ВС: 26.11.2015, в Aero-Dienst GmbH, Германия.

Наработка после ремонта: 3146:15 часов, 1567 циклов, 67 месяцев.

#### 1.4. Метеорологическая информация

**13:00:** ветер у земли 320 3 м/с; видимость 10 км; облачность: 7 октантов слоисто-кучевой, высота нижней границы 1290 м; температура воздуха 1.5<sup>0</sup>С; температура точки росы минус 3.2<sup>0</sup>С; атмосферное давление, приведенное к уровню рабочего порога ВПП 738,9 мм.рт.ст; прогноз на посадку: без изменений.

**13:24:** ветер у земли 320 2 м/с; видимость 10 км; облачность: 7 октантов слоисто-кучевой, высота нижней границы 1290 м; температура воздуха 1.5<sup>0</sup>С; температура точки росы минус 3.0<sup>0</sup>С; атмосферное давление, приведенное к уровню рабочего порога ВПП 738,9 мм.рт.ст; умеренное обледенение в облаках; прогноз на посадку: без изменений.

**13:30:** ветер у земли 320 3 м/с, порывы 6 м/с; видимость 10 км; облачность: 7 октантов слоисто-кучевой, высота нижней границы 660 м; температура воздуха 1.4<sup>0</sup>С; температура точки росы минус 2.7<sup>0</sup>С; атмосферное давление, приведенное к уровню рабочего порога ВПП 738,9 мм.рт.ст; умеренное обледенение в облаках; прогноз на посадку: без изменений.

#### 1.5. Данные об аэродроме

Класс аэродрома.

Аэродром Москва (Внуково) является гражданским аэродромом, совместного базирования класса «Б» (4E по ИКАО). Относится к Федеральной собственности государства, находится в хозяйственном ведении ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Часы работы – круглосуточно.

Аэродром годен к эксплуатации воздушных судов, согласно Свидетельству о государственной регистрации аэродрома от 16.08.2016 г. № 10 (с изменениями от 15.09.2017 года), днем и ночью, круглый год.

На основании Сертификата соответствия от 15.09.2017 г. № АД 00077 (срок действия до 15.09.2022 года) аэродром соответствует сертификационным требованиям.

ВПП 01/19 оборудована:

с  $MK_{\text{ПОС}} = 013^\circ$  для точного захода на посадку I категории;

с  $MK_{\text{ПОС}} = 193^\circ$  для точного захода на посадку I, II категории.

ВПП 06/24 оборудована:

с  $MK_{\text{ПОС}} = 058^\circ$  для точного захода на посадку I, II категории;

с  $MK_{\text{ПОС}} = 238^\circ$  для точного захода на посадку I, II категории.

Аэродром пригоден для международных полетов.

Характеристика площади маневрирования.

На аэродроме имеются две пересекающиеся взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием (ИВПП).

ИВПП 06/24 – класса «Б» (4E по ИКАО), длиной 3500 м с используемой шириной 60 м, постоянной по всей длине. Тип покрытия – жесткое цементобетонное.

Истинный путевой угол ВПП 06/24 –  $068^\circ 19' 48'' / 248^\circ 22' 21''$ .

Пороги ВПП 06/24 совпадают с началом ВПП.

Несущая способность (классификационное число покрытия) ВПП 06/24:  
PCN 72/R/B/W/T.

Продольный уклон среднего участка ВПП + 0,005883.

Продольный уклон крайних участков ВПП:

с  $MK_{\text{ПОС}} = 058^\circ$ : + 0,003484;

с  $MK_{\text{ПОС}} = 238^\circ$ : – 0,002401.

Средний продольный уклон ВПП: + 0,004912.

Поперечный уклон любой части ВПП: 0,0012.

Летная полоса (3800×300 м) простирается в поперечном направлении по обе стороны от оси ВПП на всем протяжении на 150 м в каждую сторону. Спланированная часть летной полосы простирается от оси ВПП на 80 м в каждую сторону.

Летная полоса простирается за концом ВПП:

с  $MK_{\text{ПОС}} = 238^\circ$  – 150 м, с  $MK_{\text{ПОС}} = 058^\circ$  – 150 м.

Укрепленная часть летной полосы, составляет:

у ВПП 24: внутренняя ширина – 60 м, внешняя ширина – 60 м, длина – 75 м;

у ВПП 06: внутренняя ширина – 60 м, внешняя ширина – 60 м, длина – 75 м.

ИВПП 01/19 – класса «Б» (4E по ИКАО), длиной 3060 м с используемой шириной 45 м, постоянной по всей длине. Тип покрытия – асфальтобетон.

Истинный путевой угол ВПП 01/19 –  $023^\circ 23' 04'' / 203^\circ 24' 02''$ .

Пороги ВПП 01/19 совпадают с началом ВПП.

Несущая способность (классификационное число покрытия) ВПП 01/19:  
PCN 105/F/D/X/T.

Продольный уклон средних участков ВПП:

с  $MK_{\text{ПОС}} = 013^\circ$ : + 0,012274;

с  $MK_{\text{ПОС}} = 193^\circ$ : + 0,009786.

Продольный уклон крайних участков ВПП:

с МК<sub>ПОС</sub> = 013°: + 0,006767;

с МК<sub>ПОС</sub> = 193°: + 0,006215.

Средний продольный уклон ВПП: + 0,000075.

Поперечный уклон любой части ВПП: 0,0118.

Ширина ВПП с уширением:

у МК<sub>ПОС</sub> = 013° – 75 м (примыкает к РД В8).

Летная полоса (3360×300 м) простирается в поперечном направлении по обе стороны от оси ВПП на всем протяжении на 150 м в каждую сторону.

Спланированная часть летной полосы простирается от оси ВПП на 80 м в каждую сторону.

Летная полоса простирается за концом ВПП:

с МК<sub>ПОС</sub> = 013° – 150 м, с МК<sub>ПОС</sub> = 193° – 150 м.

Укрепленная часть летной полосы, составляет:

у ВПП 19: внутренняя ширина – 45 м, внешняя ширина – 45 м, длина – 50 м;

у ВПП 01: внутренняя ширина – 45 м, внешняя ширина – 45 м, длина – 50 м.

В пределах спланированной части летных полос ВПП 06/24 и ВПП 01/19 отсутствуют объекты, за исключением расположенных по своему функциональному назначению.

В этих пределах исключено размещение новых или увеличение размеров существующих объектов.

В пределах 60 м в каждую сторону от осевых линий ВПП 06/24 и ВПП 01/19 препятствия отсутствуют.

Грунтовая поверхность спланированной части летных полос ВПП 06/24 и ВПП 01/19 в местах сопряжения с искусственными покрытиями располагается на одном уровне с ними. Концевые полосы торможения на аэродроме отсутствуют.

#### **1.6. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд**

18.03.2021 по факту события в аэропорту Внуково была объявлена аварийная тревога код «Зеленый»

#### **1.7. Данные о средствах связи, навигации, посадки и УВД**

К данному событию отношения не имеет.

#### **1.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа**

Пострадавших членов экипажа нет.

#### **1.9. Дополнительная информация**

Отсутствует

## 1.10. Работы, проведенные комиссией

1.10.1. Комиссия ознакомилась с бортовой документацией. В бортовом журнале (TLB) на листе № 001713 имеется запись «LH LANDING GEAR NOT IN LOCKED POSITION». (После посадки левая стойка не на замке). Стилистика и орфография записи в бортовом журнале сохранены (копия листа бортжурнала прилагается к материалам расследования).

1.10.2. Комиссия ознакомилась с объяснениями экипажа по событию. Замечаний со стороны экипажа по подготовке ВС к рейсу не было (копии объяснений КВС и 2-го пилота прилагаются к материалам расследования).

1.10.3. Комиссия ознакомилась с копиями полетного задания и СЗВ. Замечаний по оформлению документов нет (копии ПЗ и СЗВ прилагаются к материалам расследования).

1.10.4. Комиссия ознакомилась с актом первичного осмотра ВС. В ходе первичного осмотра ВС выявлено: повреждение левого стекла БАНО; повреждение левого закрылка; повреждение нижней части левой винглеты, повреждение щитка левой стойки шасси (акт первичного осмотра ВС прилагается к материалам расследования).

1.10.5. Комиссия ознакомилась с актом обследования аэродромных событий, которое было проведено после события. В ходе обследования ИВПП 24 и РД А7 установлено, что ИВПП 06/24 мокрая без посторонних предметов, РД А7 мокрая на РД присутствуют фрагменты конструкции ВС (акт обследования аэродромных покрытий прилагается к материалам расследования).

1.10.6. Комиссия ознакомилась с кроками события. Согласно крокам касание ВС левой плоскостью искусственного покрытия началось на ИВПП 24 (кроки АС прилагаются к материалам расследования).

1.10.7. Комиссия ознакомилась с актом на удаление ВС с летного поля после потерей им возможности самостоятельно двигаться. Со стороны представителя эксплуатанта замечаний по эвакуации ВС нет (акт прилагается к материалам расследования).

1.10.8. Комиссия ознакомилась с данными на членов экипажа. Замечаний нет. Сроки проверок экипажа соблюдены (актуальные данные на членов экипажа прилагаются к материалам расследования).

1.10.9. Комиссия ознакомилась с данными на ВС. Замечаний нет. Техническая эксплуатация ВС и авиадвигателей проводилась в сроки и в объеме действующей программы технического обслуживания (актуальные данные на ВС прилагаются к материалам расследования).

1.10.10. Комиссия ознакомилась и проанализировала результаты расшифровки полетной информации. Проведенный анализ показал, что сигнализация выпущенного положения левой основной опоры шасси после повторной попытки выпуска шасси отсутствовала (результаты расшифровки ПИ прилагаются к материалам расследования).

1.10.10. Комиссия ознакомилась и проанализировала выписки: переговоров «Диспетчер ВЦОВД – Экипаж». Было установлено, что информация от экипажа о

проблемах с шасси диспетчеру ВЦОВД не поступала (выписки переговоров прилагаются к материалам расследования).

1.10.11. Комиссия ознакомилась с материалами фотодокументирования, повреждений полученных ВС и видеоматериалами посадки ВС в аэропорту Внуково. Материалы видеонаблюдения посадки ВС показали, что посадка ВС производилась с левой основной опорой шасси, находившейся в промежуточном положении (материалы фото и видеодокументирования прилагаются к материалам расследования).

1.10.12. Комиссия ознакомилась с данными метео на момент посадки ВС в аэропорту Внуково. Замечаний нет. Метеообстановка на момент посадки ВС влияние на исход события не имела (выписка с данными метео ФГБУ ГАМЦ Росгидромета прилагается к материалам расследования)

1.10.13. Комиссия ознакомилась с актом оценки технического состояния ВС, составленного по результатам определения технических причин авиационного события. В ходе поиска причин было установлено, что «невывпуск» левой основной опоры шасси произошел по причине отказа цилиндра уборки-выпуска данной опоры, связанного с нарушением его внутренней герметичности.

## 2. АНАЛИЗ

18 марта 2021 года экипажем авиакомпании «Classic Jet» в составе: КВС [REDACTED], и второй пилот [REDACTED] на ВС Hawker 900XP регистрационный знак LY-FSK выполнялся чартерный рейс LLT-951P по маршруту Ницца-Внуково. Полёт выполнялся без пассажиров. Члены летного экипажа имели свидетельства и допуск для выполнения полета согласно установленным правилам.

Предполётный отдых экипажа перед началом лётной смены соответствовал установленным требованиям. Метеорологические и аэронавигационные условия не препятствовали выполнению данного полёта.

Предполётная подготовка ВС проведена экипажем в полном объеме, замечаний по техническому состоянию ВС не было. Открытые пункты MEL по системе уборки-выпуска шасси отсутствовали. Учетная документация о техническом обслуживании свидетельствовала о том, что ВС было оборудовано и обслуживалось согласно действующим правилам и утвержденным процедурам. Решение на выполнение полёта было принято КВС обоснованно.

Взлёт в аэропорту Ницца был произведён в 10:00 (здесь и далее время UTC). Взлёт и первоначальный набор высоты проходил в штатном режиме без отклонений. Активное пилотирование осуществлял второй пилот (PF), контролирующее - КВС (PM). Полет по маршруту выполнялся без замечаний. Все системы ВС работали штатно.

Согласно данным расшифровки полетной информации в 13:21 при выполнении захода на посадку в аэропорту Внуково после выпуска шасси в посадочное положение экипаж обнаружил отсутствие индикации выпущенного положения левой стойки шасси по основному и дублирующему индикатору положения шасси. Шасси было убрано и выпущено второй раз. По докладу второго пилота появилась

индикация выпущенной левой стойки шасси на дублирующем индикаторе, но через некоторое время она погасла. КВС принял решение убрать шасси и еще раз проконтролировать индикацию положения стоек шасси по дублирующей системе. После третьего выпуска шасси дублирующая индикация показала выпуск шасси в посадочное положение без погасания индикатора левой стойки шасси.

Комментарий:

Согласно Hawker 900XP Checklist page E-22 (прилагается) при наличии индикации выпущенного положения основных стоек шасси на дублирующих индикаторах посадка производится в нормальном режиме.

О сложившейся ситуации КВС диспетчеру УВД не докладывал, так как, согласно процедурам, выполнял заход на посадку в обычной конфигурации шасси.

Посадочная масса ВС не выходила за ограничения. Экипаж выполнил предпосадочную карту проверок, посадка в аэропорту Внуково произведена в 16:23.

После посадки в момент касания ВПП экипаж ВС обнаружил нештатное положение левой стойки шасси и продолжил выполнение пробега на 2-х стойках с последующим касанием левой плоскостью крыла искусственного покрытия, освободив ВПП 06, а затем РД А7, где полностью остановился и доложил диспетчеру ОВД о невозможности дальнейшего самостоятельного движения ВС. КВС согласно РПП авиакомпании, принял меры для сохранения средств полётной информации. Экипажем был проведён послеполётный осмотр ВС. В ходе осмотра было обнаружено: не полностью выпущенная левая стойка шасси; повреждение секции закрылка, стекла БАНУ, нижней части винглеты левой плоскости крыла, а также створки левой основной опоры шасси.

В дальнейшем, силами аварийного расчета в 16:16 после подъема левой плоскости крыла при помощи пневмо-тканевых подъемников с последующей фиксацией левой ООШ штырями в выпущенном положении, ВС было отбуксировано с РД А7 на МС 82 ОАО «ВАРЗ-400».

На основании представленного анализа действия экипажа в сложившейся нештатной ситуации признаны правильными и полностью соответствующими требованиям нормативных документов уполномоченного органа в области ГА и авиакомпании.

Для выяснения причин возникшей неисправности авторизованными специалистами авиакомпании «Classic Jet» были выполнены следующие работы:

2.1 Изучена и проанализирована запись в Technical Log Book (TLB), в TLB на листе № 001713 имеется запись «LH LANDING GEAR NOT IN LOCHED POSITION». (После посадки левая стойка не на замке).

2.2 Выполнена расшифровка СОК. Расшифровка СОК зафиксировала отсутствие сигнализации выпущенного положения левой основной опоры шасси перед посадкой.

2.3. Выполнен визуальный осмотр ВС. Обнаружены повреждения закрылка, стекла БАНУ, нижней части винглеты левой плоскости крыла, а также створки левой основной опоры шасси.

2.4. Проверен уровень гидрожидкости в основной и аварийной гидросистемах. Замечаний нет (фото прилагается).

2.5. Проверен индикатор гидрофильтра, установленного в линии давления гидросистемы. Сигнализатор утоплен (фото прилагается).

2.6. Проверена основная и аварийная сигнализация положения стоек шасси. Замечаний нет (фото прилагается).

2.7. Сняты фильтры и жиклер, установленные в линии уборки и выпуска шасси. Признаков загрязнения и разрушения нет (фото прилагается).

2.8. Снят и осмотрен фильтр, установленный в линии выпуска шасси. Признаков загрязнения и разрушения нет (фото прилагается).

2.9. Снят и проверен обратный клапан, установленный в линии выпуска шасси. Замечаний нет (фото прилагается).

По заключению сертифицированного специалиста авиакомпании «Classic Jet», основанного на результатах комплекса проведенных работ по поиску неисправности, приведенного выше и отраженного в акте оценки техсостояния ВС от 23.04.2021, причиной «невыпуска» левой стойки основного шасси явился отказ гидравлического цилиндра уборки и выпуска этой стойки, с высокой степенью вероятности, из-за возникновения внутренней негерметичности, вследствие чего, из-за недопустимого перетекания гидрожидкости не было обеспечено необходимое давление для полного выпуска шасси.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Причиной авиационного события с ВС Hawker 900XP регистрационный знак LY-FSK авиакомпании «Classic Jet», выполнявшего 18.03.2021 чартерный рейс LLT-951P по маршруту Ницца – Москва (Внуково) - посадка с невыпущенной до конца левой основной стойкой шасси и, как следствие, последующее касание левой плоскостью крыла искусственного покрытия ВПП 06 и РД А7, вызвавшего повреждение конструкции ВС, явился отказ цилиндра уборки-выпуска левой основной стойки шасси, с высокой степенью вероятности, из-за возникновения внутренней негерметичности.

В соответствии с дополнением «С» приложения 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации» данное событие классифицируется комиссией по расследованию, как серьезный инцидент.

Примечание:

Термин «Серьезный инцидент» в главе 1 приложения 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации» определен следующим образом:

**Серьезный инцидент.** Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

#### 4. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

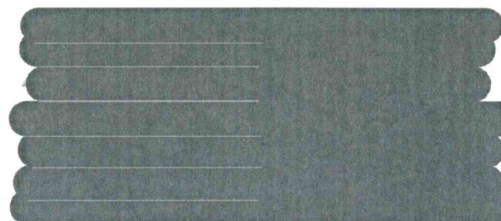
4.1. Авиакомпания «Classic Jet» обстоятельства данного события изучить с лётным и инженерно-техническим персоналом.

4.2. Авиакомпания «Classic Jet», по согласованию с разработчиком, на всем имеющемся флоте ВС Hawker 900XP провести осмотр и проверку работоспособности цилиндров уборки-выпуска шасси основных опор шасси

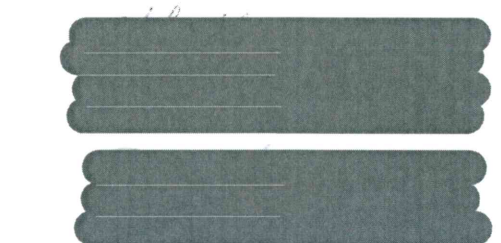
4.3. Авиакомпания «Classic Jet» для окончательного выяснения причины отказа цилиндра уборки-выпуска левой стойки шасси самостоятельно провести его исследование в сертифицированной организации. О результатах проведенного исследования проинформировать уполномоченный орган ГА РФ (Центральное МТУ Росавиации).

4.4. О выполнении рекомендаций доложить в территориальный уполномоченный орган ГА РФ - Центральное МТУ Росавиации в установленном порядке.

Председатель комиссии:



Заместитель председателя:



Члены комиссии:

