



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) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

01.11.13 № 4.03-730

На № _____ от _____

*Канцелярия в
Директору
Авиации*

Руководителям межрегиональных
территориальных управлений
воздушного транспорта Росавиации

Генеральным директорам
авиакомпаний – эксплуатантам
самолетов RRJ-95B, RRJ-95LR-100

С. Сторчевой ПП
1. уведомить с л. с. ав. рег. по Говар
2. подтвердить ав. рег. по Говар
3. уведомить ав. рег. по Говар
4. не контролировать исполнителей
С. Сторчевой

В соответствии с Авиационными Правилами АП-39 «Директивы летной годности» направляю Вам Директиву летной годности Авиарегистра МАК №2012-27-01 изменение 3 от 06 ноября 2013г., распространяющую свое действие на самолеты RRJ-95B, RRJ-95LR-100.

Предлагаю принять указанную Директиву летной годности к руководству и исполнению.

Приложение: Директива летной годности Авиарегистра МАК №2012-27-01 изменение 3 от 06 ноября 2013г. На 2 листах.

О.Г. Сторчевой

МТУВТЦР ФАВТ	
Вход. №	826
От	11.11.2013г.
На	1/1 листах
Приложение на 1 листах	



Авиационный Регистр
Межгосударственного авиационного комитета

ДИРЕКТИВА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

"06" ноября 2013 года

№ 2012-27-01 Изменение 3

Применимость – самолеты RRJ-95B, RRJ-95LR-100

Государство Разработчика - Россия

Корректирующие действия, изложенные в настоящей Директиве летной годности, являются обязательными. Ни один эксплуатант не может эксплуатировать экземпляр воздушного судна, на который распространяется действие настоящей Директивы летной годности, иначе, как в соответствии с требованиями этой Директивы.

В ходе эксплуатации на самолетах RRJ-95B при заходах на посадку имели место случаи невыпуска предкрылков с выходом на EWD CAS-сообщений F/CTL SLATS FAULT, F/CTL SLATS LOCKED. Невыпуск предкрылков являлся следствием срабатывания муфты ограничителя крутящего момента привода трансмиссии системы управления предкрылками. Посадка самолетов совершалась с невыпущенными предкрылками и закрылками в положении FLAPS 1 в соответствии с рекомендациями РЛЭ.

По результатам исследований, проведенных ЗАО «ГСС» и анализа причин невыпуска предкрылков, установлено, что в некоторых случаях сочетания полётных нагрузок происходит боковое (диагональное) смещение рельсов относительно оси шестерни редуктора, что может привести к превышению запаса по моменту срабатывания муфт ограничителей приводов при срабатывании предкрылка в процессе выпуска.

ЗАО «ГСС» были разработаны Технические решения №RRJ0000-OR-008-3331/A от 04.06.2012г., №RRJ0000-OR-008-3640/A от 23.10.2012г. и №RRJ0000-OR-001-3720/A от 14.11.2012г., на основании которых Авиарегистром МАК изданы Директивы летной годности №2012-27-01 от 05.06.2012г., №2012-27-01 Изменение 1 от 26.10.2012г. и №2012-27-01 Изменение 2 от 19.11.2012г.

В результате проведенных мероприятий ЗАО «ГСС» был разработан и реализован на эксплуатирующемся парке Сервисный Бюллетень (СБ) №RRJ-57-00022-БД по установке дополнительных боковых упоров рельсов в каретках.

Кроме того, эксплуатантами проводились целевые осмотры конструкции предкрылков и носовой части крыла согласно технического решения ЗАО «ГСС».

Однако, в ходе дальнейшей эксплуатации на самолетах RRJ-95B при заходах на посадку имели место повторные случаи невыпуска предкрылков: на

RRJ-95B RA-89006 (сер. №95014) 02.06.2013г. и 07.09.2013г., RA-89005 (сер. №95013) 01.09.2013г., RA-89015 (сер. №95029) 20.10.2013г.

Исследования, проведенные совместно ЗАО «ГСС» и компанией-разработчиком системы управления Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH (LIEBHERR), показали возможность скопления влаги в приводах трансмиссии системы управления предкрылками при высокой влажности атмосферы, характерной для весенне-осеннего периода. Было установлено, что под воздействием низких температур, соответствующих крейсерской высоте полета, замерзшая влага может привести к нестрагиванию привода из-за срабатывания муфты ограничителя крутящего момента.

В целях исключения скопления влаги в приводах трансмиссии компанией LIEBHERR разрабатывается комплекс конструктивных мероприятий, направленных на обеспечение работоспособности приводов трансмиссии системы управления предкрылками в условиях повышенной влажности атмосферы.

Кроме того, в рамках работ по повышению надежности системы управления механизацией крыла ЗАО «ГСС» и компанией LIEBHERR завершается сертификация новой версии программного обеспечения системы управления, позволяющей осуществить выполнение повторной попытки выпуска механизации крыла в случае невыпуска предкрылков.

До завершения намеченных работ и внедрения конструктивных мероприятий, разрабатываемых компанией Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH

ПРЕДЛАГАЕМ:

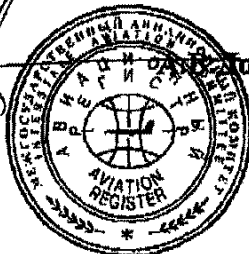
1. Эксплуатантам самолетов RRJ-95B, RRJ-95LR-100 руководствоваться указаниями Временного изменения (ВИ) № 212 Руководства по летной эксплуатации (РЛЭ) самолета RRJ-95 (M7.92.FCOM.000.000.RU ревизия А) от 21.10.2013г., разработанного на основе Летного руководства (ЛР), Раздел 4.27 самолета RRJ-95 (M7.92.0AFM.000.000.RU ревизия D, изм. 08 и последующие).

2. По всем вопросам, связанным с техническим содержанием настоящей Директивы, необходимо обращаться к Разработчику – ЗАО «ГСС».

Приложение:

Техническое решение по поддержанию летной годности самолетов RRJ-95 ЗАО «ГСС» №RRJ0000-OR-001-4639/A от 05.11.2013г.

Генеральный директор
Авиарегистра МАК



Иванченко