



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@favt.gov.ru

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

17.01.2024 № Исх-1157/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 1¹

В течение первой половины января текущего года произошло 3 серьезных инцидента, связанных с выкатыванием самолетов за пределы ВПП при посадке:

09.01.2024 на аэродроме Норильск произошел серьезный авиационный инцидент с самолетом Боинг-737-800 RA-73253 АО «Авиакомпания «НордСтар».

Выполнялся регулярный пассажирский рейс по маршруту: Красноярск — Норильск. На борту самолета находились 8 членов экипажа и 169 пассажиров.

Посадка на аэродроме Норильск выполнялась на ВПП-19 в метеоусловиях: ветер 80° 10 м/с, видимость более 10 км, снежный покров, без существенной облачности, температура минус 16°С, точка росы минус 22°С, коэффициент сцепления на ВПП 0,58/0,42/0,32.

По предварительным данным, после посадки экипажем ВС был включен максимальный реверс тяги двигателей, торможение на начальном этапе пробега осуществлялось в автоматическом режиме. На скорости 80 узлов экипаж выключил реверс, на скорости 54 узла было применено торможение от педалей. При переходе на торможение от педалей экипаж ВС определил недостаточную эффективность торможения и повторно включил реверс. После этого начался неуправляемый разворот самолета. Самолет выкатился за пределы ВПП по курсу посадки, развернувшись при этом на 180°, и остановился на удалении 29 метров от выходного порога ВПП.

¹ Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

12.01.2024 на аэродроме Архангельск (Талаги) произошел серьезный авиационный инцидент с самолетом Як-42Д RA-42458 ООО «АРКТИКА».

Выполнялся нерегулярный пассажирский рейс по маршруту: Рогачево — Архангельск (Талаги). На борту самолета находились 5 членов экипажа и 54 пассажира.

По предварительным данным, посадка на аэродроме Архангельск (Талаги) выполнялась в условиях видимости на ВПП (RVR) 400 м, 350 м, 750 м. Из объяснения командира воздушного судна следует, что непосредственно перед приземлением был потерян визуальный контакт с огнями ВПП из-за попадания в условия приземного тумана. После приземления произошло выкатывание самолета влево за пределы ВПП.

15.01.2024 на аэродроме Мирный произошел серьезный авиационный инцидент с самолетом Ту-204-100С-03 RA-64051 ООО Авиакомпания «Авиастар-ТУ».

Выполнялся грузовой рейс по маршруту: Москва (Внуково) – Мирный. На борту самолета находились 5 членов экипажа.

После посадки самолета на ВПП-25 произошло выкатывание ВС за пределы ИВПП на концевую полосу безопасности. По предварительным данным, посадка производилась в метеоусловиях: ветер 100° 3 м/с, видимость 2000 м, снег, облачность несущественная, температура минус 21°C , точка росы минус 24°C , коэффициент сцепления 0,3.

Следует обратить внимание на то, что в октябре — декабре 2023 года также произошло три выкатывания самолетов за пределы ВПП (19.10.2023 на аэродроме Утренний самолет Ан-24РВ RA-46497; 24.10.2023 на аэродроме Пермь самолета Боинг-737-800 RA-73654; 15.12.2023 на аэродроме Оссора самолета Як-40 RA-87947). Таким образом, в течение 4 месяцев осенне-зимнего периода 2023 — 2024 годов произошло 6 серьезных инцидентов, связанных с выкатыванием за пределы ВПП самолетов транспортной категории.

Случаи выкатывания за пределы ВПП, как правило, обусловлены следующим факторами или их неблагоприятным сочетанием:

- наличие на ВПП воды, снега, слякоти, льда или инея. В подобных условиях инцидентам может способствовать некачественная подготовка ВПП к приему воздушных судов и, как следствие, передача экипажу ВС недостоверных данных о состоянии покрытия ВПП;

- неблагоприятные метеорологические условия. Продолжение снижения и (или) неуход на второй круг при отсутствии необходимого визуального контакта с наземными ориентирами приводит к посадке вне рекомендованной зоны приземления;

- боковой или попутный ветер, порывы или сдвиг ветра. Недостаточный учет ветровой обстановки в сочетании с ошибками при пилотировании приводили к потере путевого управления после приземления и при пробеге;

- неправильное использование средств сокращения посадочной дистанции (тормозов, реверсивных устройств двигателей, спойлеров), а также отказы систем воздушного судна.

В течение 2023 года Росавиацией было выпущено 2 информации по безопасности полетов, в связи со случаями выкатывания за пределы ВПП самолетов транспортной категории.

П о р у ч а ю :

Руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации:

2.1. Организовать изучение настоящей информации с руководящим, командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов и персоналом служб обеспечения полетов.

2.2. В соответствии с пунктом 5.84 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, организовать и провести теоретические занятия с командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей воздушных судов по повторному изучению факторов, приводящих к выкатыванию воздушных судов за пределы ВПП на этапе посадки, а именно:

- нестабилизированный заход;
- посадка на повышенной скорости;
- попутный, попутно – боковой ветер;
- перелет установленной зоны приземления;
- неиспользование возможности выпуска спойлеров в ручном режиме при отказе автоматического управления;
- отклонение от выполнения SOP;
- запоздалое торможение;
- не использование режима автоматического торможения колес или использование уровня торможения, не соответствующего текущим условиям посадки;

- низкое значение нормативного коэффициента сцепления на ВПП (ниже 0,34), покрытой осадками;

- позднее включение реверса или неиспользование реверсивных устройств.

2.3. Потребовать от командно-летного, инструкторского, инспекторского состава, членов летных экипажей воздушных судов:

- неукоснительного соблюдения требований руководящих документов, регламентирующих обеспечение и выполнение полетов;

- проведения качественного анализа метеорологической и аэронавигационной обстановки, анализа состояния поверхности летного поля аэродромов при принятии решения на вылет, по уходу на запасной аэродром и при принятии решения на выполнение посадки;

- своевременного принятия решения об уходе на второй круг при отклонениях воздушного судна от установленных ограничений по глиссаде и расчетах на посадку, не обеспечивающих безопасность ее выполнения;

- при выполнении посадки с боковым ветром направление движения воздушного судна на пробеге выдерживать не только отклонением руля направления, но и соразмерным отклонением элеронов в сторону ветра для равномерного распределения нагрузки на все стойки шасси с целью создания наибольшей устойчивости пробега воздушного судна;

- использовать на пробеге реверс силовых установок вплоть до ограничений по скорости его применения, установленной эксплуатационной документацией воздушного судна, вне зависимости от располагаемой дистанции пробега.

2.4. Повторно изучить информации по безопасности полетов № 24 за 2021 год, № 1 и № 11 за 2023 год, а также результаты расследований:

катастрофы самолета Ту-204-100В RA-64047, происшедшей 29.12.2012 на аэродроме Внуково (приказ Росавиации от 15.05.2014 № 255 «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ту-204-100В RA-64047»);

аварии самолета Ан-26Б-100 RA-26061, происшедшей 21.11.2012 на аэродроме Депутатский, и серьезного инцидента с самолетом Ан-24РВ RA-46473 на аэродроме Домодедово (приказ Росавиации от 23.05.2014 № 284 «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Ан-26Б-100 RA-26061 ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» и серьезного авиационного инцидента с самолетом Ан-24РВ RA-46473 ОАО «Псковавиа»);

аварии самолета Боинг-737-800 VQ-BJI, происшедшей 01.09.2018 на аэродроме Сочи (приказ Росавиации от 25.03.2020 № 331-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Boeing 737-800 VQ-BJI»);

аварии самолета RRJ-95В RA-89011, происшедшей 10.10.2018 на аэродроме Якутск (приказ Росавиации от 30.12.2021 № 1020-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом RRJ-95В RA-89011»).

2.5. Операторам аэродромов:

- рекомендовать осуществлять закрытие аэродрома для очистки при значениях нормативного коэффициента сцепления ниже 0,3;

- не допускать завышение значений коэффициента сцепления;

- в рамках 1 очереди очистки осуществлять очистку ВПП на всю ширину и длину;

- при очистке ВПП уделять особое внимание порогам и концевым участкам ВПП, сопряжению ВПП с РД и разворотным карманам. В связи с имеющимися особенностями движения спецтехники на данных участках рекомендуется предусмотреть, при необходимости, внести изменения в План зимнего содержания в части норм расхода противогололедного реагента на данных участках, в том числе на участках, имеющих дневную маркировку (покрытых краской), и особенностей их очистки (скорость движения, прижим щетки и др.);

- в рамках СУБП провести заседание группы по обеспечению безопасности на ВПП с привлечением территориальных органов Росавиации, рассмотрев риски,

связанные с выкатыванием ВС за пределы ВПП, и последующую эвакуацию таких ВС;

- организовать видеонаблюдение за ВПП (при наличии технической возможности);

- обеспечить своевременное приобретение запасных частей и расходных материалов для техники, осуществляющей эксплуатационное содержание аэродрома;

- в случае прогнозирования неблагоприятных погодных условий рассмотреть возможность усиления численности персонала, задействованного в эксплуатационном содержании аэродрома.

2.5.1. Предусмотреть проведение занятий с персоналом аэродромной службы по следующим вопросам:

- влияния недостатков содержания искусственных покрытий рабочей площади аэродромов на причины выкатываний самолетов за пределы ВПП;

- правилам подготовки, контроля исправности и использования оборудования, а также технология измерения коэффициента сцепления на ВПП;

- порядку оценки состояния покрытия ВПП (вид загрязнения на искусственном покрытии, толщина его слоя, площадь загрязнения) и влияние состояния покрытия на эффективность торможения;

- учету текущих и прогнозируемых метеоусловий на аэродроме (выпадение осадков, изменение температуры воздуха, изменение направления и усиление ветра), а также сообщений от экипажей ВС об эффективности торможения для принятия решения о проведении необходимых работ по очистке ВПП, применению химического реагента или о закрытии аэродрома, если ВПП не может быть своевременно подготовлена для выполнения полетов.



Д.В. Ядров